2026/2614

24.11.2026

REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2026/2614 AL COMISIEI

din 23 noiembrie 2026

de instituire a unei măsuri de salvgardare provizorii cu privire la importurile de anumite vehicule hibride noi proiectate pentru transportul de persoane

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2015/478 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2015 privind regimul comun aplicabil importurilor ([1]), în special articolele 5 și 7,

având în vedere Regulamentul (UE) 2015/755 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2015 privind regimul comun aplicabil importurilor din anumite țări terțe ([2]), în special articolele 3 și 4,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European ([3]), în special articolul 113 alineatul (3) al doilea paragraf,

întrucât:

1. CONTEXT

(1) La 30 octombrie 2026, Comisia Europeană (denumită în continuare „Comisia") a deschis, din proprie inițiativă, o anchetă de salvgardare cu privire la importurile în Uniune de vehicule hibride noi proiectate pentru transportul de persoane (denumite în continuare „vehicule hibride"), în temeiul articolului 5 din Regulamentul (UE) 2015/478 și al articolului 3 din Regulamentul (UE) 2015/755 (denumite în continuare „regulamentele de bază"). Comisia a publicat un aviz de deschidere în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* ([4]) (denumit în continuare „avizul de deschidere").

(2) Deschiderea anchetei a avut loc în urma unei analize aprofundate a informațiilor de care dispune Comisia obținute din surse publice de informații privind piața și de la industria Uniunii. Având în vedere sensibilitatea sectorului vehiculelor hibride, importanța sa strategică pentru economia Uniunii în ceea ce privește inovarea, electrificarea și ocuparea forței de muncă, precum și existența unor elemente de probă suficiente care arată că importurile de vehicule hibride amenință să cauzeze un prejudiciu grav industriei Uniunii, Comisia a decis, în aceste circumstanțe speciale și în conformitate cu regulamentele de bază, să deschidă ancheta fără să fi primit o cerere scrisă din partea vreunui stat membru.

(3) Informațiile de care dispune Comisia au indicat, de asemenea, că importurile continuă să intre în Uniune într-un ritm accelerat și la prețuri semnificativ mai mici decât cele ale industriei Uniunii. Având în vedere situația fragilă a industriei Uniunii, existența unor capacități de producție semnificative la nivel mondial și atractivitatea pieței Uniunii, această sporire bruscă a importurilor a determinat Comisia să evalueze dacă există circumstanțe critice care impun introducerea fără întârziere a unor măsuri provizorii pentru a preveni un prejudiciu grav care ar fi dificil de remediat.

(4) Necesitatea de a acționa fără întârziere a impus Comisiei să efectueze analiza pe baza informațiilor disponibile în această etapă. Acest lucru nu aduce atingere luării în considerare a informațiilor suplimentare care urmează să fie obținute în cursul anchetei. În special, răspunsurile la chestionar din partea producătorilor, importatorilor și comercianților din Uniune, observațiile scrise și orice informații transmise în exercitarea dreptului la apărare vor fi examinate în mod corespunzător de către Comisie în cursul anchetei. Părțile interesate vor avea, de asemenea, posibilitatea de a solicita audieri, în conformitate cu punctul 3.4 din avizul de deschidere.

([1]) JO L 83, 27.3.2015, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) JO L 123, 19.5.2015, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) JO L 1, 3.1.1994, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Aviz de deschidere a unei anchete de salvgardare privind importurile de anumite vehicule hibride noi destinate transportului de persoane (JO C, C/2026/5780, 30.10.2026 ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. PRODUSUL ÎN CAUZĂ ȘI PRODUSE SIMILARE SAU AFLATE ÎN CONCURENȚĂ DIRECTĂ

(5) Produsul în cauză astfel cum este definit în avizul de deschidere este reprezentat de anumite vehicule hibride noi, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având ca motoare de propulsie atât un motor cu piston cu ardere internă, cât și unul sau mai multe motoare electrice, indiferent de numărul de roți puse în mișcare, indiferent dacă pot sau nu să fie încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică, încadrate în prezent la codurile NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 și ex 8703 70 00 (codurile 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) Produsul în cauză constă în două tipuri: vehicule hibride electrice (*hybrid electric vehicles* – HEV) noi și vehicule electrice hibride reîncărcabile (*plug-in hybrid electric vehicles* – PHEV) noi. PHEV au un motor cu piston cu ardere internă și unul sau mai multe motoare electrice alimentate cu baterii. Motorul cu ardere internă suportă motorul electric, iar bateria este reîncărcată extern, prin conectarea la rețea. HEV sunt acționate de un motor cu piston cu ardere internă, dar au, de asemenea, un motor electric alimentat cu baterii care servește la completarea motorului convențional. Energia lor electrică este generată intern de frânarea cu recuperare și de motorul cu ardere internă ([5]). HEV includ așa-numitele vehicule electrice semihibride (*mild hybrid electric vehicles* – MHEV), care sunt vehicule echipate cu o baterie care ajută motorul cu ardere internă să propulseze vehiculul pentru a îmbunătăți economia de combustibil.

(7) Vehiculele cu o sursă de energie electrică, care este utilizată exclusiv pentru alte funcții decât propulsia, autovehiculele din categoria L în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([6]) și motocicletele sunt excluse din anchetă.

(8) Comisia a stabilit cu titlu provizoriu că produsul fabricat de producătorii din Uniune, denumit în continuare „produsul similar”, este similar sau aflat în concurență directă cu produsul în cauză. Atât produsul național, cât și cel importat prezintă aceleași caracteristici fizice și tehnice fundamentale. Ambele încorporează un motor cu ardere internă combinat cu un motor electric și un sistem de baterii. Deși modelele individuale pot fi diferite în ceea ce privește performanța, echipamentele sau designul, astfel de diferențe nu modifică natura lor fundamentală, ca HEV sau PHEV. Atât produsul intern, cât și cel importat servesc unor scopuri identice, sunt utilizate pentru transportul de persoane și, prin urmare, au aceeași destinație finală. În plus, ambele sunt oferite spre vânzare prin canale de vânzare similare sau identice clienților care le pot achiziționa atât de la furnizori interni, cât și de la furnizori străini. În consecință, există un nivel semnificativ de concurență între produsul în cauză și cel fabricat de producătorii din Uniune.

3. PRODUCĂTORII DIN UNIUNE

(9) Pe baza informațiilor privind piața, printre producătorii de produs similar din Uniune se numără producători care își desfășoară activitatea sub diferite branduri. ACEA (Asociația Constructorilor Europeni de Automobile) reprezintă o serie de astfel de producători din Uniune.

(10) În avizul de deschidere, producătorilor din Uniune li s-a solicitat să coopereze cu Comisia în cadrul anchetei.

4. CREȘTEREA IMPORTURILOR

(11) Pe baza informațiilor furnizate de Eurostat, Comisia a efectuat o analiză preliminară a evoluției importurilor produsului în cauză în perioada 2023-2025 și în prima jumătate a anului 2026. Pentru a asigura comparabilitatea cu perioadele neîntrerupte de un an anterioare, Comisia a analizat, de asemenea, perioada cea mai recentă de 12 luni care cuprinde ultimele șase luni ale anului 2025 și primele șase luni ale anului 2026 (denumită în continuare „PMR” sau „perioada cea mai recentă”).

(12) În evaluarea sa privind evoluția importurilor, Comisia nu a luat în considerare volumele importurilor din anumite țări care ar trebui excluse din domeniul de aplicare al măsurilor provizorii, în special țările din Spațiul Economic European (SEE), Kenya și Ucraina. Având în vedere integrarea strânsă a piețelor cu statele membre ale SEE și volumele reduse de importuri din aceste țări, Comisia consideră că produsele care fac obiectul evaluării, originare

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

([6]) Regulamentul (UE) nr. 168/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 ianuarie 2013 privind omologarea și supravegherea pieței pentru vehiculele cu două sau trei roți și pentru cvadricicluri (JO L 60, 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

din Norvegia, Islanda și Liechtenstein, ar trebui să fie excluse de la aplicarea prezentului regulament. Importurile din Kenya sunt excluse pe baza acordului bilateral ([7]) ([8]), iar Ucraina este exclusă pe baza suspendării regulamentului de bază privind măsurile de salvgardare ([9]). În cursul perioadei examinate nu au fost raportate importuri din Kenya, iar importurile din Norvegia, Islanda, Liechtenstein și Ucraina au reprezentat la un loc mai puțin de 0,01 % din totalul importurilor în Uniune ale produsului în cauză.

(13) Importurile totale de produs în cauză au evoluat după cum urmează:

Tabelul 1

Toate importurile în număr de unități (anual)

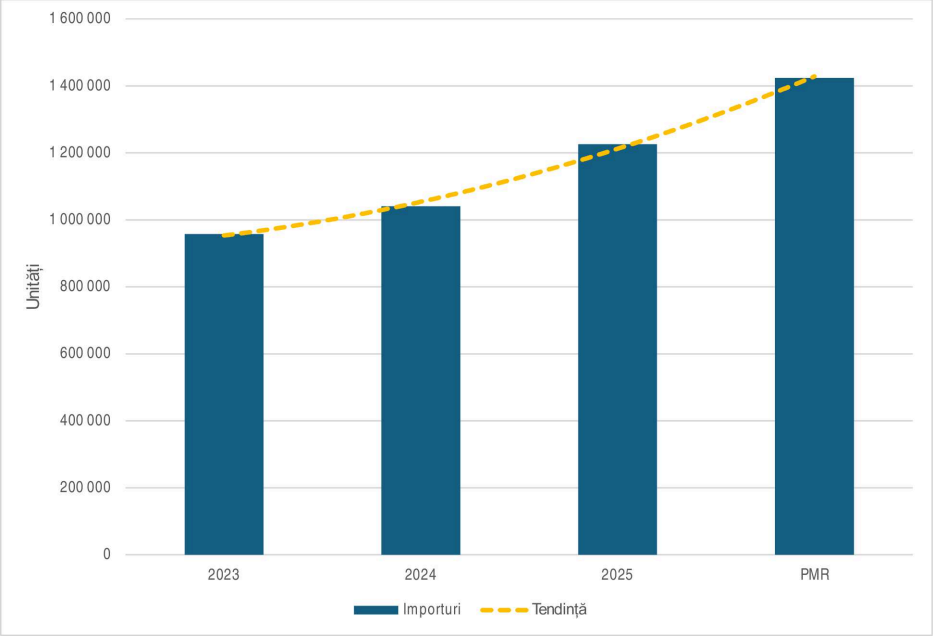
	2023	2024	2025	PMR
Importuri în nr. de unități	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indice (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Sursă: Eurostat – datele Eurostat au fost extrase din codurile NC 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 și 8703 70 00.

(14) În termeni globali, importurile produsului în cauză au crescut cu 9 % în 2024 comparativ cu 2023, înainte de a crește brusc în 2025 (+ 28 %) și în PMR (+ 49 %). Datele pentru prima jumătate a anului 2026 confirmă faptul că este probabil ca produsul în cauză să continue să fie importat în cantități substanțial sporite. Astfel, produsul în cauză este importat în cantități sporite, în sensul regulamentelor de bază privind măsurile de salvgardare.

Graficul 1

Toate importurile în număr de unități (anual)



([7]) Acordul privind Spațiul Economic European.

([8]) Acord de parteneriat economic între Uniunea Europeană, pe de o parte, și Republica Kenya, membră a Comunității Africii de Est, pe de altă parte (JO L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Regulamentul (UE) 2025/1153 al Parlamentului European și al Consiliului din 5 iunie 2025 de suspendare a anumitor dispoziții ale Regulamentului (UE) 2015/478 în ceea ce privește importurile de produse ucrainene în Uniune (JO L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) Tabelul 2 prezintă o defalcare a importurilor în funcție de țara de origine. Republica Populară Chineză (denumită în continuare „China”) este în prezent cel mai mare exportator de vehicule hibride noi către Uniune, importurile chineze înregistrând o creștere bruscă începând cu 2024. Statisticile privind importurile indică faptul că importurile din China au crescut cu aproape 1 000 % în PMR în comparație cu 2023. Importurile din China, împreună cu cele din Maroc și din Serbia, reprezintă sursele de importuri de vehicule hibride noi care înregistrează cea mai rapidă creștere. Importurile din Turcia și Mexic au sporit, de asemenea, în mod constant. În schimb, importurile din alte origini au rămas relativ stabile sau chiar au scăzut.

Tabelul 2

Toate importurile în număr de unități defalcate în funcție de origine (anual)

	2023	2024	2025	PMR
China	46 001	106 542	302 403	486 582
Indice (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japonia	268 611	305 240	269 459	256 898
Indice (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turcia	177 074	185 194	199 182	207 454
Indice (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Regatul Unit	225 101	193 914	166 200	147 058
Indice (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Coreea de Sud	104 668	124 741	107 104	99 081
Indice (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mexic	57 264	50 973	54 802	63 980
Indice (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroc	18	26 815	37 771	61 259
Indice (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbia	2	17	30 515	41 537
Indice (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Africa de Sud	14 313	5 138	28 757	31 467
Indice (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Statele Unite	64 488	41 586	29 142	27 674
Indice (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Toate celelalte	425	297	478	701
Indice (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Sursă: Eurostat.

