2026/2614

24.11.2026

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2026/2614 DA COMISSÃO

de 23 de novembro de 2026

que institui uma medida de salvaguarda provisória aplicável às importações de determinados veículos híbridos novos concebidos para o transporte de passageiros

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2015/478 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2015, relativo ao regime comum aplicável às importações ([1]), nomeadamente os artigos 5.º e 7.º,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2015/755 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 29 de abril de 2015, relativo ao regime comum aplicável às importações de certos países terceiros ([2]), nomeadamente os artigos 3.º e 4.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu ([3]), nomeadamente o artigo 113.º, n.º 3, segundo parágrafo,

Considerando o seguinte:

1. CONTEXTO

(1) Em 30 de outubro de 2026, a Comissão Europeia («Comissão») deu início, por sua própria iniciativa, a um inquérito de salvaguarda relativo às importações na União de novos veículos híbridos concebidos para o transporte de passageiros («veículos híbridos»), nos termos do artigo 5.º do Regulamento (UE) 2015/478 e do artigo 3.º do Regulamento (UE) 2015/755 («regulamentos de base»). Foi publicado um aviso de início no *Jornal Oficial da União Europeia* ([4]) («aviso de início»).

(2) O inquérito foi iniciado na sequência de uma análise exaustiva das informações ao dispor da Comissão, provenientes de fontes de informações sobre o mercado de acesso público e da indústria da União. Tendo em conta o caráter sensível do setor dos veículos híbridos, a sua importância estratégica para a economia da União em termos de inovação, eletrificação e emprego e a existência de elementos de prova suficientes de que as importações de veículos híbridos ameaçam causar um grave prejuízo à indústria da União, a Comissão decidiu, nestas circunstâncias especiais e em conformidade com os regulamentos de base, dar início ao inquérito sem ter recebido um pedido por escrito de um Estado-Membro.

(3) Segundo as informações ao dispor da Comissão, as importações estavam a entrar na União a um ritmo acelerado e a preços consideravelmente inferiores aos da indústria da União. Atendendo à situação precária da indústria da União, à existência de consideráveis capacidades de produção a nível mundial e à atratividade do mercado da União, este aumento acentuado das importações induziu a Comissão a analisar se existem circunstâncias críticas que exigem a introdução, quanto antes, de medidas provisórias, a fim de prevenir um prejuízo grave dificilmente sanável.

(4) Dada a necessidade de agir sem demora, a Comissão procedeu à sua análise com base nas informações de que dispunha nesta fase. Isto não impede a tomada em consideração de outras informações que venham a ser obtidas no decurso do inquérito. Concretamente, as respostas ao questionário dadas pelos produtores da União, os importadores e os comerciantes, as observações por escrito e todas as informações apresentadas no exercício dos direitos de defesa serão devidamente analisadas pela Comissão durante o inquérito. As partes interessadas terão igualmente a oportunidade de solicitar uma audição, conforme previsto na secção 3.4 do aviso de início.

([1]) JO L 83 de 27.3.2015, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) JO L 123 de 19.5.2015, p. 33, ELI http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj .
([3]) JO L 1 de 3.1.1994, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Aviso de início de um inquérito de salvaguarda relativo às importações de determinados veículos híbridos novos para o transporte de passageiros (JO C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. PRODUTO EM CAUSA E PRODUTOS SIMILARES OU DIRETAMENTE CONCORRENTES

(5) O produto em causa definido no aviso de início é constituído por determinados veículos híbridos novos, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados para propulsão, simultaneamente, com motor de pistão e um ou mais motores elétricos, independentemente do número de rodas motrizes, mesmo suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica, atualmente classificados nos códigos NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 e ex 8703 70 00 (códigos 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) O produto em causa consiste em dois tipos: novos veículos híbridos elétricos (VHE) e novos veículos híbridos elétricos recarregáveis (PHEV). Os PHEV têm um motor de pistão e um ou mais motores elétricos alimentados por baterias. O motor de combustão interna assiste o motor elétrico e a bateria é recarregada externamente por conexão à rede. Os VHE são alimentados por um motor de pistão mas têm também um motor elétrico alimentado por bateria concebido para complementar o motor convencional. A energia elétrica é gerada internamente pela travagem regenerativa e pelo motor de combustão interna. ([5]) Os VHE incluem os chamados veículos semi-híbridos elétricos (MHEV), que são veículos equipados com uma bateria que assiste o motor de combustão interna na propulsão do veículo para melhorar a eficiência de consumo de combustível.

(7) Estão excluídos do inquérito os veículos com uma fonte de energia elétrica utilizada apenas para funções não relacionadas com a propulsão, os veículos da categoria L em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([6]) e os motociclos.

(8) A Comissão determinou, a título provisório, que o produto produzido pelos produtores da União, referido como «produto similar», é similar ou está em concorrência direta com o produto em causa. O produto produzido no mercado interno e o produto importado têm as mesmas características físicas e técnicas de base. Ambos estão equipados com um motor de combustão interna combinado com um motor elétrico e um sistema de baterias. Embora cada modelo possa diferir em termos de desempenho, equipamento ou conceção, essas diferenças não alteram o seu caráter intrínseco de VHE ou PHEV. O produto produzido no mercado interno e o produto importado têm finalidades idênticas: são utilizados para o transporte de passageiros e, como tal, têm a mesma utilização final. Além disso, ambos são oferecidos através de canais de venda semelhantes ou idênticos a clientes que os podem adquirir a fornecedores no mercado interno ou a fornecedores de países terceiros. Por conseguinte, há um nível de concorrência considerável entre o produto em causa e o produto produzido pelos produtores da União.

3. PRODUTORES DA UNIÃO

(9) De acordo com informações sobre o mercado, entre os produtores da União do produto similar contam-se fabricantes que realizam as suas atividades sob diferentes designações comerciais. A ACEA (Associação dos Construtores Europeus de Automóveis) representa alguns destes produtores da União.

(10) No aviso de início, solicitou-se aos produtores da União que colaborassem com a Comissão no inquérito.

4. AUMENTO DAS IMPORTAÇÕES

(11) Com base nas informações do Eurostat, a Comissão realizou uma análise preliminar da evolução das importações do produto em causa no período de 2023 a 2025 e no primeiro semestre de 2026. A fim de garantir a compatibilidade com os períodos anuais completos anteriores, a Comissão analisou igualmente o período de 12 meses mais recente, que abrange os últimos seis meses de 2025 e os primeiros seis meses de 2026 («PMR» ou «período mais recente»).

(12) Ao avaliar a evolução das importações, a Comissão não teve em conta os volumes das importações provenientes de determinados países que devem ser excluídos do âmbito de aplicação das medidas provisórias, nomeadamente: os países do Espaço Económico Europeu (EEE), o Quénia e a Ucrânia. Devido à estreita integração dos mercados com os membros do EEE e ao volume reduzido das importações provenientes destes países, a Comissão considera que

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

([6]) Regulamento (UE) n.° 168/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 15 de janeiro de 2013, relativo à homologação e fiscalização do mercado dos veículos de duas ou três rodas e dos quadriciclos (JO L 60 de 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

os produtos em análise originários da Noruega, da Islândia e do Listenstaine devem ser excluídos do âmbito de aplicação do presente regulamento. As importações provenientes do Quénia estão excluídas com base no acordo bilateral ([7]) ([8]), e a Ucrânia está excluída com base na suspensão do regulamento de base sobre as medidas de salvaguarda ([9]). No período considerado, não foram declaradas quaisquer importações provenientes do Quénia e as importações provenientes da Noruega, da Islândia, do Listenstaine e da Ucrânia representaram, em conjunto, menos de 0,01 % das importações totais do produto em causa na UE.

(13) As importações totais do produto em causa evoluíram do seguinte modo:

Quadro 1

Importações totais, em unidades (por ano)

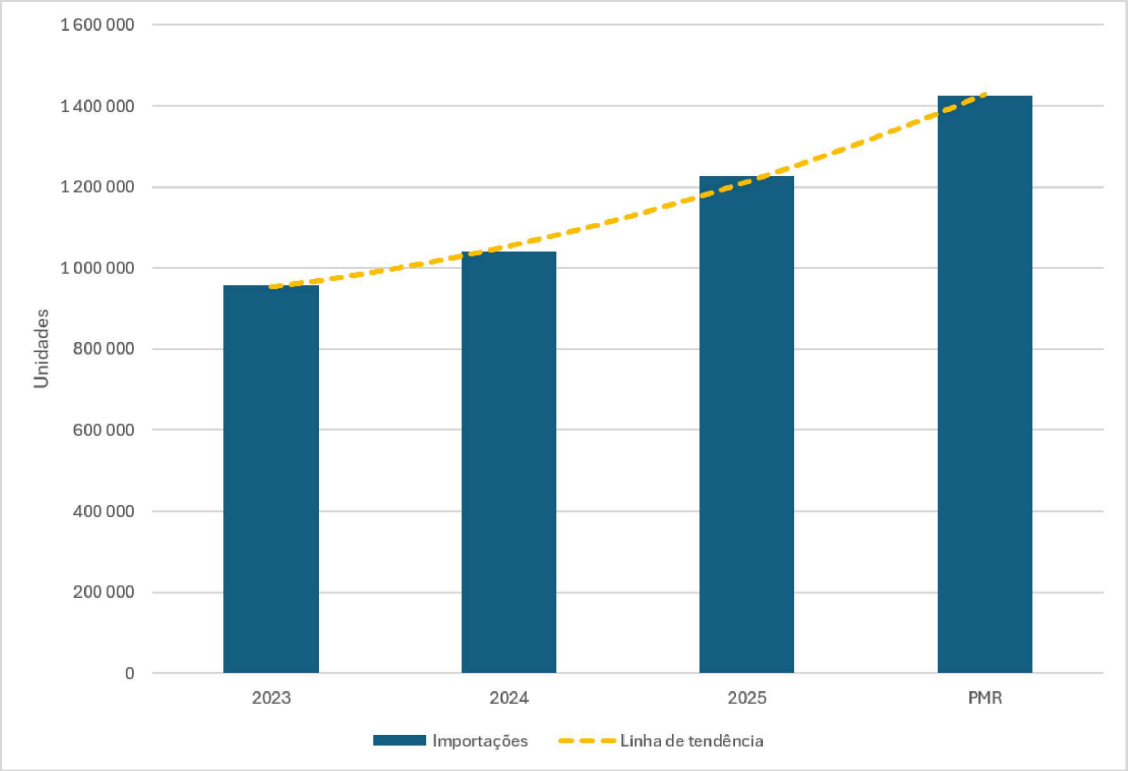
	2023	2024	2025	PMR
Importações, em unidades	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Índice (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Fonte: Eurostat — os dados extraídos do Eurostat dizem respeito aos códigos NC 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 e 8703 70 00.

(14) Em termos globais, as importações do produto em causa aumentaram 9 % em 2024, em relação a 2023, tendo depois aumentado de forma significativa em 2025 (+ 28 %) e no PMR (+ 49 %). Os dados relativos ao primeiro semestre de 2026 confirmam que é provável que o produto em causa continue a ser importado em quantidades substancialmente mais elevadas. O produto em causa está, assim, a ser importado em maiores quantidades, na aceção dos regulamentos de base sobre as medidas de salvaguarda.

Gráfico 1

Importações totais, em unidades (por ano)



([7]) Acordo sobre o Espaço Económico Europeu.
([8]) Acordo de Parceria Económica entre a União Europeia, por um lado, e a República do Quénia, membro da Comunidade da África Oriental, por outro (JO L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).
([9]) Regulamento (UE) 2025/1153 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de junho de 2025, que suspende determinadas disposições do Regulamento (UE) 2015/478 no que diz respeito às importações de produtos ucranianos para a União (JO L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) O quadro 2 discrimina as importações por país de origem. A República Popular da China («China») é, atualmente, o principal exportador de novos veículos híbridos para a União: as importações provenientes da China registaram um aumento acentuado a partir de 2024. As estatísticas de importação indicam que as importações provenientes da China aumentaram quase 1 000 % no PMR em relação a 2023. A China, juntamente com Marrocos e a Sérvia, são as fontes de importação de novos veículos híbridos que têm vindo a aumentar mais rapidamente. As importações provenientes da Turquia e do México também aumentaram de forma constante. Em contrapartida, as importações provenientes de outras origens mantiveram-se relativamente estáveis ou sofreram uma diminuição.

