Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2026/2614

24.11.2026

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2026/2614

z 23. novembra 2026,

ktorým sa ukladá dočasné ochranné opatrenie týkajúce sa dovozu určitých nových hybridných vozidiel určených na prepravu osôb

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/478 z 11. marca 2015 o spoločných pravidlách na dovozy ([1]), a najmä na jeho články 5 a 7,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2015/755 z 29. apríla 2015 o spoločných pravidlách na dovozy z určitých tretích krajín ([2]), a najmä na jeho články 3 a 4,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore ([3]), a najmä na jej článok 113 ods. 3 druhý pododsek,

keďže:

1. KONTEXT

(1) Dňa 30. októbra 2026 Európska komisia (ďalej len „Komisia“) z vlastnej iniciatívy začala ochranné prešetrovanie týkajúce sa dovozu nových hybridných vozidiel určených na osobnú dopravu (ďalej len „hybridy“) do Únie podľa článku 5 nariadenia (EÚ) 2015/478 a článku 3 nariadenia (EÚ) 2015/755 (ďalej len „základné nariadenia“). Komisia uverejnila oznámenie o začatí konania v *Úradnom vestníku Európskej únie* ([4]) (ďalej len „oznámenie o začatí konania“).

(2) Začatie prešetrovania nasledovalo po hĺbkovej analýze informácií, ktoré mala Komisia k dispozícii zo spravodajských zdrojov o verejnom trhu a od výrobného odvetvia Únie. Vzhľadom na citlivosť odvetvia hybridných vozidiel, jeho strategický význam pre hospodárstvo Únie z hľadiska inovácií, elektrifikácie a zamestnanosti, ako aj vzhľadom na existenciu dostatočných dôkazov, ktoré naznačujú, že dovoz hybridných vozidiel môže spôsobiť vážnu ujmu výrobnému odvetviu Únie, sa Komisia za týchto mimoriadnych okolností a v súlade so základnými nariadeniami rozhodla začať prešetrovanie bez toho, aby dostala písomnú žiadosť od členského štátu.

(3) Z informácií, ktoré Komisia mala k dispozícii, ďalej vyplývalo, že dovoz do Únie narastal zrýchleným tempom a za ceny výrazne nižšie ako ceny výrobného odvetvia Únie. Vzhľadom na nestabilnú situáciu výrobného odvetvia Únie, existenciu významných celosvetových výrobných kapacít a atraktívnosť trhu Únie tento nárast dovozu podnietil Komisiu, aby posúdila, či existujú kritické okolnosti, ktoré si vyžadujú bezodkladné zavedenie predbežných opatrení s cieľom zabrániť ujme, ktorú by bolo ťažké napraviť.

(4) Potreba bezodkladného konania si vyžiadala, aby Komisia vykonala svoju analýzu na základe informácií, ktoré boli v tejto fáze k dispozícii. Tým nie je dotknuté posúdenie ďalších informácií, ktoré sa získajú v priebehu prešetrovania. Komisia počas prešetrovania riadne preskúma najmä vyplnené dotazníky od výrobcov, dovozcov a predajcov z Únie, písomné podania a všetky informácie predložené v rámci uplatnenia práva na obhajobu. Zainteresované strany budú mať takisto možnosť požiadať o vypočutie v súlade s bodom 3.4 oznámenia o začatí konania.

([1]) Ú. v. EÚ L 83, 27.3.2015, s. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) Ú. v. EÚ L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) Ú. v. ES L 1, 3.1.1994, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Oznámenie o začatí ochranného prešetrovania týkajúceho sa dovozu určitých nových hybridných vozidiel na prepravu osôb (Ú. v. EÚ C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. DOTKNUTÝ VÝROBOK A PODOBNÉ ALEBO PRIAMO KONKURENČNÉ VÝROBKY