(16) Tabelul 3 prezintă importurile trimestriale din T3 din 2025 până în T2 din 2026. Importurile au sporit constant în volum în fiecare trimestru, ceea ce indică faptul că această sporire a fost constantă pe parcursul PMR, în condițiile în care importurile au crescut de la un trimestru la altul, sugerând un trend ascendent de durată, și nu o creștere izolată.

Tabelul 3

Toate importurile în număr de unități (trimestrial)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
Importuri în nr. de unități	319 256	355 287	367 428	381 720
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Sursă: Eurostat.

(17) Tabelul 4 indică importurile în funcție de țara de origine calculate pe o bază trimestrială în cursul PMR (din T3 din 2025 până în T2 din 2026). Importurile din China au sporit în mod constant pe parcursul PMR, înregistrând o sporire de la un trimestru la altul. Importurile din Maroc au sporit constant în primele trei trimestre ale PMR, iar această tendință ascendentă nu este susținută în al patrulea trimestru. Cu toate acestea, importurile au rămas cu 112 % mai mari în al patrulea trimestru decât în primul trimestru al PMR. Importurile din Turcia au crescut brusc în al doilea trimestru al PMR, înainte de a scădea în trimestrul următor, deși volumele au rămas mai mari decât în primul trimestru. Importurile din alte origini fie au rămas relativ stabile, fie au scăzut în PMR.

Tabelul 4

Toate importurile în număr de unități defalcate în funcție de origine (trimestrial)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
China	92 999	98 139	124 696	170 748
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japonia	65 851	69 754	61 460	59 833
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turcia	38 664	69 114	50 240	49 436
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Regatul Unit	40 015	36 161	40 444	30 438
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Coreea de Sud	28 136	21 320	26 620	23 005
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexic	16 814	15 242	15 538	16 386
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroc	6 329	14 394	27 135	13 401
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbia	10 721	16 330	9 547	4 939
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Africa de Sud	9 483	8 839	5 323	7 822
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Statele Unite	10 120	5 825	6 244	5 485
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Toate celelalte	124	169	181	227
Indice (T3 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Sursă: Eurostat.

(18) Tabelul 5 prezintă evoluția lunară a importurilor din toate țările terțe în 2025 și 2026. Datele de până în iulie 2026 confirmă faptul că importurile au fost mai mari în fiecare lună decât în luna corespunzătoare din anul precedent. În 2025, importurile au urmat o tendință ascendentă, crescând în medie cu 4,64 % în fiecare lună. În 2026, această tendință a devenit mai pronunțată, cu o creștere medie lunară de 9,33 %. Comparând volumul importurilor din primele 7 luni ale anului 2025 cu cel din aceeași perioadă a anului 2026, volumul importurilor a sporit cu 39,5 %.

Tabelul 5

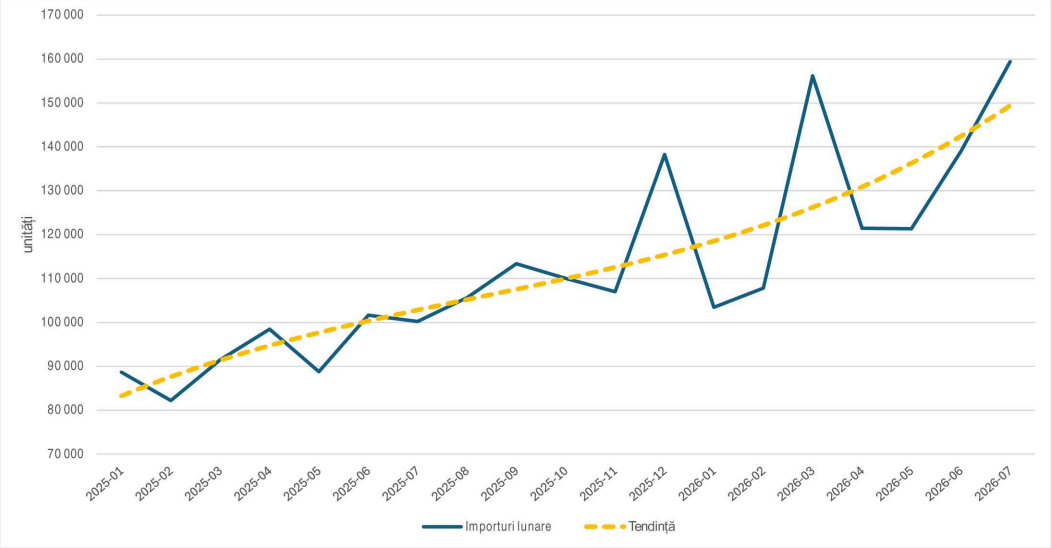
Toate importurile în număr de unități (lunar)

Luna/Anul	2025	2026
Ianuarie	88 670	103 429
Februarie	82 225	107 816
Martie	91 489	156 183
Aprilie	98 453	121 459
Mai	88 769	121 334
Iunie	101 664	138 927
Iulie	100 224	159 388
August	105 656	
Septembrie	113 376	
Octombrie	110 024	
Noiembrie	107 002	
Decembrie	138 261	
Sursă: Eurostat.		

(19) Astfel cum se ilustrează în graficul 2 de mai jos, atât curba lunară a importurilor, cât și tendința polinomială corespunzătoare indică o modificare clară a pantei începând cu sfârșitul anului 2025, aceasta devenind substanțial mai abruptă.

Graficul 2

Evoluția importurilor lunare în anii 2025 și 2026



5. EVOLUȚII NEPREVĂZUTE

(20) Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că această creștere a importurilor este rezultatul unor evoluții neprevăzute care se datorează unei serii de factori care cauzează dezechilibre în comerțul internațional cu produsul în cauză.

(21) În primul rând, industria mondială a autovehiculelor a fost caracterizată de o creștere rapidă a producției de vehicule electrice, inclusiv a produsului în cauză, și a capacității de producție, în special în China, unde această extindere rapidă a capacității de producție a fost sprijinită prin politici industriale, planuri cincinale și alte programe de sprijin guvernamental ([10]). Acest lucru nu ar fi putut fi anticipat în mod rezonabil în momentul negocierilor tarifare relevante din cadrul OMC sau în momentul în care UE a fost de acord cu aderarea Chinei la OMC ([11]). O previziune a Mobility Global cu privire la capacitatea de producție a fabricilor din China, Turcia, Coreea, Japonia și Regatul Unit în ansamblu estimează că tendința ascendentă a capacității de producție va continua în perioada 2026-2033, fiind determinată în principal de extinderile capacității de producție din China (tabelul 16).

(22) În același timp, principalele piețe de export se închid ca urmare a intensificării practicilor comerciale restrictive care afectează vehiculele electrice, precum și produsul în cauză. În special, Statele Unite aplică bariere semnificative la import, inclusiv taxe în temeiul secțiunii 301 de 100 % pentru PHEV fabricate în China, în plus față de taxele CNF de 2,5 %, precum și respectarea cerințelor privind conținutul local și taxe în temeiul secțiunii 232 de 25 % pentru importurile din toate celelalte origini. Alte piețe majore, inclusiv Canada și Turcia, mențin, de asemenea, bariere tarifare substanțiale. Canada menține un contingent de 49 000 de vehicule pe an pentru autoturismele electrice din China, care include anumite vehicule hibride, la un nivel de 6,1 % al taxei vamale în regimul clauzei națiunii celei mai favorizate. Turcia menține în prezent o taxă vamală suplimentară de 40 % pentru autoturismele originare din China, inclusiv pentru anumite PHEV. În schimb, piața Uniunii rămâne relativ deschisă (10 % CNF). Aceste măsuri de restricționare a comerțului, care fac din Uniune o destinație de export atractivă, nu ar fi putut fi anticipate în mod rezonabil la momentul negocierilor tarifare relevante din cadrul OMC.

(23) În urma investigației antisubvenție privind vehiculele electrice cu baterie (BEV) din China, Uniunea a introdus taxe suplimentare sub formă de măsuri compensatorii. Măsurile provizorii au intrat în vigoare la 4 iulie 2024, iar măsurile definitive la 30 octombrie 2024. Taxele compensatorii variază între 17 % pentru BYD și 35,3 % pentru SAIC și alți producători necooperanți. Prin urmare, piața Uniunii a devenit mai restrictivă pentru exporturile chineze de vehicule electrice. Înainte de instituirea măsurilor, importurile de BEV în Uniune au urmat o tendință ascendentă clară și semnificativă, crescând de la an la an (a se vedea tabelul 6).

Tabelul 6

Importurile în Uniune de BEV originare din China

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Importurile de BEV în nr. de unități	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indice (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % față de anul precedent		535	90	61	6	– 2

Sursă: Eurostat și datele vamale ale statelor membre.

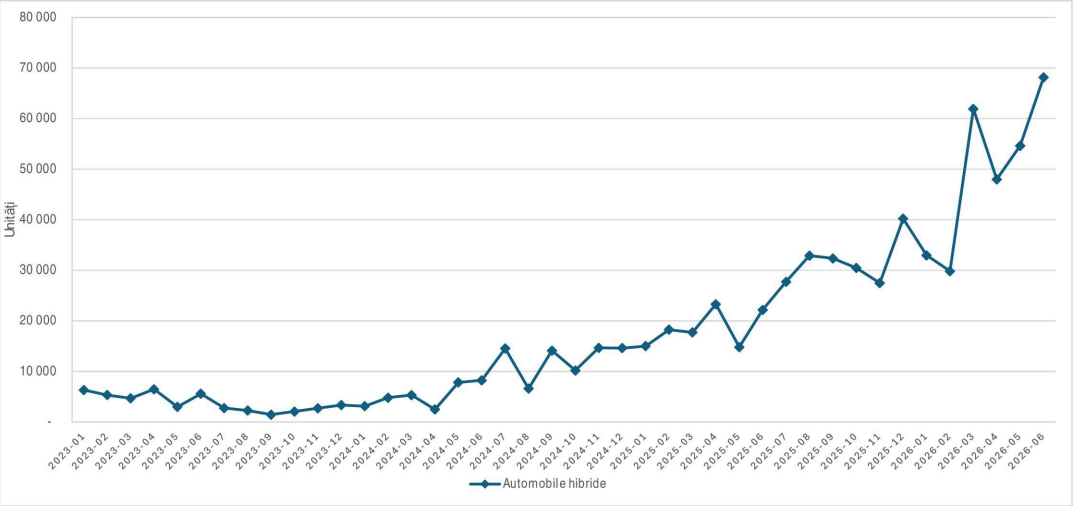
(24) După intrarea în vigoare a măsurilor, această tendință ascendentă a încetat, iar importurile au stagnat, în timp ce importurile de vehicule hibride noi au început să crească brusc. Tendințele contrastante sunt vizibile în graficul 3, indicând o schimbare clară a modelului importurilor de BEV în favoarea vehiculelor hibride noi.

([10]) Politicile guvernamentale, planurile cincinale și programele de sprijin pentru vehiculele alimentate cu tipuri noi de energie (NEV), care includ PHEV, sunt discutate pe larg în secțiunile 3.1 și 3.2 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1866 al Comisiei din 3 iulie 2024 de instituire a unei taxe compensatorii provizorii la importurile de vehicule electrice cu baterie noi proiectate pentru transportul de persoane, originare din Republica Populară Chineză (JO L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) și în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2754 al Comisiei din 29 octombrie 2024 de instituire a unei taxe compensatorii definitive vizând importurile de vehicule electrice cu baterie noi, proiectate pentru transportul de persoane, originare din Republica Populară Chineză (JO L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Astfel cum a confirmat grupul special Statele Unite – Măsuri de salvgardare privind importurile de produse fotovoltaice pe bază de siliciu cristalin – Raportul grupului special.

Graficul 3

Evoluția importurilor de vehicule hibride din China



(25) Această schimbare rapidă a fost posibilă datorită gradului ridicat de flexibilitate din cadrul sistemelor de producție ale producătorilor ([12]). Multe linii de producție sunt capabile să producă diferite grupuri motopropulsoare, ceea ce înseamnă că extinderea producției de vehicule hibride nu necesită neapărat dezvoltarea de noi unități de producție. Prin urmare, producătorii pot trece relativ ușor la producția de vehicule hibride. Deși măsurile compensatorii au fost menite să protejeze industria Uniunii de concurența neloială cauzată de programele de sprijin guvernamental pentru BEV din China, acestea au creat, de asemenea, un stimulent pentru producătorii chinezi de a extinde exporturile de vehicule hibride care nu au făcut obiectul unor taxe suplimentare.

(26) Având în vedere aceste circumstanțe, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că aceste evoluții neprevăzute nu numai că au condus la o creștere substanțială a importurilor de vehicule hibride în Uniune, ci și că vor continua să determine o astfel de creștere.

6. OBLIGAȚIILE AL CĂROR EFECT A DETERMINAT CREȘTEREA IMPORTURILOR

(27) Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că creșterea importurilor produsului în cauză este rezultatul obligațiilor asumate de Uniunea Europeană în temeiul GATT 1994, în special al concesiilor tarifare acordate pentru liniile tarifare relevante în rundele anterioare de negocieri comerciale multilaterale.