Quadro 2

Importações totais, em unidades por país de origem (por ano)

	2023	2024	2025	PMR
China	46 001	106 542	302 403	486 582
Índice (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japão	268 611	305 240	269 459	256 898
Índice (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turquia	177 074	185 194	199 182	207 454
Índice (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Reino Unido	225 101	193 914	166 200	147 058
Índice (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Coreia do Sul	104 668	124 741	107 104	99 081
Índice (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
México	57 264	50 973	54 802	63 980
Índice (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Marrocos	18	26 815	37 771	61 259
Índice (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Sérvia	2	17	30 515	41 537
Índice (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
África do Sul	14 313	5 138	28 757	31 467
Índice (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Estados Unidos	64 488	41 586	29 142	27 674
Índice (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Todos os outros países	425	297	478	701
Índice (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Fonte: Eurostat.

(16) O quadro 3 mostra as importações por trimestre, do 3.º trimestre de 2025 ao 2.º trimestre de 2026. As importações aumentaram de forma constante em cada trimestre, o que atesta um crescimento regular ao longo do PMR, com um aumento das importações de trimestre para trimestre, mostrando, assim, que se trata de uma tendência ascendente sustentada e não de um aumento pontual.

Quadro 3

Importações totais, em unidades (por trimestre)

	3.º T 2025	4.º T 2025	1.º T 2026	2.º T 2026
Importações, em unidades	319 256	355 287	367 428	381 720
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Fonte: Eurostat.

(17) O quadro 4 mostra as importações por país de origem numa base trimestral durante o PMR (do 3.º trimestre de 2025 ao 2.º trimestre de 2026). As importações provenientes da China aumentaram de forma constante ao longo do PMR, registando aumentos de trimestre para trimestre. As importações provenientes de Marrocos aumentaram de forma constante nos três primeiros trimestres do PMR, tendência ascendente esta que não prosseguiu no quarto trimestre. Não obstante, no quarto trimestre do período mais recente, as importações mantiveram-se a um nível 112 % mais elevado do que o registado no primeiro trimestre desse período. As importações provenientes da Turquia aumentaram de forma acentuada no segundo trimestre do PMR mas diminuíram no trimestre seguinte, tendo, no entanto, mantido volumes superiores aos registados no primeiro trimestre. As importações provenientes de outras origens mantiveram-se relativamente estáveis ou diminuíram no período mais recente.

Quadro 4

Importações totais, em unidades por país de origem (por trimestre)

	3.º T 2025	4.º T 2025	1.º T 2026	2.º T 2026
China	92 999	98 139	124 696	170 748
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japão	65 851	69 754	61 460	59 833
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turquia	38 664	69 114	50 240	49 436
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Reino Unido	40 015	36 161	40 444	30 438
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Coreia do Sul	28 136	21 320	26 620	23 005
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
México	16 814	15 242	15 538	16 386
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marrocos	6 329	14 394	27 135	13 401
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Sérvia	10 721	16 330	9 547	4 939
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
África do Sul	9 483	8 839	5 323	7 822
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Estados Unidos	10 120	5 825	6 244	5 485
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Todos os outros países	124	169	181	227
Índice (3.º T 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Fonte: Eurostat.

(18) O quadro 5 mostra a evolução mensal das importações provenientes de todos os países terceiros, em 2025 e 2026. Os dados até julho de 2026 confirmam que, em cada mês, as importações foram mais elevadas do que no mês correspondente do ano anterior. Em 2025, as importações registaram uma tendência ascendente, aumentando, em média, 4,64 % por mês. Em 2026, esta tendência acentuou-se, com um aumento médio mensal de 9,33 %. Uma comparação entre os primeiros sete meses de 2025 e o período homólogo de 2026 mostra que o volume das importações aumentou 39,5 %.

Quadro 5

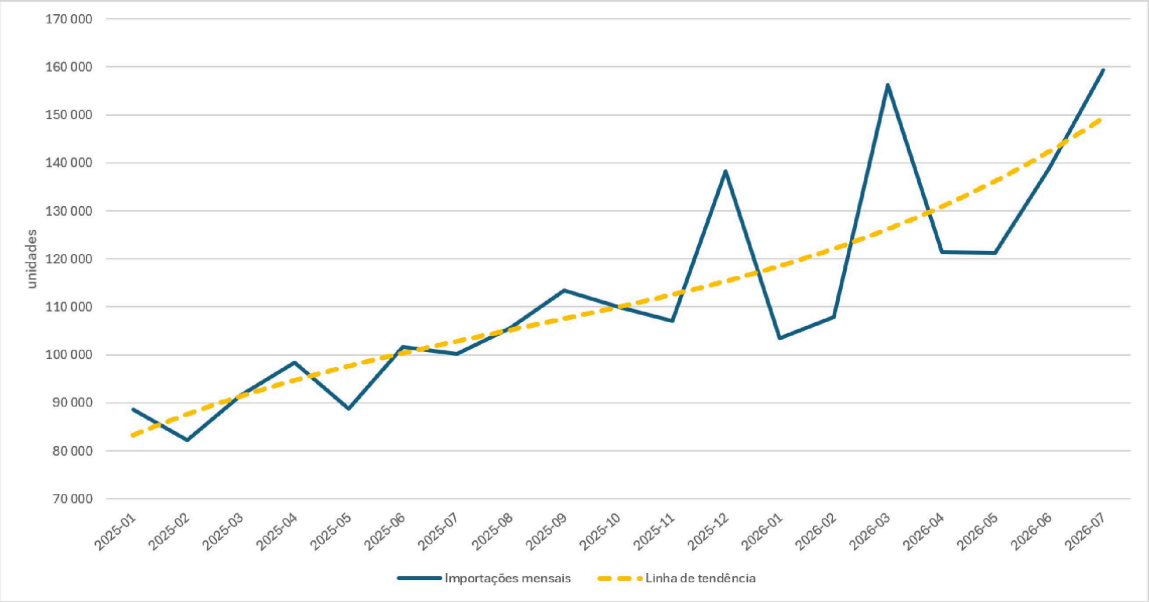
Importações totais, em unidades (por mês)

Mês/Ano	2025	2026
Janeiro	88 670	103 429
Fevereiro	82 225	107 816
Março	91 489	156 183
Abril	98 453	121 459
Maio	88 769	121 334
Junho	101 664	138 927
Julho	100 224	159 388
Agosto	105 656	
Setembro	113 376	
Outubro	110 024	
Novembro	107 002	
Dezembro	138 261	
Fonte: Eurostat.		

(19) Como se ilustra no gráfico 2, tanto a curva mensal das importações como a linha de tendência polinomial mostram uma clara alteração do declive, que se tornou substancialmente mais acentuado a partir do final de 2025.

Gráfico 2

Evolução das importações mensais, em 2025 e 2026



5. CIRCUNSTÂNCIAS IMPREVISTAS

(20) A Comissão concluiu, a título preliminar, que o aumento das importações é uma consequência de circunstâncias imprevistas que têm origem em diversos fatores que causam desequilíbrios no comércio internacional do produto em causa.

(21) Em primeiro lugar, a indústria automóvel a nível mundial tem sido marcada por um rápido crescimento da produção de veículos elétricos, entre os quais o produto em causa, e da capacidade de fabrico, sobretudo na China, onde esta rápida expansão da capacidade tem sido favorecida por políticas industriais, planos quinquenais e outros programas de apoio dos poderes públicos ([10]). Esta situação não era razoavelmente previsível aquando das respetivas negociações pautais no âmbito da OMC ou quando a UE aceitou a adesão da China à OMC ([11]). Segundo a Mobility Global, as previsões da capacidade geral das instalações de produção na China, na Turquia, na Coreia, no Japão e no Reino Unido apontam para uma continuação da tendência ascendente da capacidade entre 2026 e 2033, impulsionada sobretudo por expansões da capacidade na China (quadro 16).

(22) Ao mesmo tempo, alguns grandes mercados de exportação têm vindo a encerrar devido ao crescente número de práticas comerciais restritivas que afetam os veículos elétricos e, também, o produto em causa. Em especial, os Estados Unidos introduziram obstáculos consideráveis à importação, entre os quais direitos de 100 % instituídos ao abrigo da secção 301 sobre os PHEV fabricados na China, que acrescem aos direitos NMF de 2,5 %, bem como outros requisitos de conteúdo local, e direitos de 25 % ao abrigo da secção 232 sobre as importações provenientes de todas as outras origens. Outros mercados importantes, como o Canadá e a Turquia, mantêm também obstáculos pautais consideráveis. O Canadá mantém em vigor um contingente de 49 000 veículos por ano aplicável aos veículos elétricos de passageiros provenientes da China, que inclui determinados veículos híbridos, a uma taxa do direito aduaneiro de nação mais favorecida de 6,1 %. Na Turquia, está atualmente em vigor um direito aduaneiro adicional de 40 % sobre os automóveis de passageiros originários da China, que abrange determinados PHEV. Em contrapartida, o mercado da União continua a ser um mercado relativamente aberto (direito NMF de 10 %). Estas medidas restritivas do comércio, que tornam a União um destino de exportação atrativo, não eram razoavelmente previsíveis aquando das respetivas negociações pautais no âmbito da OMC.

(23) Na sequência do inquérito antissubvenções relativo aos veículos elétricos a bateria (VEB) provenientes da China, a União introduziu direitos adicionais sob a forma de medidas de compensação. As medidas provisórias entraram em vigor em 4 de julho de 2024 e as medidas definitivas em 30 de outubro de 2024. Os direitos de compensação variam entre 17 % no caso da BYD e 35,3 % no caso da SAIC e de outros produtores que não colaboraram no inquérito. Estas medidas aumentaram as restrições ao acesso das exportações de veículos elétricos provenientes da China ao mercado da União. Antes da instituição de medidas, as importações de VEB na União tinham seguido uma clara tendência ascendente, aumentando de ano para ano (ver o quadro 6).

Quadro 6

Importações na União de VEB originários da China

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Importações de VEB, em unidades	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Índice (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ% em relação ao ano anterior		535	90	61	6	- 2

Fonte: Eurostat e dados aduaneiros dos Estados-Membros.

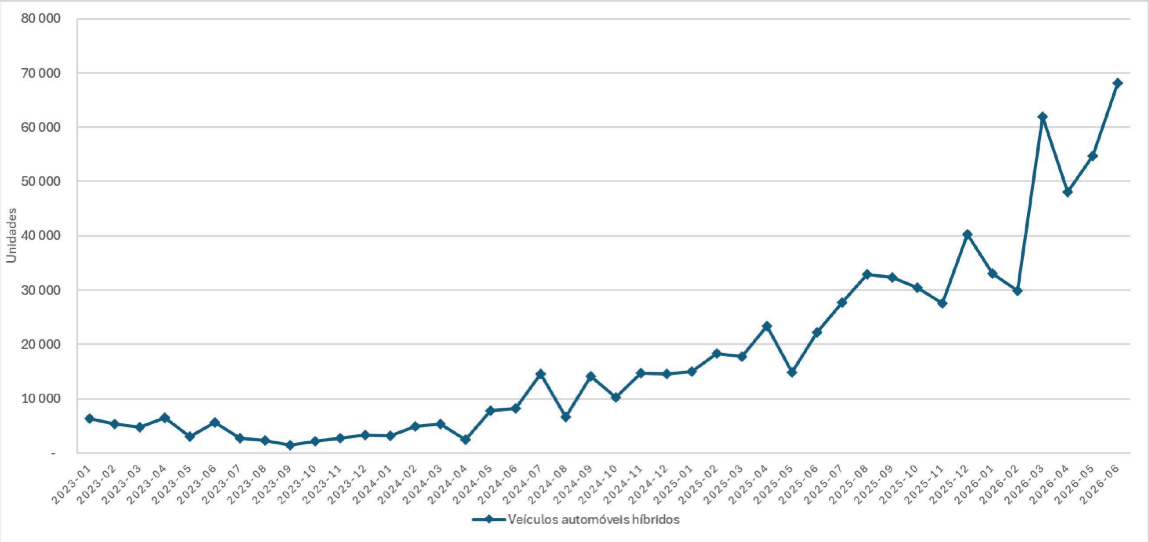
(24) A entrada em vigor das medidas pôs termo a esta tendência ascendente e as importações estabilizaram; por sua vez, as importações de novos veículos híbridos começaram a aumentar de forma acentuada. Estas tendências opostas são evidentes no gráfico 3, que mostra, no padrão das importações, uma clara transição dos VEB para os novos veículos híbridos.