(5) Dotknutým výrobkom podľa vymedzenia v oznámení o začatí konania sú určité nové hybridné vozidlá, určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom a jedným alebo viacerými elektrickými motormi slúžiacimi ako motory na pohon, bez ohľadu na počet pohybujúcich sa kolies, tiež schopné napájania z externého zdroja elektrickej energie, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 a ex 8703 70 00 (kódy 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) Dotknutý výrobok pozostáva z dvoch druhov: nových hybridných elektrických vozidiel (ďalej len „HEV“) a nových plug-in hybridných elektrických vozidiel (ďalej len „PHEV“). Vozidlá PHEV sú vybavené spaľovacím piestovým motorom a jedným alebo viacerými elektromotormi napájanými z batérie. Spaľovací motor dopĺňa elektromotor a batéria sa dobíja externe prostredníctvom pripojenia k elektrickej sieti. Vozidlá HEV sú poháňané piestovým spaľovacím motorom, disponujú však aj elektromotorom napájaným z batérie, ktorý slúži ako doplnok k bežnému motoru. Elektrická energia sa v nich vyrába interne prostredníctvom rekuperatívneho brzdenia a spaľovacieho motora ([5]). Medzi vozidlá HEV patria takzvané ľahké hybridné elektrické vozidlá (ďalej len „MHEV“) vybavené batériou, ktorá pomáha spaľovaciemu motoru zlepšovať úsporu paliva.

(7) Vozidlá so zdrojom elektrickej energie, ktorý sa používa len na iné funkcie než pohon, vozidlá kategórie L podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 ([6]) a motocykle sú z prešetrovania vylúčené.

(8) Komisia predbežne stanovila, že výrobok vyrábaný výrobcami z Únie, označovaný ako „podobný výrobok“, je podobný alebo priamo konkuruje dotknutému výrobku. Domáci aj dovážaný výrobok má rovnaké základné fyzické a technické vlastnosti. Oba modely sú vybavené spaľovacím motorom v kombinácii s elektromotorom a batériovým systémom. Hoci sa jednotlivé modely môžu líšiť z hľadiska výkonu, výbavy alebo dizajnu, tieto rozdiely nič nemenia na ich základnej povahe ako vozidiel typu HEV alebo PHEV. Domáci aj dovezený výrobok slúži na rovnaké účely, používa sa na prepravu osôb, a preto má rovnaké konečné použitie. Okrem toho sa oba ponúkajú prostredníctvom podobných alebo rovnakých predajných kanálov zákazníkom, ktorí ich môžu získať od domácich aj zahraničných dodávateľov. Preto existuje významná úroveň hospodárskej súťaže medzi dotknutým výrobkom a výrobkom vyrábaným výrobcami z Únie.

3. VÝROBCOVIA Z ÚNIE

(9) Na základe informácií o trhu medzi výrobcov podobného výrobku z Únie patria výrobcovia pôsobiaci pod rôznymi značkami. Združenie ACEA (Európske združenie výrobcov automobilov) zastupuje niekoľko z týchto výrobcov z Únie.

(10) V oznámení o začatí konania boli výrobcovia z Únie vyzvaní, aby pri prešetrovaní spolupracovali s Komisiou.

4. NÁRAST DOVOZU

(11) Na základe informácií z Eurostatu vykonala Komisia predbežnú analýzu vývoja dovozu dotknutého výrobku v období 2023 – 2025 a v prvej polovici roka 2026. S cieľom zabezpečiť porovnateľnosť s predchádzajúcimi celoročnými obdobiami Komisia analyzovala aj posledných 12 mesiacov, ktoré zahŕňajú posledných šesť mesiacov roka 2025 a prvých šesť mesiacov roka 2026 (ďalej len „posledné sledované obdobie“).

(12) Komisia pri posudzovaní vývoja dovozu nezohľadnila objemy dovozu z určitých krajín, ktoré by mali byť vylúčené z rozsahu pôsobnosti predbežných opatrení, konkrétne objemy dovozu: z krajín Európskeho hospodárskeho priestoru (EHP), Kene a Ukrajiny. Vzhľadom na vysokú mieru integrácie trhov s členskými krajinami EHP a nízky

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

([6]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 168/2013 z 15. januára 2013 o schvaľovaní a dohľade nad trhom dvoj- alebo trojkolesových vozidiel a štvorkoliek (Ú. v. EÚ L 60, 2.3.2013, s. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

objem dovozu z týchto krajín sa Komisia domnieva, že posudzované výrobky s pôvodom v Nórsku, na Islande a v Lichtenštajnsku by mali byť z uplatňovania tohto nariadenia vylúčené. Dovoz z Kene je vylúčený na základe dvojstrannej dohody ([7]) ([8]) a dovoz z Ukrajiny je vylúčený na základe pozastavenia základného nariadenia o ochranných opatreniach ([9]). Počas posudzovaného obdobia nebol zaznamenaný žiaden dovoz z Kene, pričom dovoz z Nórska, Islandu, Lichtenštajnska a Ukrajiny predstavoval spoločne menej než 0,01 % celkového dovozu dotknutého výrobku do EÚ.