(28) Produsul în cauză cuprinde mai multe linii tarifare și, pentru toate aceste linii tarifare, Uniunea Europeană are angajamente tarifare *ad valorem* de 10 %.

(29) Aceste concesii sunt înscrise, în prezent, în partea I secțiunea II din Lista de concesii și angajamente a Uniunii Europene, certificată ca Lista UE CLXXIII – Uniunea Europeană la 1 decembrie 2016 ([13]), astfel cum a fost modificată.

([12]) A se vedea, de exemplu, https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml și 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]) Documentul OMC WT/Let/1220.

(30) Ca urmare a acestor concesii înscrise în Lista de concesii și angajamente a Uniunii Europene, anexată la GATT și încorporată în temeiul articolului II alineatul (7) din GATT 1994, precum și a altor dispoziții ale GATT 1994, Uniunea Europeană și-a asumat, în temeiul GATT 1994, în special următoarele obligații: Articolul XI alineatul (1), care interzice restricțiile netarifare la importul produsului în cauză și, mai ales, articolul II alineatul (1) litera (a) și articolul II alineatul (1) litera (b) prima și a doua teză din GATT 1994. În temeiul articolului II alineatul (1) litera (b) prima teză, UE nu este autorizată, în absența unei excepții aplicabile, să impună pentru produsul în cauză taxe vamale obișnuite care să le depășească pe cele stabilite și prevăzute în partea relevantă din Lista de concesii și angajamente a UE. În plus, la momentul anchetei, taxa la import aplicată de UE pentru produsul în cauză, cunoscută și sub denumirea de taxă vamală în regimul clauzei națiunii celei mai favorizate, se situa la nivelurile maxime permise în temeiul angajamentelor tarifare indicate mai sus.

(31) Produsul în cauză era importat în cantități mai mari ca urmare a obligațiilor de mai sus asumate în cadrul GATT 1994 ([14]), deoarece aceste obligații, coroborate cu concesiile tarifare ale Uniunii Europene, au îmbunătățit și au asigurat condițiile de acces pe piața Uniunii pentru importurile de vehicule hibride noi. De asemenea, angajamentele tarifare menționate mai sus nu oferă Uniunii Europene nicio marjă de manevră pentru a majora taxele vamale obișnuite. Acest lucru explică simultan modul în care obligațiile în cauză au condus la creșterea importurilor care amenință să cauzeze un prejudiciu grav.

(32) Obligațiile GATT menționate au împiedicat în același timp UE să majoreze taxele la import aplicate produsului în cauză. Este vorba, așadar, despre „obligațiile Uniunii Europene din cadrul GATT 1994 [care] i-au limitat capacitatea de a preveni sau de a remedia un prejudiciu cauzat de o creștere a importurilor". Concomitent, Uniunea Europeană „a suspendat aceste obligații ca urmare" a măsurii sale de salvgardare.

7. AMENINȚAREA UNUI PREJUDICIU GRAV

7.1. Situația producătorilor din Uniune

(33) Pentru a evalua dacă există un prejudiciu grav sau o amenințare cu un prejudiciu grav pentru producătorii din Uniune ai produsului în cauză, Comisia, în conformitate cu articolul 9 din Regulamentul (UE) 2015/478 și cu articolul 6 din Regulamentul (UE) 2015/755, a examinat tendințele consumului, producției, gradului de utilizare a capacității de producție, vânzărilor, cotei de piață, prețurilor, profitabilității, ocupării forței de muncă și exporturilor produsului în cauză pentru intervalul cuprins între anii 2023 până la PMR (denumită în continuare „perioada examinată").

(34) Producția, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție au evoluat după cum urmează:

Tabelul 7

Producția, capacitatea de producție și gradul de utilizare a capacității de producție

	2023	2024	2025	PMR
Producția (în nr. de unități)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indice (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Capacitatea de producție (în nr. de unități)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indice (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Gradul de utilizare a capacității de producție (%)	63	62	62	61
Indice (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Sursă: Mobility Global.

(35) Producția și capacitatea de producție a industriei Uniunii au crescut în cursul perioadei examinate. Cu toate acestea, ritmul acestei creșteri a încetinit spre sfârșitul perioadei examinate, deoarece creșterea în PMR a fost mai puțin pronunțată decât în anii precedenți. În același timp, în pofida creșterii producției în ultimii ani, gradul de utilizare a capacității de producție a rămas scăzut, situându-se în medie la doar aproximativ 62 % în ultimii patru ani.

([14]) Articolul XI alineatul (1), articolul II alineatul (1) litera (a) și articolul II alineatul (1) litera (b) prima și a doua teză din GATT 1994.

(36) Consumul la nivelul Uniunii, care se bazează pe numărul de înmatriculări ale produsului în cauză raportat de Asociația Constructorilor Europeni de Automobile („ACEA”), a evoluat după cum urmează:

Tabelul 8

Consumul la nivelul Uniunii, vânzările pe piața internă și cota de piață

	2023	2024	2025	PMR
Consumul (în nr. de unități)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Vânzări pe piața internă (în nr. de unități)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indice (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Cota de piață a producătorilor din Uniune (%)	*73*	*74*	*74*	*72*
Indice (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Cota de piață a importurilor (%)	*27*	*26*	*26*	*28*
Indice (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Sursă: Mobility Global și ACEA.

(37) Consumul la nivelul Uniunii a crescut constant în cursul perioadei examinate, cu 45 % în cursul PMR în comparație cu 2023. Acest lucru indică faptul că piața vehiculelor hibride este o piață în creștere rapidă în Uniunea Europeană. Vânzările interne ale producătorilor din Uniune au crescut, de asemenea, în aceeași perioadă. Producătorii din Uniune au beneficiat inițial de creșterea continuă a consumului, dar această tendință pozitivă a încetat în cursul PMR. În timp ce consumul la nivelul Uniunii a continuat să crească, cota de piață a producătorilor din Uniune a scăzut cu 2 puncte procentuale între 2025 și PMR. Pe o piață în creștere, producătorii din Uniune ar trebui, în mod normal, să își mențină cel puțin cota de piață. Scăderea cotei de piață între 2025 și PMR a însemnat că această scădere a avut loc în primele șase luni ale anului 2026. Deși nu sunt încă disponibile date pentru întregul an 2026, o continuare a tendinței observate în primele șase luni, astfel cum s-a putut observa deja cu un număr record de unități importate în iulie 2026, ar duce la o scădere a cotei de piață de peste 2 puncte procentuale pe parcursul întregului an.

(38) Comisia a continuat să efectueze o analiză detaliată pentru a evalua nivelul prețurilor vehiculelor hibride electrice noi importate în comparație cu prețurile celor produse în UE.

(39) Având în vedere marea varietate de modele de vehicule hibride electrice noi importate în Uniune și pentru a se asigura că analiza se bazează pe modele comparabile, s-a efectuat o comparație a prețurilor pentru patru categorii ([15]). Cele patru categorii selectate pentru comparație corespund categoriilor B, B-SUV, C-SUV și D-SUV și reprezintă volume semnificative și reprezentative de vehicule importate în Uniune. Aceste modele sunt atât modele produse de producătorii din Uniune, cât și modele importate în Uniune, permițând compararea directă a prețurilor modelelor produse în Uniune și a prețurilor modelelor importate.

([15]) Vehiculele de pasageri pot fi împărțite în segmente standard de clasificare a vehiculelor europene, care grupează autoturismele și vehiculele sportive utilitare (SUV) în funcție de dimensiunea lor, de dimensiunile lor exterioare și de utilizarea lor preconizată pe piață. A se vedea, de asemenea, https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Comisia a efectuat analiza prețurilor pe baza datelor provenite de la Marklines ([16]), un portal web al industriei autovehiculelor. Comisia a analizat ofertele de preț destinate consumatorilor (excluzând reducerile convenite între părți) ale principalelor societăți importatoare pentru modelele produse în țările exportatoare, precum și pentru modelele comparabile fabricate de industria Uniunii. Ofertele de preț au fost evaluate pe tipuri de modele pentru versiunea de bază. Toate ofertele de preț examinate se referă la prima jumătate a anului 2026 și, prin urmare, reflectă perioada cea mai recentă.

Tabelul 9

Toate prețurile de import din țări terțe și diferența față de prețurile din UE

Produsul	Cantități importate (în număr de unități)	Preț mediu de import (în EUR)	Preț mediu din UE (în EUR)	Diferența de preț (în EUR)	Diferența de preț totală (în EUR)	Cifra de afaceri ipotetică (în EUR)	Diferența de preț (în %)
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

Sursă: Eurostat și Marklines. Produsul: Modelul de bază pentru anul 2026.

(41) Comisia a efectuat analiza prețurilor pentru 25 de modele importate și 29 de modele fabricate de industria Uniunii în cadrul celor patru categorii, acoperind peste 200 000 de unități importate. Comparațiile de prețuri au arătat o diferență semnificativă de preț între prețurile de import din toate țările exportatoare și prețurile industriei Uniunii. Prețurile de import sunt cu aproximativ 18 % mai mici decât prețurile producătorilor din Uniune.

(42) Aceste comparații ale prețurilor oferă explicații cu privire la modul în care pătrunderea sporită pe piața Uniunii a modelelor exportate a fost posibilă în detrimentul industriei Uniunii.

(43) În ceea ce privește profitabilitatea, aceasta a fost evaluată pe baza datelor care acoperă o proporție majoră a producătorilor de vehicule hibride din Uniune, ponderate pentru a ține seama de diferențele în ceea ce privește volumul vânzărilor. Datele indexate prezentate în tabelele 10 și 11 arată o deteriorare continuă a profitabilității industriei Uniunii în cursul perioadei examinate.

Tabelul 10

Evoluția profitabilității (anual)

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

Sursă: Producători din Uniune, date ponderate pentru a ține seama de diferențele în ceea ce privește volumul vânzărilor.

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

Tabelul 11

Evoluția profitabilității (trimestrial)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
Profitabilitatea (T3 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Sursă: Producători din Uniune, date ponderate pentru a ține seama de diferențele în ceea ce privește volumul vânzărilor.

(44) Pe o bază anuală, profitabilitatea a scăzut cu 57 % între 2023 și PMR. Prin urmare, în PMR, industria din Uniune a atins, în medie, doar două treimi din profitul minim care ar fi necesar în mod normal pentru a asigura viabilitatea financiară pe termen lung a activității sale în domeniul vehiculelor hibride. Datele trimestriale confirmă faptul că această tendință negativă a continuat și s-a intensificat în PMR. Acest lucru indică o deteriorare semnificativă a performanței financiare a industriei Uniunii, atât pe termen lung, cât și în ultimele trimestre. Deși datele pentru întregul an 2026 nu sunt încă disponibile, o continuare a tendinței observate în primele șase luni ar indica o deteriorare suplimentară a profitabilității în cursul anului 2026.

(45) În ceea ce privește ocuparea forței de muncă, cifrele privind ocuparea forței de muncă furnizate de ACEA nu conțin o defalcare în funcție de tehnologia grupului motopropulsor. Cu toate acestea, studiile privind intensitatea ocupării forței de muncă oferă o indicație a forței de muncă necesare pentru fabricarea diferitelor tipuri de vehicule ([17]).

(46) O analiză Syndex ([18]) estimează că producția unui vehicul semihibrid necesită aproximativ 17,2 locuri de muncă în echivalent normă întreagă (ENI) pentru 1 000 de vehicule, comparativ cu 17,4 ENI pentru un vehicul electric hibrid reîncărcabil. Aceste estimări sunt specifice Franței și nu contabilizează separat HEV, deși MHEV sunt incluse în categoria mai largă a HEV.

(47) Având în vedere că intensitatea estimată a ocupării forței de muncă este, în linii mari, similară pentru MHEV și PHEV, de 17,2 și, respectiv, de 17,4 ENI pentru 1 000 de vehicule, o intensitate medie a ocupării forței de muncă de 17,3 ENI pentru 1 000 de vehicule este utilizată ca indicator pentru estimarea ocupării forței de muncă asociate cu producția de vehicule hibride noi.

(48) Deși estimările care stau la baza datelor privind ocuparea forței de muncă sunt specifice fiecărei țări, acestea oferă o bază rezonabilă pentru extrapolarea cifrelor privind ocuparea forței de muncă în întreaga Uniune Europeană. Sectorul autovehiculelor din Uniune se bazează pe procese și tehnologii de fabricație în linii mari comparabile.

(49) Aplicând acest indice al ocupării forței de muncă la cifrele privind producția de vehicule hibride prezentate în tabelul 12, rezultă următoarele ENI estimate asociate cu producția de vehicule hibride noi:

Tabelul 12

Ocuparea forței de muncă

	2023	2024	2025	PMR
Ocuparea forței de muncă	27 837	28 474	33 622	33 816
Indice (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Sursă: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (ed.), *On the Way to Electromobility-a Green(er) But More Unequal Future?* [Pe calea către electromobilitate – un viitor (mai) verde dar mai puțin echitabil?], ETUI, 2023.