([10]) As políticas dos poderes públicos, os planos quinquenais e os programas de apoio aos veículos movidos a novas energias (NEV), que incluem os PHEV, são analisados exaustivamente nas secções 3.1 e 3.2 do Regulamento de Execução (UE) 2024/1866 da Comissão, de 3 de julho de 2024, que institui um direito de compensação provisório sobre as importações de novos veículos elétricos a bateria, concebidos para o transporte de passageiros, originários da República Popular da China (JO L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) e do Regulamento de Execução (UE) 2024/2754 da Comissão, de 29 de outubro de 2024, que institui um direito de compensação definitivo sobre as importações de novos veículos elétricos a bateria, concebidos para o transporte de passageiros, originários da República Popular da China (JO L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Como confirmado pelo painel no seu relatório «Estados Unidos — medidas de salvaguarda relativas às importações de produtos fotovoltaicos de silício cristalino».

Gráfico 3

Evolução das importações de veículos híbridos provenientes da China



(25) Esta rápida transição foi possível graças ao elevado grau de flexibilidade dos sistemas de produção dos fabricantes ([12]). Muitos deles têm linhas de produção que podem fabricar diferentes grupos motopropulsores, o que significa que o alargamento da produção aos veículos híbridos não obriga necessariamente ao desenvolvimento de novas instalações de produção. Como tal, os fabricantes podem passar a produzir veículos híbridos com relativa facilidade. Embora tivessem por objetivo proteger a indústria da União da concorrência desleal induzida pelos programas de apoio aos VEB na China, as medidas de compensação também incentivaram os fabricantes chineses a aumentar as suas exportações de veículos híbridos, que não estavam sujeitos a direitos adicionais.

(26) Atendendo a estas circunstâncias, a Comissão concluiu, a título provisório, que estas circunstâncias imprevistas não só levaram a um aumento substancial das importações de veículos híbridos na União, como continuarão também a impulsionar esse aumento.

6. OBRIGAÇÕES CUJO EFEITO RESULTOU NO AUMENTO DAS IMPORTAÇÕES

(27) A Comissão concluiu, a título preliminar, que o aumento das importações do produto em causa é uma consequência das obrigações assumidas pela União Europeia no âmbito do GATT de 1994, sobretudo das concessões pautais acordadas nas posições pautais aplicáveis em anteriores rondas de negociações comerciais multilaterais.

(28) O produto em causa abrange várias posições pautais e, em todas estas posições pautais, a União Europeia assumiu compromissos pautais de 10 % *ad valorem*.

(29) Estas concessões estão atualmente inscritas na parte I, secção II, da lista de concessões e compromissos da União Europeia, certificada como Schedule EU CLXXIII — European Union (Lista UE CLXXIII — União Europeia), em 1 de dezembro de 2016 ([13]), como alterada.

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

([13]) Documento da OMC, WT/Let/1220.

(30) Em resultado destas concessões inscritas na lista de concessões e compromissos da União Europeia, anexada ao GATT e incorporada nos termos do artigo II, n.º 7, do GATT de 1994, e em virtude de outras partes do GATT de 1994, a União Europeia tem obrigações decorrentes do GATT de 1994, nomeadamente: o artigo XI, n.º 1, que proíbe restrições não pautais à importação do produto em causa, assim como, sobretudo, o artigo II, n.º 1, alínea a), e o artigo II, n.º 1, alínea b), primeira e segunda frases, do GATT de 1994. Nos termos do artigo II, n.º 1, alínea b), primeira frase, a UE não pode, na ausência de uma exceção aplicável, instituir direitos aduaneiros ordinários sobre o produto em causa superiores aos estabelecidos e previstos na parte pertinente da lista de concessões e compromissos da UE. Além disso, os direitos de importação aplicados pela UE ao produto em causa, também conhecidos como os direitos aduaneiros ao abrigo do tratamento de nação mais favorecida, à data do inquérito, situavam-se nos níveis máximos permitidos ao abrigo dos compromissos pautais acima indicados.

(31) O produto em causa foi importado em quantidades acrescidas em resultado das obrigações acima referidas decorrentes do GATT de 1994 ([14]), dado que essas obrigações, conjugadas com as concessões pautais acordadas pela União Europeia, reforçaram e garantiram as condições de acesso ao mercado às importações de novos veículos híbridos no mercado da União. Os compromissos pautais acima referidos não deixaram nenhuma margem de manobra à União Europeia para aumentar os direitos aduaneiros comuns. Isto explica, ao mesmo tempo, o porquê de as obrigações em causa terem resultado num aumento das importações que ameaçam causar um prejuízo grave.

(32) As obrigações do GATT especificadas impediram simultaneamente a UE de aumentar os direitos de importação aplicados ao produto em causa. Tratava-se, assim, nas palavras do painel, de «obrigações [da União Europeia] decorrentes do GATT de 1994 que [limitaram] a sua capacidade de prevenir ou reparar o prejuízo resultante de um aumento das importações». Concomitantemente, a União Europeia «[suspendeu] essas obrigações em consequência» da sua medida de salvaguarda.

7. **AMEAÇA DE PREJUÍZO GRAVE**

7.1. **Situação dos produtores da União**

(33) A fim de determinar se existe um prejuízo grave ou uma ameaça de prejuízo grave para os produtores da União do produto em causa, a Comissão, em conformidade com o artigo 9.º do Regulamento (UE) 2015/478 e o artigo 6.º do Regulamento (UE) 2015/755, procedeu a uma análise das tendências em matéria de consumo, produção, utilização da capacidade, vendas, parte de mercado, preços, rendibilidade, emprego e exportações no que se refere ao produto em causa, de 2023 ao PMR («período considerado»).

(34) A produção, a capacidade de produção e a utilização da capacidade evoluíram do seguinte modo:

Quadro 7

Produção, capacidade de produção e utilização da capacidade

	2023	2024	2025	PMR
Produção (em unidades)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Índice (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Capacidade de produção (em unidades)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Índice (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Utilização da capacidade (%)	63	62	62	61
Índice (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Fonte: Mobility Global.

(35) A produção e a capacidade de produção da indústria da União aumentaram no período considerado. Contudo, no final do período considerado, houve um abrandamento do ritmo de aumento, já que este foi menos acentuado no PMR do que em anos anteriores. Ao mesmo tempo, não obstante o aumento da produção nos últimos anos, a utilização da capacidade manteve-se a um nível reduzido, com uma média de apenas 62 %, aproximadamente, nos últimos quatro anos.

([14]) Artigo XI, n.º 1, artigo II, n.º 1, alínea a), e artigo II, n.º 1, alínea b), primeira e segunda frases, do GATT de 1994.

(36) O consumo da União, que se baseia no número de matrículas do produto em causa declarado pela Associação dos Construtores Europeus de Automóveis («ACEA») evoluiu do seguinte modo:

Quadro 8

Consumo da União, vendas no mercado interno e parte de mercado

	2023	2024	2025	PMR
Consumo (em unidades)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Índice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Vendas no mercado interno (em unidades)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Índice (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Parte de mercado dos produtores da UE (%)	73	74	74	72
Índice (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Parte de mercado das importações (%)	27	26	26	28
Índice (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Fonte: Mobility Global e ACEA.

(37) O consumo da União aumentou de forma constante durante o período considerado, registando uma subida de 45 % no PMR em relação a 2023, o que indica que o mercado de veículos híbridos é um mercado em rápida expansão na União Europeia. As vendas dos produtores da União no mercado interno também aumentaram neste período. Os produtores da União usufruíram inicialmente do crescimento sustentado do consumo, mas esta tendência positiva foi interrompida no PMR. Embora o consumo da União tenha continuado a crescer, a parte de mercado dos produtores da União diminuiu dois pontos percentuais entre 2025 e o PMR. Num mercado em crescimento, seria normalmente de esperar que, no mínimo, os produtores da União mantivessem a sua parte de mercado. A perda de parte de mercado registada entre 2025 e o PMR significa que esta diminuição teve lugar no primeiro semestre de 2026. Se bem que ainda não se disponha dos dados relativos ao ano completo de 2026, a continuação da tendência observada no primeiro semestre - como se pôde já depreender pelo número recorde de unidades importadas em julho de 2026 - implicaria uma queda da parte de mercado superior a dois pontos percentuais no ano completo.

(38) A Comissão procedeu, em seguida, a uma análise exaustiva para determinar o nível dos preços dos novos veículos híbridos elétricos importados em comparação com os preços dos veículos produzidos na UE.

(39) Dada a grande variedade de modelos de novos veículos híbridos elétricos importados na União, e a fim de assegurar que a análise se baseia em modelos comparáveis, procedeu-se a uma comparação de preços em quatro categorias ([15]). As quatro categorias selecionadas para a comparação correspondem às categorias B, B-SUV, C-SUV e D-SUV e os seus volumes são significativos e representativos dos veículos importados na União. Estes modelos são produzidos pelos produtores da União e importados na União, o que permite comparar diretamente os preços dos modelos produzidos na União e os dos modelos importados.

([15]) Os veículos de passageiros podem ser classificados em segmentos de acordo com a classificação europeia comum de veículos, que divide os veículos automóveis e os veículos utilitários desportivos (SUV) em função da sua cilindrada, das dimensões exteriores e da utilização prevista no mercado. Ver também https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) A Comissão efetuou a análise dos preços com base nos dados da Marklines ([16]), um portal da indústria automóvel. A Comissão analisou as ofertas de preços aos consumidores (excluindo os descontos acordados entre as partes) das principais empresas importadoras no que se refere a modelos produzidos nos países de exportação, bem como no que se refere a modelos comparáveis fabricados pela indústria da União. As propostas de preços foram analisadas por tipo de modelo, tendo em conta a versão de base. Todas as ofertas de preços analisadas dizem respeito ao primeiro semestre de 2026, refletindo, assim, o período mais recente.

Quadro 9

Preços das importações provenientes de todos os países terceiros e diferenças de preços na UE

Produto	Quantidades importadas (em unidades)	Preço médio das importações (em EUR)	Preço médio da UE (em EUR)	Diferença de preços (em EUR)	Diferença de preço total (em EUR)	Volume de negócios hipotético (em EUR)	Diferença de preços (em %)
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
Total	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Fonte: Eurostat e Marklines, produto: modelo de base de 2026.

(41) A Comissão analisou os preços de 25 modelos importados e de 29 modelos fabricados pela indústria da União nas quatro categorias, abrangendo mais de 200 000 unidades importadas. As comparações de preços revelaram uma diferença considerável entre os preços das importações provenientes de todos os países de exportação e os preços da indústria da União. Os preços das importações são cerca de 18 % mais baixos do que os preços dos produtores da União.

(42) Estas comparações de preços explicam como foi possível que os modelos exportados penetrassem cada vez mais no mercado da União em detrimento da indústria da União.

(43) Quanto à rendibilidade, esta foi analisada com base em dados relativos a uma grande percentagem de produtores de veículos híbridos da União, dados esses que foram ponderados para ter em conta as diferenças nos volumes de vendas. Os dados indexados apresentados nos quadros 10 e 11 mostram que a rendibilidade da indústria da União se deteriorou de forma contínua durante o período considerado.

Quadro 10

Evolução da rendibilidade (por ano)

	2023	2024	2025	PMR
Rendibilidade (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Fonte: Produtores da União, dados ponderados para ter em conta as diferenças nos volumes de vendas.

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

Quadro 11

Evolução da rendibilidade (por trimestre)

	3.º T 2025	4.º T 2025	1.º T 2026	2.º T 2026
Rendibilidade (3.º T 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Fonte: Produtores da União, dados ponderados para ter em conta as diferenças nos volumes de vendas.

(44) Em termos anuais, a rendibilidade diminuiu 57 % entre 2023 e o PMR. Consequentemente, no PMR, a indústria da União só conseguiu obter, em média, dois terços do lucro mínimo que seria normalmente necessário para garantir a viabilidade financeira a longo prazo da sua atividade de produção de veículos híbridos. Os dados trimestrais confirmam que esta tendência negativa prosseguiu e se agravou no PMR, o que indica que os resultados financeiros da indústria da União se deterioraram de forma assinalável, tanto a longo prazo como nos trimestres mais recentes. Se bem que os dados relativos ao ano completo de 2026 não estejam ainda disponíveis, a continuação da tendência observada no primeiro semestre indiciaria uma nova deterioração da rendibilidade no decurso deste ano.

(45) Em termos de emprego, os dados facultados pela ACEA a este respeito não discriminam por tecnologia do grupo motopropulsor. Todavia, os estudos sobre a intensidade de emprego dão uma indicação da mão de obra necessária para fabricar diferentes tipos de veículos ([17]).