(13) Celkový dovoz dotknutého výrobku sa vyvíjal takto:

Tabuľka 1

Celkový dovoz v kusoch (ročne)

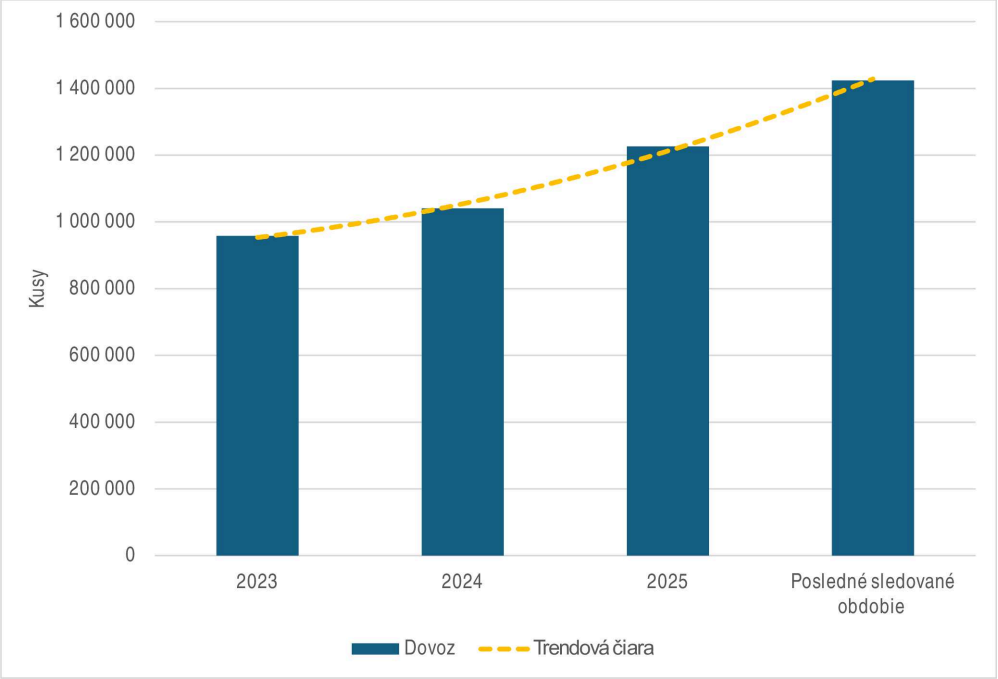
	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Dovoz v kusoch	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Index (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Zdroj: Eurostat – údaje z Eurostatu boli získané z číselných znakov KN 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 a 8703 70 00.

(14) Celkovo sa dovoz dotknutého výrobku v roku 2024 v porovnaní s rokom 2023 zvýšil o 9 %, pričom v roku 2025 (+28 %) a v poslednom sledovanom období (+49 %) došlo k jeho prudkému nárastu. Údaje za prvý polrok 2026 potvrdzujú, že dotknutý výrobok sa bude pravdepodobne naďalej dovážať v podstatne väčších množstvách. Dotknutý výrobok sa teda dováža vo zvýšených množstvách v zmysle základných nariadení o ochranných opatreniach.

Graf 1

Celkový dovoz v kusoch (ročne)



([7]) Dohoda o Európskom hospodárskom priestore.

([8]) Dohoda o hospodárskom partnerstve medzi Európskou úniou na jednej strane a Kenskou republikou, členom Východoafrického spoločenstva, na strane druhej (Ú. v. EÚ L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2025/1153 z 5. júna 2025, ktorým sa pozastavujú určité ustanovenia nariadenia (EÚ) 2015/478, pokiaľ ide o dovoz ukrajinských výrobkov do Únie (Ú. v. EÚ L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) V tabuľke 2 je uvedený prehľad dovozu podľa krajiny pôvodu. Čínska ľudová republika (ďalej len „Čína“) je v súčasnosti najväčším vývozcom nových hybridných vozidiel do Únie, pričom dovoz z Číny od roku 2024 prudko stúpa. Štatistiky dovozu naznačujú, že dovoz z Číny sa v poslednom sledovanom období v porovnaní s rokom 2023 zvýšil takmer o 1 000 %. Čínsky dovoz patrí spolu s dovozom z Maroka a Srbska medzi najrýchlejšie rastúce zdroje dovozu nových hybridných vozidiel. Stabilne rástol aj dovoz z Turecka a Mexika. Naopak, dovoz z iných krajín pôvodu buď zostal relatívne stabilný, alebo klesal.