([18]) A se vedea studiul menționat mai sus.

(50) Exporturile au evoluat astfel:

Tabelul 13

Exporturi

	2023	2024	2025	PMR
Volumul vânzărilor la export (nr. de unități)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indice (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Prețul de export (EUR pe unitate)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indice (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Sursă: Eurostat.

(51) Exporturile producătorilor din Uniune au rămas relativ stabile în cursul perioadei examinate, cu excepția anului 2025. Prețurile de export au scăzut în 2023 și au crescut ușor ulterior, înainte de a scădea din nou în cursul PMR.

7.2. **Amenințarea unui prejudiciu grav**

(52) Comisia a concluzionat în mod provizoriu că situația industriei Uniunii nu indică încă existența unui prejudiciu grav cauzat de creșterea importurilor. Cu toate acestea, Comisia a considerat că industria se află într-o situație de fragilitate și că există o amenințare a unui prejudiciu grav, având în vedere scăderea indicatorilor economici prezentați la punctul 7.1, creșterea semnificativă și accelerată a importurilor la prețuri scăzute, restructurările planificate în cadrul industriei Uniunii și capacitatea de producție importantă disponibilă la nivel mondial.

Indicatori economici în scădere

(53) Analiza anterioară a arătat că, în perioada cea mai recentă, producătorii din Uniune au fost supuși unei presiuni tot mai mari în ceea ce privește cota de piață, gradul de utilizare a capacității de producție, profitabilitatea și prețurile. În pofida unei creșteri semnificative a consumului la nivelul Uniunii, cota de piață a producătorilor din Uniune a scăzut cu 2 puncte procentuale ([19]) între 2025 și PMR, iar gradul de utilizare a capacității a rămas în mod constant scăzut, între 61 % și 63 % pe parcursul perioadei examinate. Gradul scăzut de utilizare a unităților de producție s-a tradus prin costuri fixe mai mari pentru producătorii din Uniune, într-o situație în care producătorii din Uniune se așteptau în mod rezonabil să înregistreze o creștere a producției și o scădere a costurilor fixe de producție. Pierderea cotei de piață este deosebit de îngrijorătoare într-un moment în care producătorii din Uniune sunt obligați să facă investiții substanțiale în dezvoltarea de noi modele și tehnologii ca parte a tranziției către electrificare.

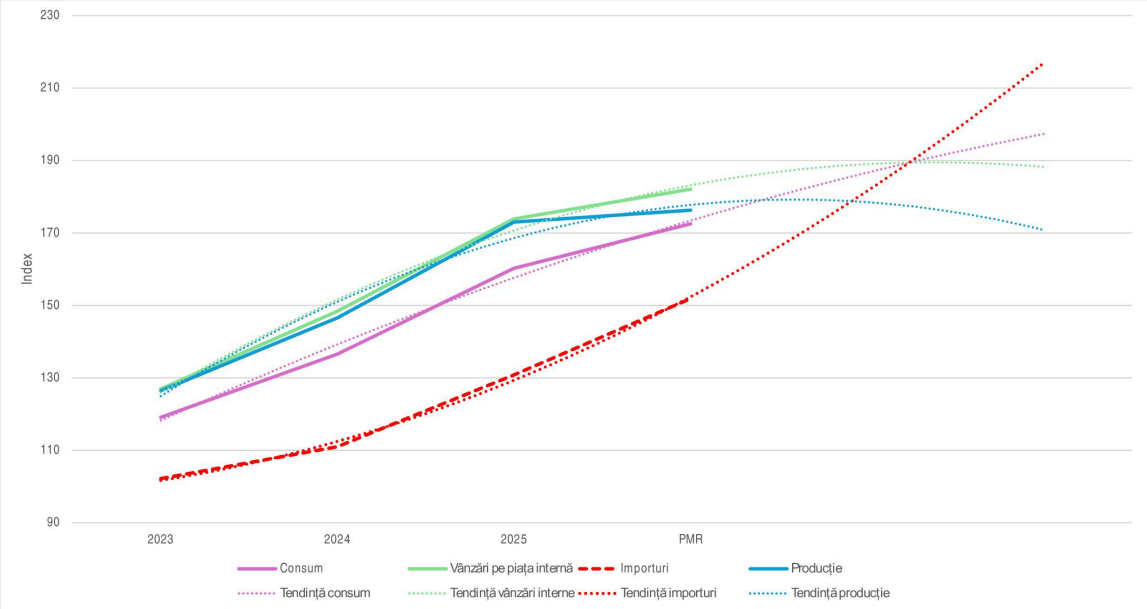
(54) În același timp, importurile au crescut brusc, prețurile de import situându-se în medie cu 18 % sub cele ale industriei Uniunii, iar profitabilitatea industriei Uniunii s-a deteriorat continuu în cursul perioadei examinate. Aceste elemente de probă cumulative au evidențiat faptul că industria Uniunii nu a fost în măsură să beneficieze de creșterea pieței, deoarece importurile la prețuri scăzute au captat în mod agresiv cererea incrementală în detrimentul direct al performanței economice a producătorilor interni.

(55) În graficul de mai jos, evoluția indicatorilor de performanță ai industriei Uniunii a fost comparată cu creșterea importurilor. Fiecare indicator a inclus, de asemenea, o tendință preconizată pentru următorii doi ani, care a ilustrat încetinirea creșterii indicatorilor economici între 2025 și PMR, în timp ce importurile au continuat în același ritm.

([19]) Deși nu sunt încă disponibile date pentru întregul an 2026, o continuare a tendinței observate în primele șase luni, astfel cum s-a putut observa deja cu un număr record de unități importate în iulie 2026, ar duce la o scădere a cotei de piață de peste 2 puncte procentuale pe parcursul unui singur an.

Graficul 4

Prezentare generală a tendințelor în materie de consum, producție, vânzări și importuri



(56) Acest lucru a fost deosebit de îngrijorător într-un context în care industria Uniunii ar trebui să atingă volume mari de vânzări și un grad sustenabil de utilizare a capacității de producție ([20]), deoarece această piață este caracterizată de costuri fixe ridicate și de cerințe de investiții substanțiale necesare pentru a rămâne competitivă. Atunci când sunt analizați împreună, acești indicatori indică o deteriorare a situației economice a industriei Uniunii în viitorul foarte apropiat. Aceste evoluții ar putea plasa industria într-o poziție din ce în ce mai vulnerabilă în absența măsurilor atunci când sunt combinate cu rata de creștere a importurilor, astfel cum se arată în continuare.

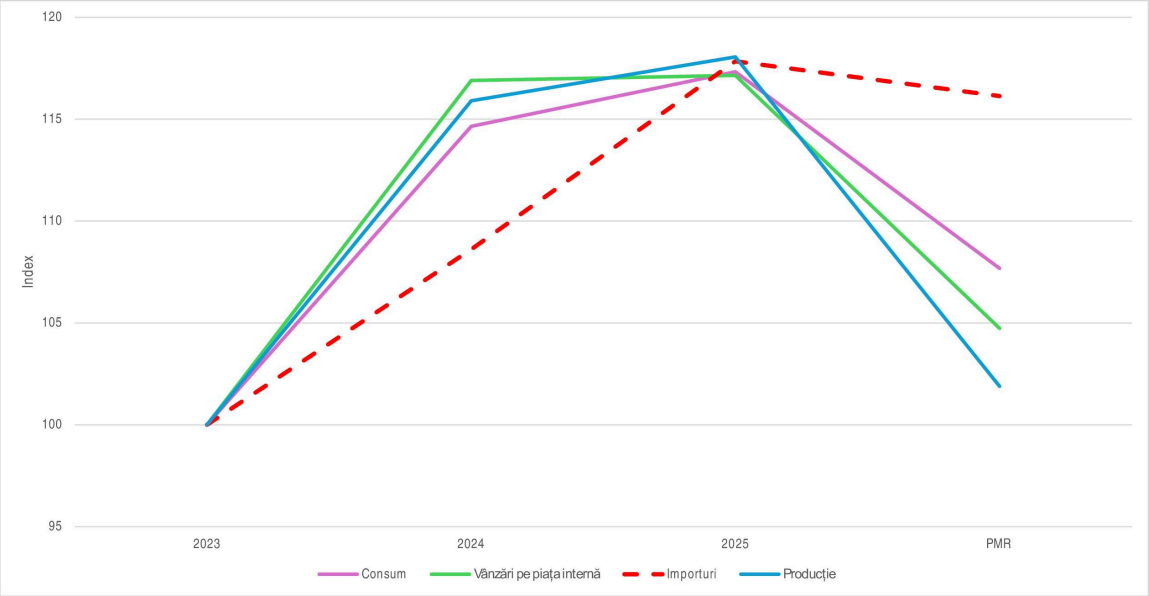
Rata de creștere a importurilor la prețuri scăzute este semnificativă

(57) Evoluția volumelor importurilor (tabelul 1) în cursul perioadei examinate a arătat că importurile nu numai că au crescut, dar și că acestea au crescut într-un ritm accelerat. În timp ce consumul la nivelul Uniunii a crescut semnificativ între 2025 și PMR cu 364 442 de vehicule, peste jumătate din această cerere incrementală, și anume 54 %, a fost absorbită de importurile originare din țări terțe. Având în vedere că aceste țări terțe reprezentau 28 % din cota de piață a Uniunii, a fost evident că recenta creștere a consumului de pe piață a fost captată și satisfăcută în principal de produsele importate, mai degrabă decât de industria națională. În plus, în perioada cea mai recentă, importurile au intrat pe piață la prețuri semnificativ mai mici decât prețurile producătorilor din Uniune. Pe lângă faptul că diferența de preț identificată la punctul 7.1 a exercitat o presiune semnificativă asupra situației economice a industriei Uniunii, ale cărei profituri se află deja într-o situație fragilă, este probabil ca această diferență de preț să crească, de asemenea, cererea de importuri suplimentare.

([20]) Mai mulți producători din Uniune au anunțat programe de restructurare care vizează reducerea capacității pentru a atinge grade mai sustenabile de utilizare a capacității de producție. A se vedea, de asemenea, secțiunea „*Restructurări planificate*”.

Graficul 5

Rata de creștere anuală a anumitor indicatori



(58) Graficul de mai sus prezintă indicii ratei anuale de creștere pentru consum, producție, vânzări interne și importuri. În primii trei ani, consumul, producția și vânzările interne au crescut într-un ritm mediu de aproape 20 %. Cu toate acestea, în cursul perioadei PMR, creșterea a scăzut brusc la niveluri sub 10 %. Inițial, importurile au crescut într-un ritm mult mai lent, dar până în 2025 au recuperat decalajul față de ceilalți indicatori. În PMR, rata de creștere a importurilor a depășit rata celorlalți indicatori.

(59) Statisticile privind importurile în funcție de origine (tabelul 2) au arătat că această creștere bruscă a fost determinată în special, dar nu numai, de importurile originare din China. Datele privind cotele istorice ale importurilor au indicat că importurile din China au câștigat inițial cotă de piață în detrimentul altor țări terțe. Cu toate acestea, în PMR, importurile din China au început să câștige cotă de piață în detrimentul industriei Uniunii. Se preconizează că această tendință va continua și că importurile la prețuri scăzute vor crește în continuare. Potrivit Mobility Global, China a produs aproximativ 7 milioane de vehicule hibride în 2025, iar capacitatea sa de producție este estimată a fi de două ori mai mare decât producția sa. Astfel cum se arată în tabelul 14, se preconizează că producția va continua să crească.

Tabelul 14

Producția de vehicule hibride chineze

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Producția în nr. de unități	7 018 283	7 405 680	8 164 272	8 663 254	8 673 776	8 645 676
Indice (2025 = 100)	*100*	*106*	*116*	*123*	*124*	*123*

Sursă: Mobility Global. Cifrele pentru 2025 și prima jumătate a anului 2026 (H1 2026) reflectă producția reală, iar cifrele pentru perioada cuprinsă între a doua jumătate a anului 2026 (H2 2026) și 2030 reprezintă previziuni ale Mobility Global.

(60) Această expansiune are loc în pofida scăderii cererii interne, vânzările de vehicule raportate scăzând cu aproximativ 20 % de la an la an, inclusiv o scădere cu 26 % a vânzărilor de PHEV ([21]). Ca urmare a scăderii cererii, a supracapacității și a concurenței interne intense, producătorii chinezi se bazează din ce în ce mai mult pe piețele de export. Astfel cum se arată în tabelul 15, în 2025 exporturile Chinei au crescut cu aproape 500 % față de 2022. China a exportat aproximativ 1,125 milioane de autoturisme hibride, dintre care 27 % erau destinate Uniunii, ceea ce reprezintă o creștere de 7 puncte procentuale în comparație cu 2024, când 20 % din exporturile de autoturisme hibride ale Chinei au fost direcționate către Uniune.

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

Tabelul 15

Totalul importurilor mondiale de vehicule hibride din China

	2023	2024	2025
Importuri la nivel mondial din China (în nr. de unități)	191 912	526 312	1 124 177
Indice (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Sursă: GTA.