(46) Segundo uma análise da Syndex ([18]), na produção de veículos semi-híbridos são necessários cerca de 17,2 postos de trabalho equivalentes a tempo completo (ETC) por cada 1 000 veículos; por seu turno, na produção de veículos híbridos elétricos recarregáveis, são necessários 17,4 ETC. Estas estimativas referem-se especificamente a França e não contabilizam separadamente os VHE, embora os MHEV façam parte da categoria mais vasta dos VHE.

(47) Dado que a intensidade de emprego estimada é praticamente semelhante no caso dos MHEV e dos PHEV - 17,2 e 17,4 ETC por 1 000 veículos, respetivamente - utilizou-se uma intensidade média de emprego de 17,3 ETC por 1 000 veículos como valor de referência para determinar o emprego relacionado com a produção de novos veículos híbridos.

(48) Embora sejam específicas por país, as estimativas de emprego subjacentes constituem uma base razoável para extrapolar os dados relativos ao emprego em toda a União Europeia. O setor automóvel da União assenta em processos e tecnologias de fabrico que, de um modo geral, são comparáveis.

(49) Ao aplicar este índice de emprego aos dados relativos à produção de veículos híbridos indicados no quadro 12, obtiveram-se as seguintes estimativas de ETC relacionados com a produção de novos veículos híbridos:

Quadro 12

Emprego

	2023	2024	2025	PMR
Emprego	27 837	28 474	33 622	33 816
Índice (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Fonte: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (Ed.), *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?,*. ETUI, 2023.
([18]) Ver estudo indicado acima.

(50) As exportações evoluíram do seguinte modo:

Quadro 13

Exportações

	2023	2024	2025	PMR
Vendas de exportação, em volume (unidades)	893 507	847 220	938 164	925 635
Índice (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Preço de exportação (EUR/unidade)	35 929	35 615	36 986	34 096
Índice (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Fonte: Eurostat.

(51) As exportações dos produtores da União mantiveram-se relativamente estáveis durante o período considerado, com exceção de 2025. Os preços de exportação diminuíram em 2023, após o que aumentaram ligeiramente, antes de sofrerem uma nova diminuição durante o PMR.

7.2. **Ameaça de prejuízo grave**

(52) A Comissão concluiu, a título provisório, que, atualmente, a situação da indústria da União não aponta ainda para a existência de um prejuízo grave causado pelo aumento das importações. Não obstante, a Comissão considerou que a indústria se encontra numa situação precária e que existe uma ameaça de prejuízo grave, atendendo à deterioração dos indicadores económicos exposta na secção 7.1, ao aumento significativo e cada vez mais rápido das importações a baixos preços, aos projetos de reestruturação da indústria da União e à considerável capacidade de produção disponível a nível mundial.

Deterioração dos indicadores económicos

(53) A análise precedente mostra que, no período mais recente, os produtores da União sofreram uma pressão crescente em termos de parte de mercado, utilização da capacidade, rendibilidade e preços. Apesar de o consumo da União ter aumentado de forma significativa, a parte de mercado dos produtores da União caiu 2 pontos percentuais ([19]) entre 2025 e o PMR e a utilização da capacidade manteve-se a um nível baixo - entre 61 % e 63 % - ao longo do período considerado. As baixas taxas de utilização das instalações traduziram-se em custos fixos mais elevados para os produtores da União, num contexto em que estes tinham a expectativa razoável de aumentar a produção e diminuir o custo fixo de produção. A perda de parte de mercado é especialmente preocupante numa altura em que, no processo da transição para a eletrificação, os fabricantes da União têm de fazer grandes investimentos no desenvolvimento de novos modelos e tecnologias.

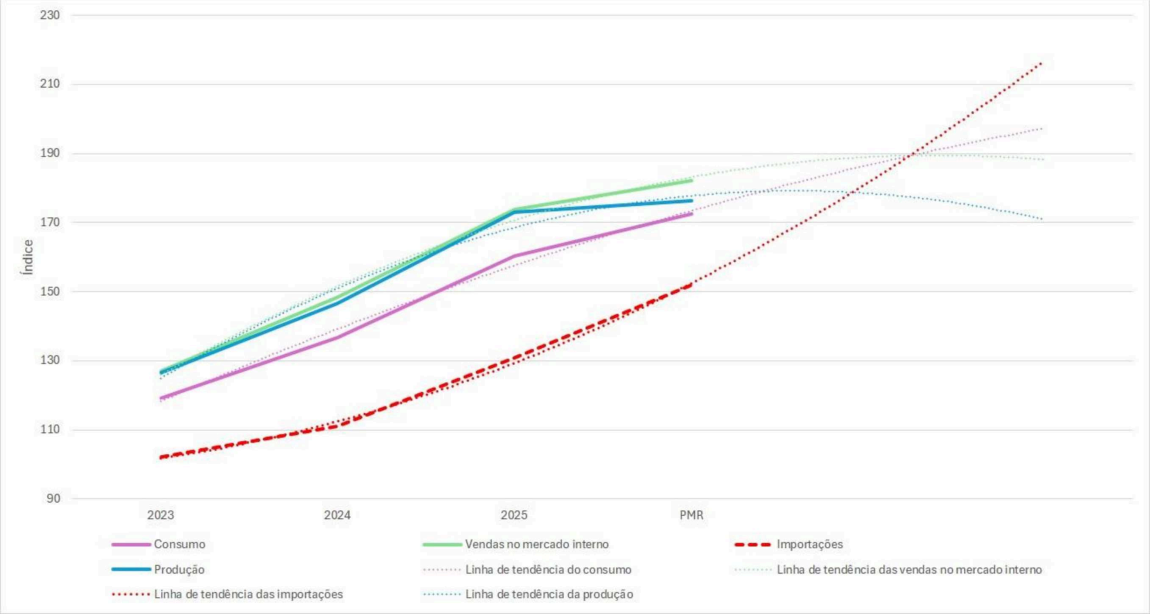
(54) Ao mesmo tempo, houve um aumento acentuado das importações, a preços, em média, 18 % mais baixos do que os da indústria da União, e a rendibilidade da indústria da União deteriorou-se continuamente durante o período considerado. Estes elementos de prova atestam, no seu conjunto, que a indústria da União não conseguiu tirar partido do crescimento do mercado, porque as importações a baixos preços conquistaram de forma agressiva a procura crescente, prejudicando diretamente os resultados económicos dos produtores no mercado interno.

(55) O gráfico seguinte mostra uma comparação entre a evolução dos indicadores de desempenho da indústria da União e o aumento das importações. Cada indicador inclui também a linha de tendência prevista para os próximos dois anos, que mostra o abrandamento do crescimento dos indicadores económicos entre 2025 e o PMR, enquanto as importações prosseguiram ao mesmo ritmo.

([19]) Se bem que ainda não se disponha dos dados relativos ao ano completo de 2026, a continuação da tendência observada no primeiro semestre - como se pôde já depreender pelo número recorde de unidades importadas em julho de 2026 - implicaria uma queda de parte de mercado superior a dois pontos percentuais em apenas um ano.

Gráfico 4

Visão geral das tendências do consumo, da produção, das vendas e das importações



(56) Esta situação é particularmente preocupante num contexto em que a indústria da União deveria atingir volumes de vendas elevados e uma taxa de utilização da capacidade sustentável ([20]), já que este mercado se caracteriza por ter custos fixos elevados e exigir investimentos avultados para manter a competitividade. Em conjunto, estes indicadores apontam para uma deterioração da situação económica da indústria da União num futuro muito próximo. Aliadas ao ritmo de aumento das importações, como indicado a seguir, estas evoluções podem deixar a indústria numa situação cada vez mais vulnerável, se não forem adotadas medidas.

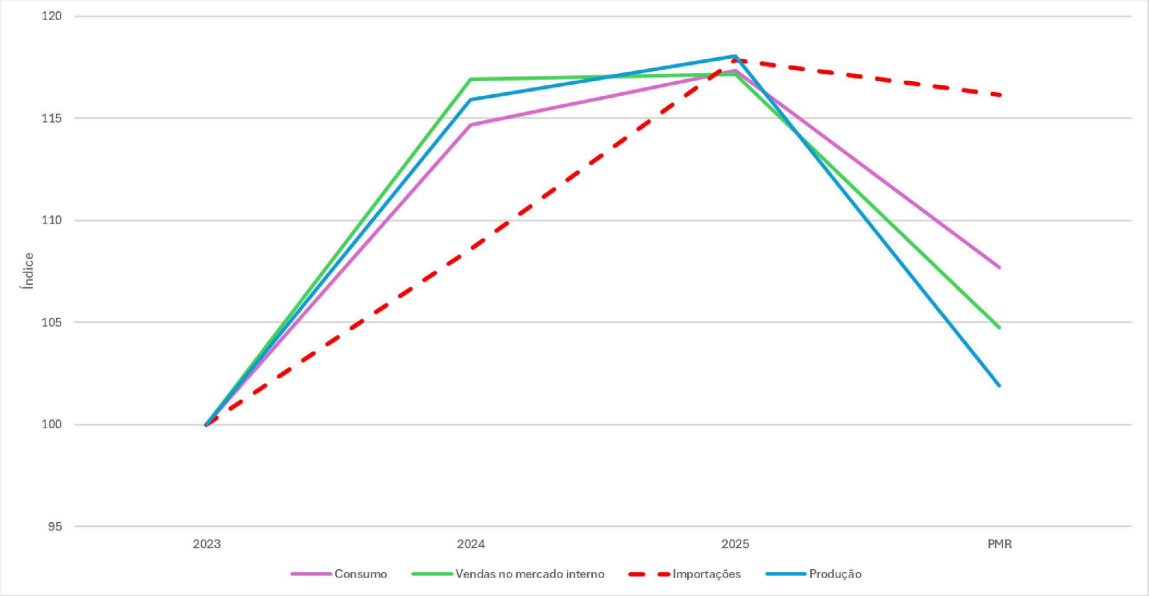
As importações a baixos preços têm aumentado a um ritmo assinalável.

(57) A evolução dos volumes das importações (quadro 1) no período considerado mostra que as importações não só aumentaram como este aumento se processou a um ritmo acelerado. Embora o consumo da União tenha registado um aumento significativo de 364 442 veículos entre 2025 e o PMR, mais de metade desta procura crescente, a saber 54 %, foi absorvida pelas importações provenientes de países terceiros. Atendendo a que estes países terceiros representavam 28 % da parte de mercado da União, é evidente que o crescimento recente do consumo no mercado foi conquistado e satisfeito sobretudo pelos produtos importados e não pela indústria interna. Além disso, no período mais recente, as importações entraram no mercado a preços significativamente inferiores aos preços dos produtores da União. Para além do facto de terem exercido uma pressão assinalável na situação económica da indústria da União, que acusa já uma fragilidade em termos de lucros, estas as diferenças de preços identificadas na secção 7.1 poderão também aumentar a procura de novas importações.

([20]) Vários produtores da União anunciaram programas de reestruturação que visam reduzir a capacidade e conseguir obter taxas de utilização da capacidade mais sustentáveis. Ver também a secção «Projetos de reestruturação».

Gráfico 5

Taxa de aumento anual de determinados indicadores



(58) O gráfico acima apresenta os índices de crescimento anual do consumo, da produção, das vendas no mercado interno e das importações. Nos primeiros três anos, o consumo, a produção e as vendas no mercado interno cresceram a uma taxa média ligeiramente inferior a 20 %. Contudo, no período mais recente, o crescimento registou uma queda abrupta para valores de um dígito. Em 2025, as importações, que inicialmente tinham aumentado a um ritmo muito mais lento, atingiram o nível dos restantes indicadores. No PMR, a taxa de crescimento das importações ultrapassou a dos outros indicadores.

(59) As estatísticas de importação por origem (quadro 2) mostra que este aumento acentuado se deveu sobretudo, embora não exclusivamente, às importações provenientes da China. Os dados retrospetivos sobre as partes de mercado das importações mostram que, de início, as importações provenientes da China conquistaram partes de mercado em detrimento de outros países terceiros. Porém, no PMR, as importações provenientes da China começaram a conquistar partes de mercado em detrimento da indústria da União. Tudo indica que esta tendência se deverá manter, sendo de prever que as importações a baixos preços aumentem ainda mais. Segundo as informações da Mobility Global, a China produziu cerca de sete milhões de veículos híbridos em 2025 e estima-se que a sua capacidade de produção ascenda ao dobro da produção. Como indicado no quadro 14, prevê-se que a produção continue a aumentar.