(61) În același timp și astfel cum s-a explicat la punctul 5, disponibilitatea destinațiilor de export alternative părea limitată. În schimb, piața Uniunii a rămas relativ deschisă și, din perspectiva exportatorilor chinezi care se confruntă cu o cerere internă scăzută și cu o capacitate excedentară, a fost și este, prin urmare, o destinație de export atractivă.

(62) Având în vedere creșterea semnificativă și rapidă a importurilor în Uniune, diferența de preț dintre aceste importuri, precum și barierele ridicate la import pe alte piețe de export relevante, există probabilitatea unei creșteri substanțiale a importurilor în Uniune. Este probabil ca această creștere continuă a importurilor la prețuri scăzute să exercite o presiune suplimentară asupra prețurilor producătorilor din Uniune și să le erodeze vânzările, cota de piață, profitabilitatea și randamentul investițiilor. La rândul său, acest lucru ar slăbi capacitatea industriei Uniunii de a menține producția, de a menține ocuparea forței de muncă și de a finanța investițiile substanțiale necesare pentru inovare și tranziția către electrificare. Prin urmare, elementele de probă disponibile au susținut concluzia că volumul în creștere al importurilor la prețuri scăzute a amenințat să cauzeze un prejudiciu grav industriei Uniunii.

Restructurări planificate

(63) Pe baza unei analize preliminare a Monitorului european al restructurărilor (ERM) ([22]) și a rapoartelor complementare ale întreprinderilor și ale mass-mediei, se pare că s-a înregistrat o intensificare a activității de restructurare în rândul producătorilor de autovehicule din Uniune începând din 2024. Analiza de mai jos se axează pe principalii producători de autovehicule din Uniune.

(64) În decembrie 2024, un producător din Uniune s-a angajat să își reducă forța de muncă cu peste 35 000 de angajați în locațiile sale din Germania până în 2030 ([23]). Această cifră a fost ulterior revizuită în sens ascendent în martie 2026, întreprinderea preconizând că aproximativ 50 000 de locuri de muncă vor fi suprimate în cadrul grupului la nivelul UE până în 2030 ([24]).

(65) În septembrie 2026, producătorul din Uniune a aprobat planuri de reducere a altor 50 000 de locuri de muncă la nivel mondial. Astfel, numărul total de posturi pe care producătorul intenționează să le elimine până în 2030 ajunge la aproximativ 100 000, cuprinzând aproximativ 50 000 de locuri de muncă confirmate în întreaga Uniune și 50 000 de posturi suplimentare la nivel mondial, aproximativ jumătate din acestea din urmă în Germania ([25]). Deși aceste reduceri de locuri de muncă vizează un domeniu larg și nu se referă în mod specific la producția de HEV sau PHEV, producția viitoare de vehicule hibride este totuși supusă unei presiuni din ce în ce mai mari ca urmare a acestor anunțuri de restructurare la scară largă pentru a asigura reducerea capacității. De exemplu, anunțul din septembrie 2026 a indicat că producătorul din Uniune nu poate garanta în prezent alocări viitoare de producție pentru fabricile din Hanovra (12 900 de angajați), Emden (7 700 de angajați), Zwickau (8 000 de angajați) și Audi Neckarsulm (15 500 de angajați) după 2030, în contextul creșterii concurenței la import ([26]). Atât

([22]) Monitorul european al restructurărilor (ERM) urmărește schimbările de locuri de muncă la scară largă și anunțurile de restructurare ale producătorilor de autovehicule din întreaga Uniune Europeană, înregistrând cazuri de restructurare anunțate care afectează cel puțin 100 de locuri de muncă sau 10 % din locurile de muncă din întreprinderile mai mari.

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

fabrica din Hanovra, cât și cea din Neckarsulm sunt implicate în producția de vehicule hibride noi, ceea ce scoate în evidență și mai mult amenințarea la adresa ocupării forței de muncă legată de producția de vehicule hibride noi în aceste amplasamente de producție. În plus, mai multe linii de producție din Uniune sunt, de asemenea, suficient de flexibile pentru a fabrica vehicule cu grupuri motopropulsoare diferite, ceea ce înseamnă că închiderea oricărei astfel de fabrici va avea consecințe asupra producției potențiale viitoare de HEV și PHEV.

(66) Comisia a remarcat că un alt producător de vehicule hibride din Uniune urmărește să-și îmbunătățească gradul de utilizare a capacității de producție la 80 % până în 2030 prin restructurarea și reducerea capacității de producție europene cu un număr de 800 000 de unități ([27]). Ca parte a acestei restructurări, producătorul din Uniune intenționează să pună capăt producției de vehicule la Poissy (Franța) cel mai devreme până la sfârșitul anului 2028, ceea ce va include producția de vehicule hibride. În schimb, se preconizează că amplasamentul de producție va fi reorientat către activități care includ producția de piese, recondiționarea vehiculelor, reciclarea, imprimarea 3D și alte activități industriale.

(67) Acest lucru indică faptul că, deși cererea de vehicule electrificate este în creștere, creșterea pieței este captată în principal de vehiculele hibride importate, iar producătorii din Uniune intenționează mai degrabă să reducă capacitatea de producție decât să devină capabili să beneficieze pe deplin de această creștere a pieței. Continuarea preconizată a creșterii bruște a importurilor la prețuri scăzute va agrava și mai mult presiunea asupra producătorilor din Uniune.

(68) Comisia a observat existența unor anunțuri suplimentare de restructurare la scară largă, care sunt direct legate de creșterea presiunii globale și de prețurile agresive din sectorul autovehiculelor și care vor avea probabil un impact asupra producției viitoare de vehicule hibride. De exemplu, un alt producător de autovehicule a anunțat o nouă strategie cuprinzătoare pe termen lung și o restructurare care abordează concurența intensă la nivel mondial, costurile de dezvoltare și presiunile tot mai mari din partea producătorilor chinezi cu evoluție rapidă ([28]). Acest producător din Uniune intenționează să reducă între 15 % și 20 % din forța sa de muncă din domeniul ingineriei la nivel mondial ([29]) și vizează reducerea pozițiilor în domeniul tehnic, al cercetării și al ingineriei administrative la nivel mondial, având însă un impact semnificativ asupra operațiunilor din Franța și Spania, pentru a reduce costurile de dezvoltare a vehiculelor electrificate.

(69) În plus, Comisia a observat anunțuri din partea unui alt producător de vehicule hibride din Uniune cu privire la o reducere globală a forței de muncă cu aproape 8 000 de angajați până în 2027 ([30]), majoritatea reducerilor fiind concentrate în Germania. Societatea a indicat erodarea profitabilității și turbulențele grave de pe piață drept catalizatori principali ai reorganizării.

(70) În plus, un alt producător din Uniune a adoptat strategii de restructurare organizațională și de limitare a costurilor pentru a menține profitabilitatea. Pe fondul scăderii cererii de vehicule de calitate superioară și al presiunilor intense asupra prețurilor în China, presiunea rezultată asupra veniturilor globale a necesitat reducerea operațiunilor, obiective de producție reduse și o reevaluare cuprinzătoare a arhitecturii costurilor societății ([31]).

Capacități de producție semnificative disponibile la nivel mondial

(71) Tabelul 16 prezintă o previziune a Mobility Global privind capacitatea generală a unităților de producție de pe principalele piețe globale, și anume China, Turcia, Coreea, Japonia și Regatul Unit. Previziunile indică faptul că tendința ascendentă a capacității va continua în perioada 2025-2033, stimulată în principal de extinderea capacităților de producție din China. Se estimează că utilizarea acestor unități de producție va scădea sub 50 % după 2025, reflectând un grad semnificativ și îngrijorător de capacitate neutilizată. Acest lucru este determinat în special de China, unde gradul de utilizare a capacității de producție este estimat la doar 43 %. Prin urmare, supracapacitatea estimată pe aceste piețe mondiale ar putea ajunge la 50 milioane de vehicule, un nivel echivalent cu producția efectivă. Deși aceste cifre nu sunt specifice vehiculelor hibride, ele oferă un context relevant pentru evaluarea condițiilor în care funcționează segmentul vehiculelor hibride. Acest lucru este deosebit de relevant având în vedere flexibilitatea producției de autovehicule, producătorii fiind în măsură să producă vehicule cu grupuri motopropulsoare diferite pe aceleași linii de producție. Prin urmare, tendințele privind producția globală de autovehicule și capacitatea de producție generală sunt relevante pentru evaluarea contextului de capacitate cu care se confruntă segmentul vehiculelor hibride.

([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.

Tabelul 16

Previziuni privind capacitatea generală a unităților de producție pe principalele piețe mondiale

China, Japonia, Coreea, Turcia, Regatul Unit											
Indicator/An	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Producția totală (în mii de unități)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indice	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Producția totală (în mii de unități)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indice	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Gradul de utilizare a capacității de producție (în %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Sursă: Mobility Global.

(72) Prin urmare, pe baza unei analize preliminare a pieței mondiale a autovehiculelor, există o capacitate liber disponibilă suficientă din partea exportatorilor cu extinderi suplimentare planificate, care, având în vedere prețurile scăzute de import și atractivitatea pieței Uniunii pentru vehiculele hibride noi, este probabil să fie direcționată din ce în ce mai mult către piața Uniunii.

Stocurile

(73) Nivelul stocurilor de vehicule hibride din Uniune este un indicator relevant pentru presiunea viitoare asupra industriei Uniunii exercitată de produsele importate, deoarece aceste cantități sunt destinate vânzării pe piața Uniunii.

(74) În această etapă, analiza se axează în special pe China, deoarece se pare că creșterea bruscă a importurilor este determinată în special, dar nu numai, de importurile originare din China. Pentru a estima nivelurile stocurilor de produs în cauză din Uniune, au fost examinate statisticile privind exporturile din China către Uniune pentru perioada 2023-2025. Diferența dintre exporturile raportate de China și importurile înregistrate de Uniune poate fi considerată ca reprezentând vehicule care așteaptă vămuirea în Uniune. Având în vedere că expedierea vehiculelor din China către Uniune poate dura mai multe luni, datele referitoare la anul în curs nu au fost luate în considerare.

Tabelul 17

Comparație între statisticile chineze privind exporturile și statisticile UE privind importurile

	2023	2024	2025
Exporturi chineze către UE (în nr. de unități)	47 644	114 197	356 037
Importuri UE din China (în nr. de unități)	46 001	106 542	302 403
Diferența (în nr. de unități)	1 643	7 655	53 634

Sursă: Statisticile chineze privind exporturile și Eurostat.

(75) Diferența dintre exporturi și importuri a fost neglijabilă în 2023, a crescut ușor în 2024 și a crescut semnificativ în 2025, ajungând la aproximativ 53 000 de vehicule. Deși este posibil ca unele dintre aceste vehicule să fi fost vămuite în 2026, amploarea diferenței observate în 2025 rămâne semnificativ mai mare decât în cei trei ani precedenți. Acest lucru indică faptul că stocurile se acumulează din ce în ce mai mult și, prin urmare, sporesc presiunea exercitată de importuri asupra industriei Uniunii.

7.3. **Concluzie**

(76) Având în vedere cele de mai sus, Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că producătorii din Uniune se aflau într-o situație vulnerabilă și se confruntau cu amenințarea unui prejudiciu grav, după cum o demonstrează scăderea indicatorilor economici prezentați la punctul 7.1, creșterea semnificativă și accelerată a importurilor la prețuri scăzute, restructurările planificate în cadrul industriei Uniunii, capacitățile de producție disponibile în mod semnificativ la nivel mondial și stocurile din ce în ce mai prezente pe piața Uniunii.

8. LEGĂTURA DE CAUZALITATE

(77) Comisia a examinat dacă creșterea importurilor a cauzat o amenințare a unui prejudiciu grav pentru producătorii din Uniune. În plus, Comisia a examinat, de asemenea, dacă alți factori cunoscuți ar fi putut contribui în același timp la existența unei amenințări a unui prejudiciu grav pentru producătorii din Uniune, astfel încât să pună sub semnul întrebării prezența unei legături de cauzalitate între amenințarea unui prejudiciu grav suferit de industria Uniunii și creșterea importurilor.

8.1. Creșterea importurilor

(78) Comisia a stabilit cu titlu preliminar că exista o legătură de cauzalitate între creșterea importurilor de produs în cauză și existența unei amenințări a unui prejudiciu grav suferit de producătorii din Uniune. Legătura de cauzalitate dintre creșterea bruscă a importurilor și situația economică fragilă a industriei Uniunii a fost demonstrată de evoluțiile observate în perioada cea mai recentă.

(79) Deși consumul la nivelul Uniunii și vânzările Uniunii au crescut în cursul perioadei examinate, perioada cea mai recentă se evidențiază ca fiind prima perioadă în care creșterea pieței a fost captată în principal de importuri, nu de industria Uniunii. Întrucât importurile și-au extins în mod agresiv prezența pe piața Uniunii în această perioadă, industria Uniunii a fost confruntată cu o deteriorare a indicatorilor săi economici, inclusiv cu o pierdere a cotei de piață, cu o presiune semnificativă asupra prețurilor, cu o profitabilitate din ce în ce mai fragilă și cu necesitatea unei restructurări suplimentare.

(80) Datele lunare pentru perioada cea mai recentă indică faptul că importurile intră pe piața Uniunii într-un ritm accelerat. În plus, exportatorii dispun de o capacitate liber disponibilă suficientă, fiind planificate extinderi suplimentare. Având în vedere atractivitatea pieței Uniunii pentru vehiculele hibride în ceea ce privește prețul, se preconizează că tendința importurilor observată în perioada cea mai recentă va continua și chiar se va accelera și mai mult.

(81) Având în vedere profitabilitatea deja fragilă a industriei Uniunii, împreună cu costurile fixe ridicate și investițiile substanțiale necesare pentru a rămâne competitivă pe această piață, continuarea tendinței de accelerare a importurilor va deteriora, fără îndoială, și mai mult situația economică a industriei (așa cum s-a întâmplat în perioada cea mai recentă) și este probabil să cauzeze un prejudiciu grav producătorilor din Uniune în viitorul foarte apropiat.

(82) Prin urmare, Comisia a concluzionat cu titlu preliminar că există o legătură de cauzalitate între creșterea importurilor și amenințarea unui prejudiciu grav suferit de producătorii din Uniune.

8.2. Alți factori cunoscuți

(83) Pentru a se asigura că amenințarea unui prejudiciu grav nu este atribuită altor factori decât creșterea importurilor, Comisia a efectuat o analiză preliminară pentru a stabili dacă alți factori ar fi putut contribui la amenințarea unui prejudiciu grav suferit de producătorii din Uniune și pentru a distinge efectele acestor factori de cele ale creșterii importurilor, în vederea stabilirii cu titlu preliminar a existenței unei relații reale și substanțiale între cauză și efect.

(84) Deși prețurile ridicate la energie reprezintă un factor important în producția de vehicule hibride, amenințarea reală a unui prejudiciu grav rezultă din presiunea exercitată asupra prețurilor UE de creșterea bruscă a importurilor la prețuri scăzute. Într-adevăr, prețurile la energie sunt, în general, mai mari în Uniune decât în alte părți ale lumii. În condiții normale de piață, producătorii pot reflecta creșterile costurilor în prețurile lor de vânzare pentru a menține profituri rezonabile. Cu toate acestea, produsul în cauză intră în Uniune la prețuri cu 18 % mai mici în medie decât prețurile din Uniune și exercită o presiune care împiedică producătorii din Uniune să își majoreze prețul de vânzare pentru a acoperi prețul energiei. Prin urmare, riscul de producere a unui prejudiciu grav nu a fost cauzat de creșterea costurilor energiei în sine, ci de incapacitatea producătorilor din Uniune de a reflecta în mod corespunzător aceste creșteri ale costurilor în prețurile lor de vânzare, din cauza creșterii importurilor.

(85) În ceea ce privește rezultatele la export ale producătorilor din Uniune, acestea au fost în mare măsură stabile în cursul perioadei examinate, cu excepția anului 2024, în care exporturile au scăzut. Având în vedere această stabilitate, Comisia a considerat în mod provizoriu că rezultatele la export nu au contribuit la amenințarea unui prejudiciu grav.

(86) În ceea ce privește cererea consumatorilor, înmatriculările de vehicule hibride în UE au crescut în mod constant din 2023. În plus, potrivit Global Mobility, se preconizează că numărul înmatriculărilor va continua să crească până în 2029.

Tabelul 18

Evoluția înmatriculărilor de vehicule hibride noi în UE (cu previziuni)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Înmatriculări (în mii de unități)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Sursă: Mobility Global și ACEA. Cifrele pentru perioada 2026-2030 reprezintă o previziune a Mobility Global.

(87) Pe lângă creșterea numărului de înmatriculări, ponderea vehiculelor hibride în totalul înmatriculărilor a crescut de la 33 % în 2023 la 46 % în PMR.

Tabelul 19

Ponderea vehiculelor hibride noi în totalul înmatriculărilor din UE

	2023	2024	2025	PMR
Ponderea vehiculelor hibride în totalul înmatriculărilor din UE (în %)	33	38	44	46
Indice (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Sursă: Mobility Global și ACEA.

(88) Prin urmare, Comisia a stabilit, cu titlu preliminar, că cererea Uniunii de vehicule hibride este în creștere și, prin urmare, nu contribuie la amenințarea unui prejudiciu grav.

(89) În ceea ce privește mediul de reglementare referitor la reducerea emisiilor de CO_2, acesta nu poate fi considerat o cauză a amenințării unui prejudiciu grav. Dimpotrivă, evoluțiile în materie de reglementare aplicabile și propuse au îmbunătățit perspectivele producătorilor de vehicule hibride. Deși Uniunea a stabilit obiective ambițioase de reducere a emisiilor de CO_2 pentru autoturismele și camionetele noi, aceste măsuri nu echivalează cu o interdicție imediată a tehnologiilor hibride. Mai degrabă, cadrul de tranziție a fost structurat de-a lungul timpului și a evoluat recent într-un mod mai puțin restrictiv pentru producătorii de vehicule hibride decât se anticipase anterior. În special, traiectoria de politici a trecut de la anticiparea unei tranziții mai accelerate și complete către vehiculele electrice pe baterie până în 2030 la o abordare mai graduală, extinsă până în 2035, iar propunerea unei valori de referință de 90 % pentru reducerea emisiilor de CO_2 în locul unei interdicții totale a vehiculelor care nu sunt complet electrice (non-BEV) lasă loc pentru prezența continuă a vehiculelor hibride. În consecință, Comisia consideră că mediul de reglementare nu poate fi caracterizat în prezent ca amenințând să cauzeze un prejudiciu grav producătorilor de vehicule hibride din Uniune.

(90) În consecință, Comisia nu a identificat în mod preliminar niciun alt factor care să atenueze legătura de cauzalitate dintre creșterea importurilor și amenințarea unui prejudiciu grav pentru producătorii din Uniune.

8.3. **Concluzie**

(91) Din motivele de mai sus, Comisia a concluzionat cu titlu provizoriu că există o legătură de cauzalitate între creșterea semnificativă a importurilor și amenințarea unui prejudiciu grav suferit de industria Uniunii. Este posibil ca alți factori să fi contribuit la amenințarea unui prejudiciu grav suferit de producătorii din Uniune, dar acești factori nu au atenuat legătura de cauzalitate.

9. **INTERESUL UNIUNII**

(92) Comisia a examinat dacă adoptarea unor măsuri provizorii ar fi în interesul Uniunii. Analiza interesului Uniunii s-a bazat pe o evaluare a tuturor intereselor implicate, inclusiv a celor ale producătorilor, importatorilor și utilizatorilor din Uniune.

(93) Obiectivul neutralității climatice se află în centrul Pactului verde european și este un obiectiv obligatoriu din punct de vedere juridic prevăzut în Legea europeană a climei. Pentru a-și atinge obiectivul de neutralitate climatică până în 2050 ([32]), UE ia măsuri pentru reducerea emisiilor generate de autoturisme, întrucât transportul rutier reprezintă o cincime din emisiile de CO_2 din UE ([33]). UE își propune să reducă emisiile generate de autoturisme cu 55 % și de camionete cu 50 % până în 2030, comparativ cu 2021, pentru a atinge obiectivul de emisii zero generate de autoturismele și camionetele noi până în 2035 ([34]). Prin urmare, vânzarea de autoturisme noi pe benzină sau motorină este (pentru moment) interzisă începând cu 2035 ([35]).

(94) Cu toate acestea, în perioada actuală de tranziție de la vehiculele cu motor cu ardere internă la vehiculele complet electrice, automobilele hibride sunt o alternativă utilizată frecvent și căutată de consumatori, deoarece contribuie deja la reducerea emisiilor, dar nu au dezavantajul unei autonomii mai reduse, specific multor autovehicule pur electrice.

(95) Același lucru este valabil și pentru producătorii de automobile, care utilizează, de asemenea, automobilele hibride ca modele de tranziție de la vehiculele cu motor cu ardere internă la vehiculele complet electrice pentru a repartiza costurile, precum și ca „laborator" pentru cercetare și inovare, pentru a deschide calea către automobile complet electrice de ultimă generație.

(96) Prin urmare, dispariția producției de vehicule hibride în Uniune ar lăsa consumatorilor puține alternative, deoarece cota de piață a importurilor din China elimină deja cotele de piață ale altor furnizori, cum ar fi Japonia sau Coreea, iar în cursul PMR, importurile din China au început, de asemenea, să câștige cotă de piață în detrimentul industriei Uniunii.

(97) În plus, această piață este caracterizată de costuri fixe ridicate și de cerințe de investiții substanțiale necesare pentru a rămâne competitivă. O industrie auto viabilă și profitabilă în Uniune este esențială pentru a asigura investițiile necesare în cercetare și dezvoltare pentru a produce automobile complet electrice până în 2035 în Uniune. Nu ar fi în interesul Uniunii să se permită ca tranziția către o economie verde a UE să fie condusă exclusiv de actori străini.

(98) În plus, Comisia consideră că o măsură de salvgardare provizorie în forma prezentată mai jos la punctul 12 ar asigura un echilibru adecvat între interesele producătorilor din Uniune și cele ale utilizatorilor din aval. Ținând seama de importanța sectorului vehiculelor hibride pentru economia Uniunii, în special în ceea ce privește inovarea, electrificarea și ocuparea forței de muncă, evaluarea preliminară a Comisiei a concluzionat că instituirea de măsuri privind vehiculele hibride ar fi în interesul Uniunii.

10. **CIRCUMSTANȚE CRITICE**

(99) În conformitate cu articolul 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2015/478, Comisia a examinat dacă existau circumstanțe critice în care orice întârziere ar antrena un prejudiciu dificil de reparat. În acest scop, Comisia a evaluat situația producătorilor din Uniune, evoluțiile importurilor din perioada cea mai recentă și probabilitatea ca importurile să crească și mai mult în viitorul apropiat.

(100) Astfel cum s-a explicat la punctul 7, în pofida creșterii semnificative a consumului la nivelul Uniunii, producătorii din Uniune au pierdut din cota de piață în cursul celei mai recente perioade, în timp ce profitabilitatea lor a scăzut substanțial, ajungând la doar aproximativ două treimi din profitul minim necesar în mod normal pentru a asigura viabilitatea financiară pe termen lung a afacerii lor în sectorul vehiculelor hibride. În același timp, importurile au intrat în Uniune la prețuri în medie cu 18 % mai mici decât cele ale industriei Uniunii. Prin urmare, producătorii din Uniune s-au confruntat cu o presiune concurențială tot mai mare într-un moment în care capacitatea lor de a absorbi deteriorarea suplimentară a situației lor economice este deja limitată.

([32]) Reducerea emisiilor de CO_2: Obiective și politici UE | Subiecte | Parlamentul European.
([33]) Emisiile de CO_2 de la autovehicule: date și cifre (infografic) | Subiecte | Parlamentul European.
([34]) Reducerea emisiilor de CO_2 la mașini și camionete: noile obiective explicate | Subiecte | Parlamentul European.
([35]) Cu toate acestea, în decembrie 2025, Comisia a prezentat o propunere de revizuire a standardelor privind emisiile de CO_2 pentru autoturisme și camionete. Conform propunerii respective, începând din 2035, în loc de o reducere cu 100 %, producătorii de automobile vor trebui să respecte un obiectiv de reducere cu 90 % a emisiilor la țeava de evacuare, iar procentul rămas de 10 % din emisii va trebui compensat prin utilizarea oțelului cu emisii scăzute de dioxid de carbon fabricat în Uniune sau din e-combustibili și biocombustibili. Acest lucru va permite vehiculelor hibride reîncărcabile (PHEV), vehiculelor cu un sistem de mărire a autonomiei, vehiculelor semihibride și vehiculelor cu motor cu ardere internă să joace în continuare un rol după 2035, pe lângă vehiculele complet electrice (EV). Vezi și https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Datele lunare au confirmat că creșterea bruscă a importurilor la prețuri scăzute a continuat, în special, dar nu numai, pentru importurile originare din China. Importurile din China au intrat în Uniune într-un ritm accelerat, în special în a doua jumătate a PMR, și au câștigat o cotă de piață suplimentară în detrimentul industriei Uniunii, precum și al altor furnizori tradiționali pe piața Uniunii. În același timp, cererea internă din China este în scădere de la an la an, în timp ce se preconizează că producția din China va continua să crească, deși gradul de utilizare a capacității de producție este estimat la doar 43 %. Pentru producătorii chinezi, această combinație dintre supracapacitate, scădere a cererii interne și concurență internă intensă creează un stimulent puternic de a căuta piețe de export în viitorul apropiat. Utilizarea tot mai frecventă a măsurilor de restricționare a comerțului pe alte piețe sporește și mai mult riscul ca aceste exporturi să fie direcționate către Uniune, care rămâne o piață relativ deschisă și atractivă. Prin urmare, Uniunea este expusă riscului unei noi creșteri iminente a importurilor într-un moment în care industria sa se află deja într-o situație fragilă.