Quadro 14

Produção de veículos híbridos da China

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Produção, em unidades	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Índice (2025 = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Fonte: Mobility Global. Os dados relativos a 2025 e ao primeiro semestre de 2026 indicam a produção efetiva, enquanto os dados relativos ao período compreendido entre o segundo trimestre de 2026 e 2030 são previsões da Mobility Global.

(60) Este aumento está a verificar-se apesar de uma menor procura no mercado interno: as vendas de veículos declaradas diminuíram 20 % de ano para ano, descendo 26 % no caso das vendas de PHEV ([21]). Em virtude da queda da procura, da capacidade excedentária e de uma concorrência aguerrida no mercado interno, os produtores chineses estão a apostar cada vez mais nos mercados de exportação. Como se pode ver no quadro 15, em comparação com 2022, as exportações da China aumentaram quase 500 % em 2025. A China exportou aproximadamente 1,125 milhões de automóveis híbridos de passageiros, 27 % dos quais se destinaram à União. Trata-se de um aumento de 7 pontos percentuais em relação a 2024, ano em que 20 % das exportações chinesas de automóveis híbridos de passageiros se destinaram à União.

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

Quadro 15

Importações totais a nível mundial de veículos híbridos provenientes da China

	2023	2024	2025
Importações provenientes da China a nível mundial (em unidades)	191 912	526 312	1 124 177
Índice (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Fonte: GTA.

(61) Ao mesmo tempo, como se expende na secção 5, não parecia haver muitos destinos de exportação alternativos. Em contrapartida, o mercado da União manteve-se comparativamente aberto e, como tal, do ponto de vista dos exportadores chineses - confrontados com a fraca procura no seu mercado interno e uma capacidade excedentária - era e continua a ser um mercado de exportação atrativo.

(62) Atendendo ao volume significativo das importações na União e ao seu rápido aumento, à diferença de preços destas importações e aos obstáculos substanciais à importação em vigor noutros mercados de exportação pertinentes, é provável que haja um aumento substancial das importações na União. Este aumento acentuado contínuo das importações a baixos preços irá provavelmente exercer ainda mais pressão sobre os preços dos produtores da União e comprometer as suas vendas, a parte de mercado, a rendibilidade e o retorno dos investimentos. Por sua vez, esta situação tornará a indústria da União menos capaz de manter a produção, preservar o emprego e financiar os investimentos avultados de que necessita para a inovação e a transição para a eletrificação. Os elementos de prova disponíveis corroboraram, assim, a conclusão de que o aumento do volume das importações a baixos preços ameaçava causar um prejuízo grave à indústria da União.

Projetos de reestruturação

(63) Uma análise preliminar realizada pelo Observatório Europeu da Reestruturação (ERM) ([22]) e informações complementares de empresas e meios de comunicação social dão a entender que, desde 2024, a atividade de reestruturação dos produtores de veículos automóveis da União se tem vindo a intensificar. A análise seguinte incide nos principais produtores de veículos automóveis da União.

(64) Em dezembro de 2024, um produtor da União tomou a decisão de reduzir a sua mão de obra em mais de 35 000 trabalhadores nas suas instalações de produção na Alemanha, até 2030 ([23]). Este número seria subsequentemente revisto em alta em março de 2026: a empresa prevê eliminar cerca de 50 000 postos de trabalho em todo o grupo na UE, até 2030 ([24]).

(65) Em setembro de 2026, o produtor da União aprovou planos para reduzir mais 50 000 postos de trabalho a nível mundial. Assim sendo, o número total de postos de trabalho que este produtor tenciona eliminar até 2030 ascende a cerca de 100 000: 50 000 postos de trabalho confirmados em toda a União e mais outros 50 000 em todo o mundo (destes últimos, cerca de metade na Alemanha) ([25]). Embora estes cortes de emprego sejam gerais e não visem especificamente a produção de VHE ou PHEV, a produção futura de veículos híbridos não deixa de enfrentar pressões crescentes em virtude destas anunciadas reestruturações em grande escala, destinadas a reduzir a capacidade. Por exemplo, a comunicação de setembro de 2026 indicava que, em virtude da crescente concorrência das importações ([26]), o produtor da União não poderia garantir atualmente futuras afetações de produção às instalações de produção de Hanôver 12 900 trabalhadores), Emden (7 700 trabalhadores), Zwickau (8 000 trabalhadores) e Audi Neckarsulm (15 500 trabalhadores) após 2030. Tanto as instalações de produção de Hanôver

([22]) O Observatório Europeu da Reestruturação (ERM) monitoriza as alterações no emprego e os eventos de reestruturação em grande escala comunicados pelos fabricantes de automóveis em toda a União Europeia e regista processos de reestruturação que afetam, pelo menos, 100 postos de trabalho, ou 10 % dos postos de trabalho das empresas de maiores dimensões.

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

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

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

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

como as de Neckarsulm têm atividades de produção de novos veículos híbridos, o que mostra bem a ameaça para o emprego relacionado com a produção de novos veículos híbridos nestas instalações. Além disso, várias linhas de produção na União são também suficientemente flexíveis para fabricar veículos com diferentes grupos motopropulsores, o que implica que o encerramento de qualquer uma destas instalações de produção terá consequências para a produção potencial de VHE e PHEV no futuro.

(66) A Comissão observou que outro produtor de veículos híbridos da União pretende aumentar a utilização da capacidade para 80 % até 2030, reestruturando e reduzindo a capacidade de produção europeia em 800 000 unidades ([27]). No âmbito deste processo de reestruturação, o produtor da União tenciona cessar a produção de veículos nas suas instalações de Poissy (França), não antes do final de 2028. Esta decisão estende-se também à produção de veículos híbridos. Prevê-se que as instalações de produção sejam reconvertidas para o desenvolvimento de atividades como a produção de componentes, o recondicionamento de veículos, reciclagem, impressão 3D e outras atividades industriais.

(67) Decorre do que precede que, embora a procura de veículos elétricos esteja a aumentar, são sobretudo os veículos híbridos importados que absorvem o crescimento do mercado, enquanto os produtores da União, sem conseguirem tirar pleno partido deste crescimento, fazem planos de redução da capacidade de produção. O aumento acentuado das importações a baixos preços, que se prevê venha a continuar, pressionará ainda mais os produtores da União.

(68) A Comissão identificou outros anúncios de reestruturações em grande escala, que estão diretamente relacionadas com a crescente pressão a nível mundial e com as práticas agressivas de fixação de preços no setor automóvel, e que irão provavelmente afetar a futura produção de veículos híbridos. Por exemplo, outro produtor de veículos automóveis anunciou uma nova estratégia global a longo prazo e uma reestruturação para dar resposta à concorrência aguerrida a nível mundial, aos custos de desenvolvimento e à crescente pressão decorrente da rápida evolução dos fabricantes chineses. ([28]) Este produtor da União tenciona suprimir 15 % a 20 % da sua mão de obra mundial no domínio da engenharia ([29]) e, a fim de baixar os custos de desenvolvimento dos veículos elétricos, visa reduzir cargos técnicos, administrativos e de investigação nesse domínio a nível mundial, o que se repercutirá, porém, de forma significativa, nas suas atividades em França e Espanha.

(69) A Comissão tomou ainda nota da intenção anunciada por outro produtor de veículos híbridos da União de reduzir a mão de obra a nível mundial em cerca de 8 000 trabalhadores durante 2027 ([30]), com a supressão de postos de trabalho maioritariamente concentrada na Alemanha. Segundo a empresa, a erosão da rendibilidade e as graves adversidades no mercado são os principais fatores determinantes da reorganização.

(70) Por sua vez, outro produtor da União adotou estratégias estruturais de redução de dimensão e contenção de custos, a fim de manter a sua rendibilidade. Num contexto de diminuição da procura de veículos de topo de gama e de pressões intensas sobre os preços na China, as consequentes repercussões negativas nas receitas mundiais tornaram necessário reduzir a escala das operações e os objetivos de produção e proceder a um reexame exaustivo da arquitetura de custos da empresa ([31]).

Capacidades disponíveis consideráveis a nível mundial

(71) O quadro 16 apresenta previsões da Mobility Global relativas à capacidade geral das instalações de produção nos principais mercados do mundo, a saber, a China, a Turquia, a Coreia, o Japão e o Reino Unido. As previsões indicam que a tendência ascendente da capacidade deverá continuar entre 2025 e 2033, impulsionada sobretudo por expansões da capacidade na China. A utilização destas instalações de produção deverá diminuir para valores inferiores a 50 % após 2025, implicando um grau assinalável e preocupante de capacidade não utilizada. Esta situação é impulsionada sobretudo pela China, onde, segundo estimativas, a utilização da capacidade não ultrapassa os 43 %. Consequentemente, estima-se que a capacidade excedentária nestes mercados mundiais poderá ascender a 50 milhões de veículos, um nível equivalente à produção efetiva. Se bem que não digam respeito especificamente aos veículos híbridos, estes dados proporcionam o enquadramento adequado para avaliar as condições de funcionamento do segmento dos veículos híbridos. Este aspeto assume especial importância dada a flexibilidade da produção automóvel, cujos fabricantes podem produzir veículos com diferentes grupos motopropulsores nas mesmas linhas de produção. Consequentemente, a evolução da produção e da capacidade globais no setor automóvel é pertinente para a analisar o contexto de capacidade que o segmento dos veículos híbridos enfrenta.

([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/.

Quadro 16

Previsão da capacidade geral das instalações de produção nos principais mercados mundiais

China, Japão, Coreia, Turquia, Reino Unido											
Indicador/Ano	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Produção total (milhares de unidades)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Índice	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Capacidade total (milhares de unidades)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Índice	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Utilização da capacidade (em %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Fonte: Mobility Global.

(72) Assim, com base numa análise preliminar do mercado automóvel mundial, os exportadores dispõem de suficientes capacidades livremente disponíveis e estão previstas novas expansões que, atendendo aos baixos preços das importações e à atratividade do mercado da União de novos veículos híbridos, serão, provavelmente, cada vez mais orientadas para o mercado da União.

Existências

(73) O nível das existências de veículos híbridos na União é um indicador importante da pressão que os produtos importados exercerão sobre a indústria da União, dado que esses volumes se destinam a venda no mercado da União.

(74) Nesta fase, a análise centra-se sobretudo na China, pois, ao que tudo indica, o aumento acentuado das importações se deve sobretudo, embora não exclusivamente, às importações provenientes deste país. A fim de estimar os níveis das existências do produto em causa na União, procedeu-se a uma análise das estatísticas de exportação da China para a União no período de 2023 a 2025. Pode considerar-se que a diferença entre as exportações declaradas pela China e as importações registadas pela União representa os veículos que aguardam desalfandegamento na União. Atendendo a que o transporte marítimo de veículos da China para a União pode demorar vários meses, os dados relativos ao ano em curso não foram tomados em consideração.

Quadro 17

Comparação entre as estatísticas de exportação chinesas e as estatísticas de importação da UE

	2023	2024	2025
Exportações da China para a União (em unidades)	47 644	114 197	356 037
Importações provenientes da China na UE (em unidades)	46 001	106 542	302 403
Diferença (em unidades)	1 643	7 655	53 634

Fonte: estatísticas de exportação chinesas e Eurostat.

(75) A diferença entre as exportações e as importações foi negligenciável em 2023, subiu ligeiramente em 2024 e aumentou de forma assinalável em 2025, ascendendo a cerca de 53 000 veículos. Se bem que alguns destes veículos tenham sido desalfandegados em 2026, a amplitude da diferença observada em 2025 continua a ser substancialmente mais elevada do que a registada nos três anos anteriores, o que indica uma acumulação cada vez maior das existências e um consequente aumento da pressão exercida pelas importações sobre a indústria da União.

7.3. **Conclusão**

(76) À luz do que precede, a Comissão concluiu, a título provisório, que os produtores da União se encontravam numa situação vulnerável e enfrentavam uma ameaça de prejuízo grave, como se atesta pela deterioração dos indicadores económicos exposta na secção 7.1, o aumento significativo e cada vez mais rápido das importações a baixos preços, os projetos de reestruturação da indústria da União, as consideráveis capacidades de produção disponíveis a nível mundial e as crescentes existências no mercado da União.

8. **NEXO DE CAUSALIDADE**

(77) A Comissão analisou se o aumento das importações causou a ameaça de prejuízo grave aos produtores da União. A Comissão analisou igualmente se outros fatores conhecidos poderiam, ao mesmo tempo, ter contribuído para a ameaça de prejuízo grave para os produtores da União ao ponto de pôr em causa a existência de um nexo de causalidade entre a ameaça de prejuízo grave para a indústria da União e o aumento das importações.

8.1. **Aumento das importações**

(78) A Comissão determinou, a título preliminar, que existe um nexo de causalidade entre o aumento das importações do produto em causa e a ameaça de prejuízo grave para os produtores da União. O nexo de causalidade entre o aumento acentuado das importações e a frágil situação económica da indústria da União foi demonstrado pela evolução observada no período mais recente.

(79) Embora o consumo da União e as vendas da União tenham aumentado durante o período considerado, o período mais recente destaca-se como sendo o primeiro em que o crescimento do mercado foi absorvido sobretudo pelas importações e não pela indústria da União. A par da expansão agressiva das importações no mercado da União durante este período, a indústria da União sofreu uma deterioração dos seus indicadores económicos, entre os quais uma perda de parte de mercado, uma pressão assinalável sobre os preços, uma rendibilidade cada vez mais fraca e a necessidade de proceder a novas reestruturações.

(80) Os dados mensais relativos ao período mais recente indicam que as importações estão a entrar no mercado da União a um ritmo acelerado. Além disso, os exportadores dispõem de suficiente capacidade livremente disponível e estão previstas novas expansões da capacidade. Dada a atratividade do mercado da União de veículos híbridos em termos de preços, espera-se que a tendência das importações observada no período mais recente continue e se venha mesmo a intensificar.

(81) Tendo em conta a já fraca rendibilidade da indústria da União, aliada aos elevados custos fixos e aos investimentos substanciais necessários para manter a competitividade neste mercado, a continuação da tendência de aumento das importações irá, sem dúvida, deteriorar ainda mais a situação económica da indústria (tal como se verificou no período mais recente) e é suscetível de causar um prejuízo grave aos produtores da União num futuro muito próximo.

(82) Por conseguinte, a Comissão concluiu, a título preliminar, que existe um nexo de causalidade entre o aumento das importações e a ameaça de prejuízo grave para os produtores da União.

8.2. **Outros fatores conhecidos**

(83) Para garantir que a ameaça de prejuízo grave não resulta de outros fatores que não o aumento das importações, a Comissão realizou uma análise preliminar para determinar se outros fatores podem ter contribuído para a ameaça de prejuízo grave para os produtores da União e distinguir os efeitos desses fatores dos efeitos do aumento das importações, a fim de estabelecer, a título preliminar, a existência de um nexo de causalidade genuíno e substancial.

(84) Embora os elevados preços da energia sejam um fator importante na produção de veículos híbridos, a ameaça efetiva de prejuízo grave decorre da pressão exercida sobre os preços da UE pelo aumento acentuado das importações a baixos preços. É verdade que os preços da energia são, em geral, mais elevados na União do que noutras partes do mundo. Em condições normais de mercado, os fabricantes podem repercutir o aumento dos custos nos seus preços de venda, a fim de manter lucros razoáveis. Contudo, o produto em causa é importado na União a preços que são, em média, 18 % inferiores aos preços da União e exerce uma pressão que não permite que os produtores da União aumentem os seus preços de venda para cobrir o preço da energia. Assim, não é a subida dos custos da energia enquanto tal mas sim o facto de, em virtude do aumento das importações, os produtores da União não serem capazes de repercutir devidamente esta subida dos custos nos seus preços de venda que está na origem da ameaça de prejuízo.

(85) No que diz respeito aos resultados das exportações dos produtores da União, estes mantiveram-se, em grande medida, estáveis durante o período considerado, com exceção de 2024, ano em que as exportações diminuíram. Atendendo a esta estabilidade, a Comissão considerou, a título provisório, que os resultados das exportações não contribuíram para a ameaça de prejuízo grave.

(86) No que se refere à procura dos consumidores, as matrículas de veículos híbridos na UE têm vindo a aumentar de forma constante desde 2023. Para mais, segundo a Global Mobility, prevê-se que este aumento do número de matrículas continue até 2029.

Quadro 18

Evolução das matrículas de veículos híbridos novos na UE (incluindo previsão)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Matrículas (milhares de unidades)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Índice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Fonte: Mobility Global e ACEA. Os dados relativos ao período de 2026 a 2030 são previsões da Mobility Global.

(87) Não é apenas o número de matrículas que está a aumentar: a parte dos veículos híbridos no número total de matrículas subiu de 33 %, em 2023, para 46 %, no PMR.

Quadro 19

Percentagem de veículos híbridos novos no número total de matrículas na UE

	2023	2024	2025	PMR
Percentagem de veículos híbridos no número total de matrículas na UE (em %)	33	38	44	46
Índice (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Fonte: Mobility Global e ACEA.

(88) Por conseguinte, a Comissão determinou, a título preliminar, que a procura de veículos híbridos na União está a aumentar e, como tal, não contribui para a ameaça de prejuízo grave.

(89) Quanto ao quadro regulamentar aplicável à redução das emissões de CO_2, não se pode considerar que este seja uma causa da ameaça de prejuízo grave. Pelo contrário, as disposições regulamentares em vigor ou propostas melhoraram as perspetivas dos produtores de veículos híbridos. Embora a União tenha estabelecido metas ambiciosas de redução das emissões de CO_2 para os novos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, estas medidas não equivalem a uma proibição imediata das tecnologias híbridas. Pelo contrário, o quadro de transição foi estruturado de forma a prever uma evolução ao longo do tempo e, recentemente, tornou-se menos restritivo para os produtores de veículos híbridos do que o inicialmente previsto. Concretamente, houve uma mudança de trajetória política, que passou das expectativas de uma transição integral para veículos elétricos a bateria até 2030 para uma abordagem mais faseada até 2035, e a proposta de um valor de referência de redução das emissões de CO_2 de 90 % em vez da proibição total de outros veículos que não os VEB deixa margem para que os veículos híbridos possam continuar a existir. Como tal, no entender da Comissão, não se pode considerar que, atualmente, o quadro normativo constitua uma ameaça de prejuízo grave para os produtores de veículos híbridos da União.

(90) Consequentemente a Comissão não identificou, a título provisório, quaisquer outros fatores suscetíveis de atenuar o nexo de causalidade entre o aumento das importações e a ameaça de prejuízo grave para os produtores da União.

8.3. **Conclusão**

(91) À luz do que precede, a Comissão concluiu, a título provisório, que existe um nexo de causalidade entre o aumento assinalável das importações e a ameaça de prejuízo grave para a indústria da União. Outros fatores podem ter contribuído para a ameaça de prejuízo grave para os produtores da União, mas não atenuaram o nexo de causalidade.

9. **INTERESSE DA UNIÃO**

(92) A Comissão examinou se seria do interesse da União adotar medidas provisórias. A análise do interesse da União baseou-se numa avaliação dos vários interesses envolvidos, incluindo o dos produtores da União, dos importadores e dos utilizadores.

(93) O objetivo de neutralidade climática ocupa um lugar central no Pacto Ecológico Europeu e é um objetivo juridicamente vinculativo estabelecido na Lei Europeia em matéria de Clima. Para alcançar o objetivo de neutralidade climática até 2050 ([32]), a UE está a tomar medidas para reduzir as emissões dos veículos automóveis, dado que o transporte rodoviário é responsável por um quinto das emissões de CO_2 da UE ([33]). Até 2030, a UE pretende reduzir as emissões dos veículos automóveis em 55 % e as dos veículos comerciais ligeiros em 50 % em relação aos níveis de 2021, para concretizar o objetivo de emissões nulas em todos os novos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros até 2035 ([34]). Consequentemente, a venda de novos veículos automóveis a gasolina ou gasóleo está (por agora) proibida a partir de 2035 ([35]).

(94) Todavia, no atual período de transição entre os automóveis com motor de combustão e os automóveis totalmente elétricos, os automóveis híbridos constituem uma alternativa frequentemente utilizada e procurada pelos consumidores, pois contribuem já para a redução das emissões sem ter a desvantagem da menor autonomia de condução de muitos automóveis totalmente elétricos.

(95) O mesmo se aplica aos fabricantes de automóveis, que também recorrem aos veículos automóveis híbridos como modelos de transição entre o motor de combustão e os automóveis totalmente elétricos para repartir os custos e como «laboratório» de investigação e inovação, a fim de abrir caminho para automóveis de vanguarda totalmente elétricos.

(96) Por conseguinte, a perda da produção de híbridos na União deixaria os consumidores com poucas alternativas, dado que as importações chinesas estão já a conquistar as partes de mercado de outros fornecedores, como o Japão ou a Coreia, e, durante o PMR, começaram também a ganhar parte de mercado em detrimento da indústria da União.

(97) Note-se ainda que este mercado se caracteriza por ter custos fixos elevados e pela necessidade de realizar investimentos avultados para manter a competitividade. Uma indústria automóvel viável e rentável na União é essencial para garantir os investimentos necessários em investigação e desenvolvimento, a fim de produzir automóveis totalmente elétricos na União até 2035. Não é do interesse da União deixar que a transição ecológica da UE seja impulsionada exclusivamente por intervenientes estrangeiros.

(98) A Comissão considera, ademais, que uma medida de salvaguarda provisória sob a forma descrita na secção 12 alcança um equilíbrio adequado entre os interesses dos produtores da União e os utilizadores a jusante. Tendo em conta a importância de que se reveste o setor dos veículos híbridos para a economia da União, sobretudo em termos de inovação, eletrificação e emprego, a Comissão concluiu, a título preliminar, que a instituição de medidas sobre os veículos híbridos seria do interesse da União.

10. **CIRCUNSTÂNCIAS CRÍTICAS**

(99) Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2015/478, a Comissão examinou se existiam circunstâncias críticas em que um atraso causaria prejuízos difíceis de reparar. Para o efeito, a Comissão examinou a situação dos produtores da União, a evolução das importações no período mais recente e a probabilidade de as importações voltarem a aumentar num futuro imediato.

(100) Como explicado na secção 7, apesar de o consumo da União ter crescido de forma significativa, os produtores da União perderam parte de mercado no período mais recente e a sua rendibilidade sofreu uma diminuição substancial, atingindo apenas cerca de dois terços do lucro mínimo que seria normalmente necessário para garantir a viabilidade financeira a longo prazo da sua atividade de produção de veículos híbridos. Concomitantemente, as importações entraram na União a preços que foram, em média, 18 % inferiores aos da indústria da União. Os produtores da União viram-se assim confrontados com uma pressão concorrencial crescente numa altura em que a sua capacidade de absorver uma nova deterioração da sua situação económica era já limitada.

([32]) Redução das emissões de carbono: objetivos e políticas da União Europeia |Temas |Parlamento Europeu.
([33]) Emissões de dióxido de carbono nos carros: factos e números (infografia) |Temas |Parlamento Europeu.
([34]) Reduzir as emissões de carros e furgonetas: as novas metas de CO2 na UE |Temas |Parlamento Europeu.
([35]) Contudo, em dezembro de 2025, a Comissão apresentou uma proposta de revisão das normas de emissão de CO2 dos automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros. Segundo a proposta, a partir de 2035, em vez de uma redução de 100 %, os fabricantes de automóveis terão de respeitar uma meta de redução de 90 % das emissões pelo tubo de escape, enquanto os restantes 10 % de emissões terão de ser compensados mediante a utilização de aço hipocarbónico produzido na União ou de eletrocombustíveis e biocombustíveis. Isto permitirá que os veículos híbridos elétricos recarregáveis, os extensores de autonomia, os veículos semi-híbridos e os veículos com motor de combustão interna continuem a ser utilizados para além de 2035, a par dos veículos totalmente elétricos. Ver também: https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Os dados mensais confirmam que o aumento acentuado das importações a baixos preços se manteve, sobretudo - embora não exclusivamente - no caso das importações provenientes da China. As importações provenientes da China entraram na União a um ritmo acelerado, sobretudo na segunda metade do PMR, e conquistaram mais partes de mercado em detrimento da indústria da União e de outros fornecedores tradicionais do mercado da União. Ao mesmo tempo, a procura no mercado interno da China tem vindo a diminuir de ano para ano, embora seja de prever que a produção no país continue a aumentar, apesar de uma utilização da capacidade estimada de apenas 43 %. Esta conjugação de capacidade excedentária, menor procura no mercado interno e concorrência aguerrida no mercado interno dá aos produtores chineses um grande incentivo para encontrarem mercados de exportação num futuro muito próximo. O recurso crescente a medidas restritivas do comércio noutros mercados aumenta ainda mais o risco de que estas exportações sejam orientadas para a União, que continua a ser um mercado atrativo e relativamente aberto. A União está, assim, exposta ao risco de um novo aumento iminente das importações numa altura em que a sua indústria se encontra já numa situação precária.