(102) În opinia Comisiei, combinația dintre situația economică deja fragilă a producătorilor din Uniune, creșterea continuă a importurilor, presiunea substanțială asupra prețurilor exercitată de aceste importuri și probabilitatea unor noi creșteri ale importurilor în viitorul apropiat creează o situație în care orice întârziere în adoptarea măsurilor de salvgardare provizorii ar cauza un prejudiciu care ar fi dificil de reparat. În absența unor măsuri în timp util, industria Uniunii s-ar confrunta cu creșteri suplimentare ale volumelor importurilor și cu o presiune continuă asupra prețurilor înainte de încheierea anchetei.

(103) Prin urmare, Comisia a concluzionat în mod provizoriu că există circumstanțe critice în sensul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (UE) 2015/478 și că ar trebui adoptate fără întârziere măsuri de salvgardare provizorii.

11. EXCLUDEREA ANUMITOR ȚĂRI DIN DOMENIUL DE APLICARE AL MĂSURILOR PROVIZORII

(104) În conformitate cu articolul 18 din Regulamentul (UE) 2015/478, măsurile provizorii nu trebuie să se aplice unui produs originar dintr-o țară în curs de dezvoltare care este membră a OMC, Algeria ([36]) și Liban ([37]) atât timp cât ponderea acestei țări în importurile produsului respectiv de către Uniune nu depășește 3 %, cu condiția ca țările în curs de dezvoltare membre ale OMC a căror pondere a importurilor este mai mică de 3 % să nu contribuie colectiv cu mai mult de 9 % la importurile totale ale produsului respectiv în Uniune.

(105) Anexa I.1 enumeră țările în curs de dezvoltare care sunt membre ale OMC, precum și Algeria și Liban, care pot beneficia de o scutire de la măsurile de salvgardare, sub rezerva condițiilor prevăzute în considerentul de mai sus.

(106) Metodologia utilizată pentru a determina cotele de import ale țărilor în curs de dezvoltare s-a bazat pe totalul importurilor în Uniune ale produsului în cauză în 2025. Cota importurilor originare din fiecare țară în curs de dezvoltare menționată în anexa I.1 a fost calculată ca procent din aceste importuri totale. Importurile originare din Ucraina, Kenya, Islanda, Liechtenstein și Norvegia au fost excluse din calculul importurilor totale.

(107) Anexa I.2 („Lista țărilor în curs de dezvoltare cărora li se aplică măsurile provizorii") conține rezultatul acestui calcul și specifică țările în curs de dezvoltare care fac obiectul măsurilor de salvgardare provizorii deoarece depășesc 3 %. Toate țările membre în curs de dezvoltare cu o cotă a importurilor mai mică de 3 % nu au reprezentat, în mod colectiv, mai mult de 9 % din totalul importurilor de produs în cauză în Uniune în 2025.

(108) În plus, astfel cum se prevede la punctul 4, și Ucraina, Spațiul Economic European (SEE) și Kenya ar trebui să fie excluse din domeniul de aplicare al măsurilor provizorii.

(109) Având în vedere cerințele Acordului privind retragerea Regatului Unit al Marii Britanii și Irlandei de Nord din Uniunea Europeană și din Comunitatea Europeană a Energiei Atomice (denumit în continuare „Acordul de retragere"), din care Cadrul Windsor face parte integrantă, și ale Regulamentului (UE) 2020/2170 al Parlamentului

([36]) Decizia 2005/690/CE a Consiliului din 18 iulie 2005 privind încheierea Acordului euro-mediteraneean de instituire a unei asocieri între Comunitatea Europeană și statele sale membre, pe de o parte, și Republica Algeriană Democratică și Populară, pe de altă parte (JO L 265, 10.10.2005, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Decizia 2006/356/CE a Consiliului din 14 februarie 2006 privind încheierea Acordului euro-mediteranean de instituire a unei asocieri între Comunitatea Europeană și statele membre ale acesteia, pe de o parte, și Republica Libaneză, pe de altă parte (JO L 143, 30.5.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

European și al Consiliului ([38]), precum și pentru a se asigura că produsele în cauză pot continua să intre în Irlanda de Nord, produsele respective nu ar trebui să facă obiectul contingentelor tarifare atunci când sunt aduse dintr-o altă parte a Regatului Unit și vândute consumatorilor finali de pe teritoriul Irlandei de Nord și înmatriculate pentru a fi utilizate în Irlanda de Nord. Pe baza elementelor de probă disponibile, Comisia nu consideră că acest lucru poate prezenta un risc semnificativ pentru eficacitatea măsurii. Cu toate acestea, Comisia va monitoriza îndeaproape fluxurile comerciale ale produsului în cauză transferate dintr-o altă parte a Regatului Unit în Irlanda de Nord, precum și fluxurile comerciale ulterioare transferate din Irlanda de Nord în restul Uniunii și poate modifica prezentul regulament, după caz.

12. CONCLUZII ȘI ADOPTAREA MĂSURILOR PROVIZORII

12.1. Adoptarea măsurilor provizorii

(110) S-a concluzionat, cu titlu preliminar, că producătorii din Uniune se confruntă cu amenințarea unui prejudiciu grav. Având în vedere circumstanțele critice explicate la punctul 10, se consideră că ar trebui luate măsuri de salvgardare provizorii pentru a preveni noi prejudicii pentru industria Uniunii, care ar fi dificil de reparat înainte de încheierea actualei anchete.

12.2. Forma, nivelul și durata măsurii provizorii

(111) Atunci când a decis cu privire la forma cea mai adecvată pentru măsura de salvgardare provizorie, Comisia a luat în considerare mai multe elemente.

(112) În primul rând, Comisia a luat în considerare ceea ce este adecvat pentru a remedia amenințarea unui prejudiciu grav pentru producătorii din Uniune, care a devenit evidentă în cursul celei mai recente perioade.

(113) În al doilea rând, Comisia a luat în considerare practica sa în cadrul anchetelor de salvgardare anterioare și obligațiile internaționale aplicabile, potrivit cărora fluxurile comerciale tradiționale ar trebui menținute în măsura în care nu agravează amenințarea unui prejudiciu grav constatată.

(114) În al treilea rând, Comisia a luat în considerare nivelurile prețurilor la care importurile intră în Uniune, circumstanțele specifice ale pieței și capacitatea producătorilor-exportatori de a absorbi taxe suplimentare foarte ridicate ([39]). Măsura ar trebui să ofere o protecție eficace producătorilor din Uniune împotriva creșterii importurilor care cauzează o amenințare a unui prejudiciu grav.

(115) Având în vedere considerațiile de mai sus, în special în ceea ce privește circumstanțele critice care fac necesară o acțiune imediată, Comisia a considerat că o măsură tarifară nu ar oferi un răspuns eficace la amenințarea unui prejudiciu grav, deoarece nu ar împiedica în mod suficient materializarea unei creșteri a importurilor. Prin urmare, o restricție cantitativă sub formă de contingente la import, care stabilește o cantitate maximă din produsul în cauză care poate fi importată în Uniune în cursul perioadei de aplicare a măsurii de salvgardare provizorii, a fost considerată necesară pentru a oferi o protecție efectivă producătorilor din Uniune. Importurile în afara contingentelor nu trebuie să fie permise. Atunci când sunt menționate importurile, acestea ar trebui interpretate ca declarații vamale de punere în liberă circulație.

(116) Comisia s-a asigurat că această măsură este compatibilă cu obligațiile Uniunii în temeiul acordurilor comerciale bilaterale sau regionale cu țări terțe. Comisia a decis să impună o măsură sub formă de contingente. Comisia a concluzionat că adoptarea unei astfel de măsuri constituie măsura cea mai puțin perturbatoare pentru continuarea schimburilor comerciale bilaterale cu partenerii din cadrul acordurilor de liber schimb ale Uniunii, care este strict necesară pentru remedierea dificultăților apărute.

([38]) Regulamentul (UE) 2020/2170 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2020 privind aplicarea contingentelor tarifare și a altor contingente de import ale Uniunii (JO L 432, 21.12.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) În acest sens, Comisia a ținut seama de capacitățile de producție neutilizate semnificative de care dispun producătorii-exportatori, de capacitatea limitată a piețelor interne de a absorbi aceste capacități și de utilizarea tot mai frecventă a măsurilor de restricționare a comerțului pe alte piețe, ceea ce face ca piața Uniunii să fie deosebit de atractivă ca piață de desfacere pentru producția excedentară.

(117) Pe baza considerațiilor privind interesul Uniunii și pentru a asigura utilizarea optimă a volumelor contingentelor, Comisia a considerat că acestea ar trebui alocate, pe de o parte, în mod specific țărilor care au un interes substanțial în furnizarea produsului în cauză (așa-numitele „contingente specifice de țară” sau „CSQ”) și, pe de altă parte, tuturor celorlalte origini. În sensul prezentului regulament, se consideră că țările cu o cotă de peste 2 % din importurile din anul 2025 ar avea un interes semnificativ în ceea ce privește furnizarea produsului și ar trebui să primească un contingent specific de țară. Un contingent rezidual (denumit în continuare „contingentul celorlalte țări”) ar trebui alocat tuturor celorlalte țări furnizoare.

(118) Comisia a considerat oportun să stabilească volumele contingentelor specifice de țară la nivelul importurilor înregistrate de țara respectivă în 2025, majorate cu o valoare ușor peste 15 %. Această abordare a ținut seama de creșterea semnificativă a pieței Uniunii pentru vehiculele hibride noi, care a crescut în medie cu 15 % în ultimii trei ani. Comisia a considerat că stabilirea contingentelor doar la nivelurile comerciale istorice nu ar reflecta în mod adecvat dezvoltarea pieței sau interesele utilizatorilor din Uniune. Anul 2025 a fost selectat provizoriu ca an de referință, deoarece a fost cel mai recent an complet cu date disponibile. În plus, în 2025 s-au înregistrat cele mai mari volume de importuri.

(119) Având în vedere numărul limitat de vehicule importate din alte origini pe lângă cele cu un interes substanțial în furnizarea produsului în cauză („deținătorii de contingente specifice de țară”) și pentru a evita restricționarea nejustificată a accesului acestora pe piața Uniunii, contingentul anual pentru celelalte țări a fost stabilit la 1 500 de vehicule, în loc să fie calculat în conformitate cu metodologia descrisă în considerentul 118.

(120) Contingentele sunt prezentate în anexa II la prezentul regulament. Contingentele ar trebui gestionate trimestrial, volumele contingentelor neutilizate fiind reportate în trimestrul următor (de la 1 decembrie 2026 la 28 februarie 2027, de la 1 martie 2027 la 31 mai 2027 și de la 1 iunie 2027 la 18 iunie 2027), în perioada de aplicare a măsurii de salvgardare provizorii.

(121) Contingentul celorlalte țări ar trebui completat în ordinea cronologică a datelor la care sunt acceptate declarațiile de punere în liberă circulație, astfel cum se prevede în Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei ([40]). Această metodă de administrare necesită o cooperare strânsă între statele membre și Comisie.

(122) Importurile din cadrul contingentului aplicabil sunt supuse nivelului taxei vamale aplicabil în mod normal produsului în cauză, ținând seama de orice tratament tarifar preferențial prevăzut în temeiul unui acord între Uniune și țara de origine.

(123) Admisibilitatea mărfurilor importate din țările în curs de dezvoltare care trebuie să fie excluse din contigente depinde de originea mărfurilor respective. Prin urmare, ar trebui aplicate criteriile pentru determinarea originii nepreferențiale aflate în vigoare în prezent în Uniune.

(124) Importurile care depășesc contingentul aplicabil nu ar trebui permise.

(125) Întrucât contigentele sunt exprimate în număr de vehicule, pot fi alocate numai unități întregi. În cazul în care un volum contingentar este calculat *pro rata temporis* sau în cazul în care cererile de alocare care depășesc soldul disponibil sunt alocate pe bază proporțională, rezultatul ar trebui, prin urmare, să fie rotunjit în jos la cea mai apropiată unitate întreagă, astfel încât contingentul să nu fie niciodată depășit. Pentru a nu reduce volumul contingentar global, soldul rezultat din rotunjirea în jos nu ar trebui să rămână disponibil pentru alocare în perioada contingentară în curs, ci ar trebui reportat în perioada contingentară următoare, cu excepția ultimei perioade contingentare.

(126) Măsurile provizorii ar trebui să se aplice timp de 200 de zile calendaristice (până la 18 iunie 2027) de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Pentru a se asigura că aceste norme sunt operaționalizate cât mai curând posibil, ele ar trebui să se aplice de la intrarea în vigoare a prezentului regulament, fără nicio perioadă de blocare.