(102) A Comissão considerou que, em conjunto, a situação económica dos produtores da União, já de si frágil, o aumento contínuo das importações, a pressão considerável sobre os preços exercida por essas importações e a probabilidade de novos aumentos das importações no futuro imediato criam uma situação em que um eventual atraso na adoção de medidas de salvaguarda provisórias causaria prejuízos difíceis de reparar. Se não se tomarem medidas atempadas, a indústria da União terá de enfrentar novos aumentos dos volumes das importações e uma pressão contínua sobre os preços antes da conclusão do inquérito.

(103) Por conseguinte, a Comissão concluiu a título provisório que existem circunstâncias críticas na aceção do artigo 7.º, n.º 1, alínea a), do Regulamento (UE) 2015/478 e que convém adotar sem demora medidas de salvaguarda provisórias.

11. EXCLUSÃO DE DETERMINADOS PAÍSES DO ÂMBITO DE APLICAÇÃO DAS MEDIDAS PROVISÓRIAS

(104) Em conformidade com o artigo 18.º do Regulamento (UE) 2015/478, não são aplicadas medidas de salvaguarda provisórias a um produto originário de um país em desenvolvimento membro da OMC, da Argélia ([36]) e do Líbano ([37]) desde que a parte deste país não exceda 3 % das importações na União do produto em causa, e desde que os países em desenvolvimento membros da OMC, cuja parte das importações na União seja inferior a 3 %, não representem coletivamente mais de 9 % do total das importações do produto em causa na União.

(105) O anexo I.1 contém uma lista dos países em desenvolvimento membros da OMC, a que se juntam a Argélia e o Líbano, que são elegíveis para beneficiar de uma isenção das medidas de salvaguarda, sob reserva das condições estabelecidas no considerando anterior.

(106) A metodologia utilizada para determinar as partes de importação dos países em desenvolvimento tem por base o volume total das importações do produto em causa na União, em 2025. A parte das importações originárias de cada país em desenvolvimento mencionado no anexo I.1 foi calculada em percentagem dessas importações totais. As importações originárias da Ucrânia, do Quénia, da Islândia, do Listenstaine e da Noruega foram excluídas do cálculo das importações totais.

(107) O anexo I.2 («Lista dos países em desenvolvimento aos quais são aplicáveis as medidas provisórias») apresenta o resultado deste cálculo e especifica os países em desenvolvimento cuja parte é superior 3 % e estão, assim, sujeitos às medidas de salvaguarda provisórias. Todos os países em desenvolvimento membros da OMC cuja parte das importações é inferior a 3 % não representaram coletivamente mais de 9 % do total das importações do produto em causa na União, em 2025.

(108) Por sua vez, como estabelecido na secção 4, devem também excluir-se do âmbito de aplicação das medidas provisórias a Ucrânia, os países do Espaço Económico Europeu (EEE) e o Quénia.

(109) Tendo em conta o disposto no Acordo sobre a saída do Reino Unido da Grã-Bretanha e da Irlanda do Norte da União Europeia e da Comunidade Europeia da Energia Atómica, do qual o Quadro de Windsor faz parte integrante, e no Regulamento (UE) 2020/2170 do Parlamento Europeu e do Conselho ([38]), e a fim de garantir que os produtos

([36]) Decisão 2005/690/CE do Conselho, de 18 de julho de 2005, relativa à celebração do Acordo Euro-mediterrânico que cria uma associação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, e a República Argelina Democrática e Popular, por outro (JO L 265 de 10.10.2005, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Decisão 2006/356/CE do Conselho, de 14 de fevereiro de 2006, relativa à celebração do Acordo Euro-Mediterrânico que cria uma Associação entre a Comunidade Europeia e os seus Estados-Membros, por um lado, a República do Líbano, por outro (JO L 143 de 30.5.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

([38]) Regulamento (UE) 2020/2170 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de dezembro de 2020, relativo à aplicação de contingentes pautais da União e outros contingentes de importação (JO L 432 de 21.12.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

em causa podem continuar a entrar na Irlanda do Norte, esses produtos não devem ser sujeitos a contingentes quando forem introduzidos a partir de outra parte do Reino Unido, vendidos a clientes finais no território da Irlanda do Norte e matriculados para utilização na Irlanda do Norte. À luz dos elementos de prova disponíveis, a Comissão não considera que isso possa representar um risco significativo para a eficácia da medida. Não obstante, a Comissão acompanhará atentamente os fluxos comerciais do produto em causa de outra parte do Reino Unido para a Irlanda do Norte, bem como os subsequentes fluxos comerciais da Irlanda do Norte para o resto da União, e, se for caso disso, poderá alterar o presente regulamento.

12. CONCLUSÕES E ADOÇÃO DE MEDIDAS PROVISÓRIAS

12.1. Adoção de medidas provisórias

(110) Concluiu-se, a título preliminar, que os produtores da União estão a sofrer uma ameaça de prejuízo grave. Tendo em conta as circunstâncias críticas expostas na secção 10, considera-se que devem ser tomadas medidas de salvaguarda provisórias a fim de evitar novos prejuízos para a indústria da União cuja reparação seria difícil antes da conclusão do atual inquérito.

12.2. Forma, nível e duração da medida provisória

(111) Para determinar a forma mais adequada da medida de salvaguarda provisória, a Comissão considerou vários elementos.

(112) Em primeiro lugar, a Comissão examinou o que seria adequado para dar resposta à ameaça de prejuízo grave para os produtores da União, que se tornou evidente no período mais recente.

(113) Em segundo lugar, a Comissão considerou a sua prática em anteriores inquéritos de salvaguarda e as obrigações internacionais aplicáveis, nos termos das quais os fluxos comerciais tradicionais devem manter-se na medida em que não agravem a ameaça de prejuízo grave estabelecida.

(114) Em terceiro lugar, a Comissão considerou os níveis de preços a que as importações entram na União, as circunstâncias específicas do mercado e a capacidade dos produtores-exportadores de absorver direitos adicionais muito elevados ([39]). A medida deve proporcionar uma proteção eficaz aos produtores da União contra o aumento das importações que causam uma ameaça de prejuízo grave.

(115) Tendo em conta o que precede, sobretudo no que respeita às circunstâncias críticas que tornam necessária uma ação imediata, a Comissão considerou que uma medida pautal não responderia de forma eficaz à ameaça de prejuízo grave, pois não seria suficiente para evitar o aumento efetivo das importações. Como tal, considerou-se necessário aplicar uma restrição quantitativa sob a forma de contingentes de importação, que estabelecem o volume máximo do produto em causa que pode ser importado na União durante o período de aplicação da medida de salvaguarda provisória, a fim de proporcionar uma proteção eficaz aos produtores da União. Não devem ser autorizadas importações extracontingente. As referências a importações devem entender-se como declarações aduaneiras de introdução em livre prática.

(116) A Comissão assegurou a compatibilidade desta medida com as obrigações da União ao abrigo de acordos comerciais bilaterais ou regionais com países terceiros. A Comissão decidiu instituir uma medida sob a forma de contingentes. A Comissão concluiu que a adoção desta medida constitui a ação que menos perturba o prosseguimento do comércio bilateral com os parceiros da União em acordos de comércio livre e é estritamente necessária para sanar as dificuldades observadas.

([39]) Neste contexto, a Comissão considerou as significativas capacidades de produção não utilizadas ao dispor dos produtores-exportadores, a capacidade limitada dos mercados internos para absorver essas capacidades e o recurso crescente a medidas restritivas do comércio noutros mercados, que tornam o mercado da União especialmente atrativo como via de escoamento da produção excedentária.

(117) Com base em considerações do interesse da União e a fim de assegurar uma utilização ótima dos volumes dos contingentes, a Comissão considerou que estes devem ser atribuídos, por um lado, a países que têm um interesse substancial em fornecer o produto em causa («contingentes específicos por país») e, por outro lado, a todas as outras origens. Para efeitos do presente regulamento, considera-se que os países que, em 2025, detiveram uma parte superior a 2 % das importações têm um interesse substancial e devem beneficiar de um contingente específico por país. A todos os outros países fornecedores deve ser atribuído um contingente residual («contingente atribuído aos outros países»).

(118) A Comissão considerou adequado fixar os volumes dos contingentes específicos por país ao nível das importações do respetivo país registadas em 2025, a que acresce uma percentagem ligeiramente superior a 15 %. Esta abordagem tem em conta o crescimento significativo do mercado da União de veículos híbridos novos, que, nos últimos três anos, registou um aumento médio de 15 %. No entender da Comissão, a fixação de contingentes aos níveis tradicionais de comércio não refletiria adequadamente a evolução do mercado ou os interesses dos utilizadores da União. Selecionou-se 2025 como ano de referência, a título provisório, por ser o ano completo mais recente relativamente ao qual há dados disponíveis. Além disso, foi em 2025 que se registaram os volumes de importação mais elevados.

(119) Tendo em conta o número reduzido de veículos importados de outras origens que não as origens que têm um interesse substancial em fornecer o produto em causa («titulares de contingentes específicos por país»), e a fim de evitar restrições indevidas do seu acesso ao mercado da União, fixou-se em 1 500 veículos o contingente anual atribuído aos outros países, em vez de o calcular em conformidade com a metodologia descrita no considerando 118.

(120) Os contingentes são estabelecidos no anexo II do presente regulamento. Os contingentes devem ser geridos trimestralmente, e os volumes dos contingentes que não forem utilizados devem transitar para o trimestre seguinte (de 1 de dezembro de 2026 a 28 de fevereiro de 2027, de 1 de março de 2027 a 31 de maio de 2027, e de 1 de junho de 2027 a 18 de junho de 2027), durante o período de aplicação da medida de salvaguarda provisória.

(121) O contingente atribuído aos outros países deve ser utilizado com base na ordem cronológica, segundo as datas de aceitação das declarações de introdução em livre prática, como previsto no Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão ([40]). Este modo de gestão implica uma colaboração estreita entre os Estados-Membros e a Comissão.

(122) As importações realizadas no âmbito do contingente aplicável estão sujeitas à taxa do direito aduaneiro de outro modo aplicável ao produto em causa, tendo em conta eventuais tratamentos pautais preferenciais previstos no âmbito de um acordo entre a União e o país de origem.

(123) As mercadorias importadas dos países em desenvolvimento podem ser excluídas dos contingentes em função da respetiva origem. Por conseguinte, há que aplicar os critérios de determinação da origem não preferencial atualmente em vigor na União.

(124) Não devem ser autorizadas importações que excedam o contingente aplicável.

(125) Dado que os contingentes são expressos em número de veículos, só podem ser atribuídas unidades inteiras. Se o volume de um contingente for calculado *pro rata temporis*, ou se os pedidos de saque que ultrapassarem o saldo disponível forem atribuídos *pro rata*, os resultados devem ser arredondados por defeito para a unidade inteira mais próxima, de modo a que o contingente não seja nunca ultrapassado. A fim de não reduzir o volume global do contingente, o saldo resultante do arredondamento por defeito não deve permanecer disponível para utilização no período de contingentamento em curso mas sim transitar para o período seguinte, exceto no último período de contingentamento.

(126) As medidas provisórias serão aplicáveis por um período de 200 dias civis (até 18 de junho de 2027), a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento. A fim de garantir que são postas em prática assim que possível, estas regras devem aplicar-se a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento, sem qualquer período de indisponibilidade.

([40]) Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão, de 24 de novembro de 2015, que estabelece as regras de execução de determinadas disposições do Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 343 de 29.12.2015, p. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) O produto objeto de inquérito é o produto definido no considerando 5. Todavia, os processos de produção e as condições de mercado em todo o setor automóvel caracterizam-se por um elevado grau de complexidade. Concretamente, o produto em causa pode ser fabricado em instalações de produção onde se produzem igualmente veículos que não se inserem na definição do produto, inclusive utilizando os mesmos componentes. Para mais, a venda de veículos usados é uma característica importante do setor automóvel. Assim, a Comissão irá acompanhar as tendências de importação, sobretudo no que diz respeito a:

— Veículos principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados com motor de pistão, mesmo usados, atualmente classificados nos códigos NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— Na categoria supramencionada, os veículos micro-híbridos elétricos, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados para propulsão com motor de pistão e uma fonte de energia elétrica, como um alternador ou motor de arranque integrado, utilizada apenas para funções não relacionadas com a propulsão, mesmo usados, atualmente classificados nos códigos TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 e 8703 33 90 10;

— Veículos a motor concebidos para o transporte de mercadorias, de peso bruto não superior a cinco toneladas, novos ou usados, independentemente do grupo motopropulsor, atualmente classificados nos códigos NC 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00;

— Veículos híbridos usados, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados para propulsão, simultaneamente, com motor de pistão e um ou mais motores elétricos, independentemente do número de rodas motrizes, mesmo suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica, atualmente classificados nos códigos NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (códigos TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— Veículos usados, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, atualmente classificados no código NC 8703 80 90.

(128) O acompanhamento das categorias de veículos supramencionadas permitirá que a Comissão avalie a evolução das importações destes veículos e decida se as alterações nos padrões de importação são suscetíveis de afetar a eficácia desta medida.

(129) A Comissão consultou o Comité «Medidas de Salvaguarda» instituído pelo artigo 3.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2015/478 e pelo artigo 22.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2015/755, respetivamente,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 4.º, são abertos contingentes aplicáveis às importações na União de determinados veículos híbridos novos, originários de países terceiros, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados para propulsão, simultaneamente, com motor de pistão e um ou mais motores elétricos, independentemente do número de rodas motrizes, mesmo suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica, atualmente classificados nos códigos NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10, e ex 8703 70 00 (códigos 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), por um período de 200 dias civis a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento.

2. Quando um contingente estiver esgotado, não é autorizada a entrada na União de importações do produto em causa.

3. A declaração dos contingentes para a origem em causa é obrigatória.

4. As importações realizadas no âmbito do contingente aplicável estão sujeitas à taxa do direito aduaneiro de outro modo aplicável ao produto em causa, tendo em conta eventuais tratamentos pautais preferenciais previstos no âmbito de um acordo entre a União e o país de origem.

5. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, não estão sujeitas a contingentes as importações do produto em causa introduzido na Irlanda do Norte a partir de outra parte do Reino Unido, vendido a consumidores finais no território da Irlanda do Norte e matriculado para utilização na Irlanda do Norte.

6. O presente artigo não se aplica aos produtos originários dos seguintes países:

a) Islândia, Listenstaine e Noruega;

b) Ucrânia;

c) Quénia;

d) Países em desenvolvimento indicados no anexo I.1, exceto os países indicados no anexo I.2.

Artigo 2.º

1. A gestão dos contingentes estabelecidos no artigo 1.º é assegurada pela Comissão e pelos Estados-Membros em conformidade com as modalidades de gestão dos contingentes pautais previstas nos artigos 49.º a 54.º do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447 da Comissão.

2. Os contingentes são geridos numa base trimestral: de 1 de dezembro de 2026 a 28 de fevereiro de 2027, de 1 de março de 2027 a 31 de maio de 2027, e de 1 de junho de 2027 a 18 de junho de 2027.

3. A atribuição de cada contingente trimestral cessa no vigésimo dia útil da Comissão seguinte ao termo do período trimestral.

4. Entre 1 de dezembro de 2026 e 18 de junho de 2027, os volumes dos contingentes pautais não utilizados num trimestre transitam para o trimestre seguinte no mesmo período anual de aplicação.

5. Os volumes atribuídos no âmbito de um contingente podem ser restituídos em conformidade com a legislação aduaneira aplicável. Se os saques efetuados num contingente trimestral tiverem sido interrompidos em conformidade com o artigo 2.º, n.º 3, do presente regulamento, ou se um contingente se tiver esgotado ou o acesso ao mesmo tiver sido de outro modo encerrado nos termos do presente regulamento, a restituição desses volumes não implica a reabertura desse contingente para a apresentação ou aceitação de novos pedidos de saque. Os volumes restituídos só são tidos em conta para efeitos de ajustamento do saldo do contingente em causa. Se o saldo não utilizado de um contingente trimestral já tiver transitado para o trimestre seguinte em conformidade com o artigo 2.º, n.º 3, do presente regulamento, os volumes restituídos posteriormente a título desse trimestre não transitam para o trimestre seguinte. Por conseguinte, os operadores económicos deixam de ter acesso a esses contingentes.

6. Em derrogação do artigo 51.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) 2015/2447, os contingentes pautais atribuídos pelo presente regulamento não são sujeitos a um período de indisponibilidade.

7. Quando os volumes solicitados ultrapassarem o saldo disponível de um contingente, os volumes a atribuir são determinados *pro rata* e, se o resultado não for um número inteiro, são arredondados por defeito para a unidade inteira mais próxima. O contingente é encerrado a partir da data dessa atribuição. O saldo remanescente resultante do arredondamento por defeito não fica disponível para novos saques durante esse período de contingentamento e transita para o período de contingentamento seguinte, salvo se o período de contingentamento em causa for o último desse período anual de aplicação.

Artigo 3.º

1. As importações dos produtos referidos na lista constante do anexo III do presente regulamento ficam sujeitas a vigilância da União *a posteriori*, nos termos do Regulamento (UE) 2015/478 e do Regulamento (UE) 2015/755.

2. A classificação dos produtos abrangidos pelo presente regulamento baseia-se na NC e na TARIC.

Artigo 4.º

1. A origem dos produtos abrangidos pelo presente regulamento é determinada em conformidade com as disposições em vigor na União em matéria de origem não preferencial e com o Regulamento (UE) n.º 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho ([41]).

2. Salvo indicação em contrário, são aplicáveis as disposições pertinentes em vigor em matéria de direitos aduaneiros.

Artigo 5.º

1. A utilização dos contingentes mencionados no artigo 1.º no que se refere às mercadorias originárias da República Popular da China está sujeita à apresentação de um certificado de exportação ao abrigo de um contingente, assinado e carimbado, emitido pela Câmara de Comércio Chinesa para a Importação e Exportação de Maquinaria e Produtos Eletrónicos (CCCME) da República Popular da China.

2. O certificado de exportação ao abrigo de um contingente é emitido num formulário conforme com o modelo constante do anexo IV do presente regulamento.

Artigo 6.º

Os Estados-Membros e a Comissão colaboram estreitamente para assegurar o cumprimento do presente regulamento.

Artigo 7.º

O presente regulamento entra em vigor em 1 de dezembro de 2026.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 23 de novembro de 2026.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Regulamento (UE) n.° 952/2013 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de outubro de 2013, que estabelece o Código Aduaneiro da União (JO L 269 de 10.10.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ANEXO I

I.1 — **Lista de países em desenvolvimento membros da OMC, Argélia e Líbano**

Afeganistão, África do Sul, Albânia, Angola, Antígua e Barbuda, Arábia Saudita, Argélia, Argentina, Arménia, Bangladexe, Barém, Barbados, Belize, Benim, Bolívia, Botsuana, Brasil, Brunei, Burquina Fasso, Burundi, Cabo Verde, Camarões, Camboja, Catar, Cazaquistão, Chade, Chile, China, Colômbia, Congo, Costa do Marfim, Costa Rica, Cuba, Domínica, Egito, El Salvador, Emirados Árabes Unidos, Equador, Essuatíni, Fiji, Filipinas, Gâmbia, Gabão, Gana, Geórgia, Granada, Guatemala, Guiana, Guiné, Guiné-Bissau, Haiti, Honduras, Hong Kong, Iémen, Ilhas Salomão, Índia, Indonésia, Jamaica, Jibuti, Jordânia, Koweit, Lesoto, Líbano, Libéria, Macau, Macedónia do Norte, Madagáscar, Malásia, Maláui, Maldivas, Mali, Marrocos, Maurícia, Mauritânia, México, Mianmar, Moçambique, Moldávia, Mongólia, Montenegro, Níger, Namíbia, Nepal, Nicarágua, Nigéria, Omã, Panamá, Papua-Nova Guiné, Paquistão, Paraguai, Peru, Quénia, República Centro-Africana, República Democrática do Congo, República Democrática Popular do Laos, República Dominicana, República Quirguiz, Ruanda, São Cristóvão e Neves, São Vicente e Granadinas, Samoa, Santa Lúcia, Seicheles, Senegal, Serra Leoa, Seri Lanca, Suriname, Tailândia, Tajiquistão, Tanzânia, Timor-Leste, Togo, Tonga, Trindade e Tobago, Tunísia, Turquia, Ucrânia, Uganda, Uruguai, Vanuatu, Venezuela, Vietname, Zâmbia, Zimbabué

I.2 — **Lista dos países em desenvolvimento aos quais são aplicáveis as medidas provisórias**

China, Turquia, México e Marrocos.

ANEXO II

Volumes dos contingentes

Produto	Códigos NC e TARIC	Atribuição por país (se aplicável)	De 1 de dezembro de 2026 a 28 de fevereiro de 2027	De 1 de março de 2027 a 31 de maio de 2027	De 1 de junho de 2027 a 18 de junho de 2027	Número de ordem
			Volume do contingente (em unidades)	Volume do contingente (em unidades)	Volume do contingente (em unidades)	
Determinados veículos híbridos novos	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	China	86 301	88 219	17 260	090254
		Japão	76 900	78 609	15 380	090255
		Turquia	56 844	58 107	11 369	090256
		Reino Unido	47 431	48 485	9 486	090257
		República da Coreia	30 566	31 245	6 113	090258
		México	15 640	15 987	3 128	090259
		Marrocos	10 779	11 019	2 156	090260
		Sérvia	8 709	8 902	1 742	090261
		Estados Unidos da América	8 317	8 502	1 663	090262
		África do Sul (*)	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável	Não aplicável
		Outros países	370	378	74	090290

(*) Não aplicável porque a África do Sul está isenta com base no anexo I.2.

ANEXO III

Lista de produtos sujeitos a vigilância *a posteriori*

— Veículos principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados com motor de pistão, mesmo usados, atualmente classificados nos códigos NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90;

— Na categoria supramencionada, os veículos micro-híbridos elétricos, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados para propulsão com motor de pistão e uma fonte de energia elétrica, como um alternador ou motor de arranque integrado, utilizada apenas para funções não relacionadas com a propulsão, mesmo usados, atualmente classificados nos códigos TARIC: 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 e 8703 33 90 10;

— Veículos a motor concebidos para o transporte de mercadorias, de peso bruto não superior a cinco toneladas, novos ou usados, independentemente do grupo motopropulsor, atualmente classificados nos códigos NC 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99, 8704 60 00;

— Veículos híbridos usados, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, equipados para propulsão, simultaneamente, com motor de pistão e um ou mais motores elétricos, independentemente do número de rodas motrizes, mesmo suscetíveis de serem carregados por conexão a uma fonte externa de energia elétrica, atualmente classificados nos códigos NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (códigos TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— Veículos usados, equipados unicamente com motor elétrico para propulsão, principalmente concebidos para o transporte de, no máximo, nove passageiros, incluindo o condutor, atualmente classificados no código NC 8703 80 90.

ANEXO IV

CERTIFICADO DE EXPORTAÇÃO AO ABRIGO DE UM CONTINGENTE

CÂMARA DE COMÉRCIO CHINESA PARA A IMPORTAÇÃO E EXPORTAÇÃO DE MAQUINARIA E PRODUTOS ELETRÓNICOS (CCCME)
ENDEREÇO: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TEL: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

NÚMERO DO CERTIFICADO DE EXPORTAÇÃO AO ABRIGO DE UM CONTINGENTE:	
DATA DO CERTIFICADO DE EXPORTAÇÃO AO ABRIGO DE UM CONTINGENTE:	
NOME DO VENDEDOR:	
NOME DO IMPORTADOR:	
NÚMERO DA FATURA COMERCIAL:	
DATA DA FATURA COMERCIAL:	

N.º DE SÉRIE	Código NC/TARIC	MARCA	MODELO	QUANTIDADE
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
TOTAL				

(*) A CCCME pode adicionar mais linhas ao quadro.

DECLARAÇÃO

Eu, abaixo assinado, certifico que o presente certificado diz respeito aos veículos híbridos elétricos indicados na fatura comercial apresentada por [FIRMA DO VENDEDOR] para exportação de origem chinesa para a União no âmbito do regime de contingentes estabelecido ao abrigo das medidas de salvaguarda da UE aplicáveis aos veículos híbridos elétricos [Regulamento de Execução (UE) 2026/2614 da Comissão].

Declaro que a informação prestada na presente fatura é completa e exata e que a quantidade das mercadorias abrangidas pelo presente certificado não ultrapassa o contingente atribuído à China ao abrigo das medidas de salvaguarda.

NOME DO FUNCIONÁRIO:

ASSINATURA:

DATA: CCCME (CARIMBO)