([40]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447 al Comisiei din 24 noiembrie 2015 de stabilire a unor norme pentru punerea în aplicare a anumitor dispoziții din Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 343, 29.12.2015, p. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Produsul care face obiectul anchetei este prezentat în considerentul 5. Cu toate acestea, procesele de producție și condițiile de piață din sectorul autovehiculelor în ansamblu sunt caracterizate de un grad ridicat de complexitate. În special, produsul în cauză poate fi fabricat în unități de producție care produc și vehicule care nu intră în domeniul de aplicare al definiției produsului, inclusiv prin utilizarea acelorași componente. În plus, vânzarea de vehicule rulate este o caracteristică importantă a sectorului autovehiculelor. Prin urmare, Comisia monitorizează tendințele importurilor, în special având în vedere:

— vehiculele proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având motor cu piston cu ardere internă, rulate sau noi, încadrate în prezent la codurile 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;

— în categoria menționată mai sus, vehiculele microhibride electrice, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având un motor cu piston cu ardere internă ca motor de propulsie și o sursă de energie electrică, cum ar fi un alternator sau un demaror integrat, care este utilizată exclusiv pentru alte funcții decât propulsia; rulate sau noi, încadrate în prezent la codurile 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 și 8703 33 90 10;

— autovehiculele pentru transportul de mărfuri cu o greutate brută de maximum 5 tone, rulate sau noi, indiferent de grupul lor motopropulsor, încadrate în prezent la codurile 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;

— vehiculele hibride rulate, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având ca motoare de propulsie atât un motor cu piston cu combustie internă, cât și unul sau mai multe motoare electrice, indiferent de numărul de roți puse în mișcare, indiferent dacă pot sau nu să fie încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică, încadrate în prezent la codurile NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (coduri TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90);

— autovehiculele rulate având doar motor electric pentru propulsie, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, încadrate în prezent la codul 8703 80 90.

(128) Monitorizarea categoriilor de vehicule de mai sus va permite Comisiei să evalueze evoluția importurilor pentru aceste vehicule și să decidă dacă modificările modelelor de import pot afecta eficacitatea prezentei măsuri.

(129) Comisia a consultat Comitetul pentru măsuri de salvgardare, instituit în temeiul articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2015/478 și, respectiv, al articolului 22 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2015/755,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

(1) Sub rezerva articolului 4, se deschid contingente tarifare pentru importurile în Uniune de anumite vehicule hibride noi, originare din țări terțe, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având ca motoare de propulsie atât un motor cu piston cu combustie internă, cât și unul sau mai multe motoare electrice, indiferent de numărul de roți puse în mișcare, indiferent dacă pot sau nu să fie încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică, încadrate în prezent la codurile NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 și ex 8703 70 00 (codurile 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), pentru o perioadă de 200 de zile calendaristice de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

(2) În cazul în care un contingent este epuizat, importurile produsului în cauză nu sunt autorizate să intre în Uniune.

(3) Declararea contingentelor tarifare pentru originea în cauză este obligatorie.

(4) Importurile din cadrul contingentului aplicabil sunt supuse nivelului taxei vamale aplicabil în mod normal produsului în cauză, ținând seama de orice tratament tarifar preferențial prevăzut în temeiul unui acord între Uniune și țara de origine.

(5) Prin excepție de la alineatul (1), importurile produsului în cauză adus în Irlanda de Nord dintr-o altă parte a Regatului Unit și vândut consumatorilor finali de pe teritoriul Irlandei de Nord și înmatriculat pentru a fi utilizat în Irlanda de Nord nu fac obiectul contingentelor.

(6) Prezentul articol nu se aplică produselor originare din:

(a) Islanda, Liechtenstein și Norvegia;

(b) Ucraina;

(c) Kenya;

(d) țările în curs de dezvoltare menționate în anexa I.1, cu excepția țărilor menționate în anexa I.2.

Articolul 2

(1) Contingentele tarifare stabilite la articolul 1 sunt gestionate de Comisie și de statele membre în conformitate cu sistemul de gestionare a contingentelor tarifare prevăzut la articolele 49-54 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447.

(2) Contingentele tarifare sunt gestionate trimestrial: de la 1 decembrie 2026 la 28 februarie 2027, de la 1 martie 2027 la 31 mai 2027 și de la 1 iunie 2027 la 18 iunie 2027.

(3) Alocarea fiecărui contingent trimestrial este oprită în a douăzecea zi lucrătoare pentru Comisie după încheierea perioadei trimestriale.

(4) De la 1 decembrie 2026 până la 18 iunie 2027, volumele contingentelor tarifare neutilizate într-un trimestru se reportează în trimestrul următor în cadrul aceleiași perioade anuale de aplicare.

(5) Cantitățile atribuite în cadrul unui contingent tarifar pot fi returnate în conformitate cu legislația vamală aplicabilă. În cazul în care alocările dintr-un contingent trimestrial au fost oprite în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din prezentul regulament sau în cazul în care un contingent tarifar a fost epuizat sau accesul la acest contingent a fost închis în alt mod în temeiul prezentului regulament, returnarea acestor cantități nu implică redeschiderea contingentului respectiv pentru depunerea sau acceptarea de noi cereri de alocare. Aceste cantități returnate sunt luate în considerare numai în scopul ajustării soldului contingentului tarifar relevant. În cazul în care soldul neutilizat al unui contingent trimestrial a fost deja transferat către trimestrul următor în conformitate cu articolul 2 alineatul (3) din prezentul regulament, cantitățile returnate ulterior în legătură cu acest trimestru nu se transferă către trimestrul următor. Prin urmare, contingentele respective nu vor mai fi accesibile operatorilor economici.

(6) Prin derogare de la articolul 51 alineatul (5) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/2447, contingentele tarifare alocate prin prezentul regulament nu sunt supuse unei perioade de blocare.

(7) În cazul în care cantitățile solicitate depășesc soldul disponibil al unui contingent, cantitățile care urmează să fie alocate se stabilesc pe o bază proporțională și, în cazul în care rezultatul nu este un număr întreg, se rotunjesc în jos la unitatea întreagă cea mai apropiată. Contingentul se închide începând cu data alocării respective. Soldul rămas în urma rotunjirii în jos nu mai poate fi utilizat pentru alte alocări în perioada contingentară respectivă și se reportează în următoarea perioadă contingentară, cu excepția cazului în care perioada contingentară în cauză este ultima perioadă contingentară din cadrul aceleiași perioade anuale de aplicare.

Articolul 3

(1) Importurile de produse enumerate în anexa III la prezentul regulament fac obiectul supravegherii retrospective la nivelul Uniunii în conformitate cu Regulamentele (UE) 2015/478 și (UE) 2015/755.

(2) Clasificarea produselor vizate de prezentul regulament se bazează pe NC și pe TARIC.

Articolul 4

(1) Originea oricărui produs căruia i se aplică prezentul regulament se determină în conformitate cu dispozițiile în vigoare în Uniune referitoare la originea nepreferențială și cu dispozițiile Regulamentului (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului ([41]).

(2) Dacă nu se precizează altfel, se aplică dispozițiile relevante în vigoare referitoare la taxele vamale.

Articolul 5

(1) Beneficiul contingentelor menționate la articolul 1 pentru mărfurile originare din Republica Populară Chineză este condiționat de prezentarea unui certificat de contingent la export semnat și ștampilat, emis de Camera de Comerț a Chinei pentru Importul și Exportul de Mașini și Produse Electronice (CCCME) din Republica Populară Chineză.

(2) Certificatul de contingent la export se întocmește pe un formular care corespunde modelului din anexa IV la prezentul regulament.

Articolul 6

Statele membre și Comisia colaborează îndeaproape pentru a asigura respectarea prezentului regulament.

Articolul 7

Prezentul regulament intră în vigoare la 1 decembrie 2026.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 23 noiembrie 2026.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Regulamentul (UE) nr. 952/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 9 octombrie 2013 de stabilire a Codului vamal al Uniunii (JO L 269, 10.10.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ANEXA I

I.1. **Lista țărilor în curs de dezvoltare membre ale OMC, Algeria și Liban**

Afganistan, Africa de Sud, Albania, Algeria, Angola, Antigua și Barbuda, Arabia Saudită, Argentina, Armenia, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belize, Benin, Bolivia, Botswana, Brazilia, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cambodgia, Camerun, Chile, China, Ciad, Columbia, Congo, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Djibouti, Dominica, Ecuador, Egipt, El Salvador, Emiratele Arabe Unite, Eswatini, Fiji, Filipine, Gabon, Gambia, Georgia, Ghana, Grenada, Guatemala, Guineea, Guineea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hong Kong, India, Indonezia, Insulele Solomon, Iordania, Jamaica, Kazahstan, Kenya, Kuweit, Lesotho, Liban, Liberia, Macao, Macedonia de Nord, Madagascar, Malawi, Malaysia, Maldive, Mali, Maroc, Mauritania, Mauritius, Mexic, Moldova, Mongolia, Mozambic, Muntenegru, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Oman, Pakistan, Panama, Papua-Noua Guinee, Paraguay, Peru, Qatar, Republica Centrafricană, Republica Democrată Populară Laos, Republica Democratică Congo, Republica Dominicană, Republica Kârgâzstan, Rwanda, Saint Kitts și Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent și Grenadine, Samoa, Senegal, Seychelles, Sierra Leone, Sri Lanka, Suriname, Tadjikistan, Tanzania, Thailanda, Timorul de Est, Togo, Tonga, Trinidad și Tobago, Tunisia, Turcia, Ucraina, Uganda, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Yemen, Zambia, Zimbabwe.

I.2. **Lista țărilor în curs de dezvoltare cărora li se aplică măsurile provizorii**

China, Turcia, Mexic și Maroc.

ANEXA II

Volumele contingentelor tarifare

Produsul	Coduri NC și TARIC	Alocare pe țări (în cazul în care este aplicabil)	De la 1 decembrie 2026 până la 28 februarie 2027	De la 1 martie 2027 până la 31 mai 2027	De la 1 iunie 2027 până la 18 iunie 2027	Numărul de ordine
			Volumul contingentului (în unități)	Volumul contingentului (în unități)	Volumul contingentului (în unități)	
Anumite vehicule hibride noi	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
		Japonia	76 900	78 609	15 380	090255
		Turcia	56 844	58 107	11 369	090256
		Regatul Unit	47 431	48 485	9 486	090257
		Republica Coreea	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexic	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroc	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbia	8 709	8 902	1 742	090261
		Statele Unite ale Americii	8 317	8 502	1 663	090262
		Africa de Sud (*)	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică	nu se aplică
		Alte țări	370	378	74	090290

(*) Nu se aplică deoarece Africa de Sud este scutită în temeiul anexei I.2.

ANEXA III

Lista produselor supuse supravegherii retrospective

— Vehicule proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având motor cu piston cu ardere internă, rulate sau noi, încadrate în prezent la codurile 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.

— În categoria menționată mai sus, vehicule microhibride electrice, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având un motor cu piston cu ardere internă ca motor de propulsie și o sursă de energie electrică, cum ar fi un alternator sau un demaror integrat, care este utilizată exclusiv pentru alte funcții decât propulsia; rulate sau noi, încadrate în prezent la codurile 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 și 8703 33 90 10.

— Autovehicule pentru transportul de mărfuri cu o greutate brută de maximum 5 tone, rulate sau noi, indiferent de grupul lor motopropulsor, încadrate în prezent la codurile 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.

— Vehicule hibride rulate, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, având ca motoare de propulsie atât un motor cu piston cu combustie internă, cât și unul sau mai multe motoare electrice, indiferent de numărul de roți puse în mișcare, indiferent dacă pot sau nu să fie încărcate prin conectarea la o sursă externă de energie electrică, încadrate în prezent la codurile NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (coduri TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90).

— Vehicule rulate, având doar motor electric pentru propulsie, proiectate în principal pentru transportul a maximum nouă persoane, inclusiv șoferul, încadrate în prezent la codul 8703 80 90.

ANEXA IV

CERTIFICAT DE CONTINGENT LA EXPORT

CAMERA DE COMERȚ A CHINEI PENTRU IMPORTUL ȘI EXPORTUL DE MAȘINI ȘI PRODUSE ELECTRONICE (CCCME)
ADRESA: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TEL: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

NR. CERTIFICATULUI DE CONTINGENT:	
DATA CERTIFICATULUI DE CONTINGENT:	
NUMELE VÂNZĂTORULUI:	
NUMELE IMPORTATORULUI:	
FACTURA COMERCIALĂ NR.:	
DATA FACTURII COMERCIALE:	

S/N	COD NC/TARIC	MARCĂ	MODEL	CANTITATE
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
TOTAL				

(*) CCCME poate extinde numărul de rânduri din tabel.

DECLARAȚIE

Subsemnatul, certific faptul că prezentul certificat se referă la vehiculele electrice hibride care fac obiectul facturii comerciale furnizate de [NUMELE VÂNZĂTORULUI], pentru exportul de origine chineză către Uniunea Europeană în temeiul regimului de contingente în conformitate cu măsurile de salvgardare ale UE pentru vehiculele electrice hibride [Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2026/2614 al Comisiei].

Declar că informațiile cuprinse în prezentul certificat sunt adevărate și exacte și că respectiva cantitate de mărfuri care face obiectul prezentului certificat nu depășește contingentul alocat Chinei în cadrul măsurilor de salvgardare.

NUMELE FUNCȚIONARULUI:

SEMNĂTURA:

DATA: CCCME (ȘTAMPILA)