Tabuľka 2

Celkový dovoz v kusoch podľa krajiny pôvodu (ročne)

	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Čína	46 001	106 542	302 403	486 582
Index (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japonsko	268 611	305 240	269 459	256 898
Index (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turecko	177 074	185 194	199 182	207 454
Index (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Spojené kráľovstvo	225 101	193 914	166 200	147 058
Index (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Južná Kórea	104 668	124 741	107 104	99 081
Index (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mexiko	57 264	50 973	54 802	63 980
Index (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroko	18	26 815	37 771	61 259
Index (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Srbsko	2	17	30 515	41 537
Index (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Južná Afrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Index (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Spojené štáty	64 488	41 586	29 142	27 674
Index (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Všetky ostatné	425	297	478	701
Index (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Zdroj: Eurostat.

(16) V tabuľke 3 sa uvádza dovoz za štvrťroky od 3. štvrťroka 2025 do 2. štvrťroka 2026. Dovoz sa v každom štvrťroku ustavične zvyšoval, čo naznačuje stály rast počas celého posledného sledovaného obdobia, pričom dovoz rástol v každom nasledujúcom štvrťroku, čo poukazuje skôr na trvalý vzostupný trend než na jednorazový nárast.

Tabuľka 3

Celkový dovoz v kusoch (ročne)

	3. štvrťrok 2025	4. štvrťrok 2025	1. štvrťrok 2026	2. štvrťrok 2026
Dovoz v kusoch	319 256	355 287	367 428	381 720
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Zdroj: Eurostat.

(17) V tabuľke 4 sa uvádza dovoz podľa krajiny pôvodu za štvrťroky počas posledného sledovaného obdobia (od 3. štvrťroka 2025 do 2. štvrťroka 2026). Dovoz z Číny počas celého posledného sledovaného obdobia neustále rástol, pričom sa zvyšoval v každom nasledujúcom štvrťroku. Dovoz z Maroka v priebehu prvých troch štvrťrokov posledného sledovaného obdobia ustavične rástol, avšak tento rastúci trend sa vo štvrtom štvrťroku nezachoval. Napriek tomu bol dovoz v štvrtom štvrťroku o 112 % vyšší ako v prvom štvrťroku posledného sledovaného obdobia. Dovoz z Turecka v druhom štvrťroku posledného sledovaného obdobia prudko vzrástol, v nasledujúcom štvrťroku však klesol, hoci objemy zostali vyššie ako v prvom štvrťroku. Dovoz z iných krajín pôvodu zostal v poslednom sledovanom období buď relatívne stabilný, alebo klesol.

Tabuľka 4

Celkový dovoz v kusoch podľa krajiny pôvodu (štvrťročne)

	3. štvrťrok 2025	4. štvrťrok 2025	1. štvrťrok 2026	2. štvrťrok 2026
Čína	92 999	98 139	124 696	170 748
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japonsko	65 851	69 754	61 460	59 833
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turecko	38 664	69 114	50 240	49 436
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Spojené kráľovstvo	40 015	36 161	40 444	30 438
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Južná Kórea	28 136	21 320	26 620	23 005
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexiko	16 814	15 242	15 538	16 386
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroko	6 329	14 394	27 135	13 401
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Srbsko	10 721	16 330	9 547	4 939
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Južná Afrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Spojené štáty	10 120	5 825	6 244	5 485
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Všetky ostatné	124	169	181	227
Index (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Zdroj: Eurostat.

(18) V tabuľke 5 sa uvádza mesačný vývoj dovozu zo všetkých tretích krajín v rokoch 2025 a 2026. Údaje za obdobie do júla 2026 potvrdzujú, že dovoz bol v každom mesiaci vyšší ako v príslušnom mesiaci predchádzajúceho roka. V roku 2025 vykazoval rastúci trend, pričom každý mesiac vzrástol v priemere o 4,64 %. V roku 2026 sa tento trend ešte viac prehĺbil, pričom priemerný mesačný nárast dosiahol 9,33 %. Pri porovnaní objemu dovozu za prvých sedem mesiacov roka 2025 s rovnakým obdobím roku 2026 sa dovoz zvýšil o 39,5 %.

Tabuľka 5

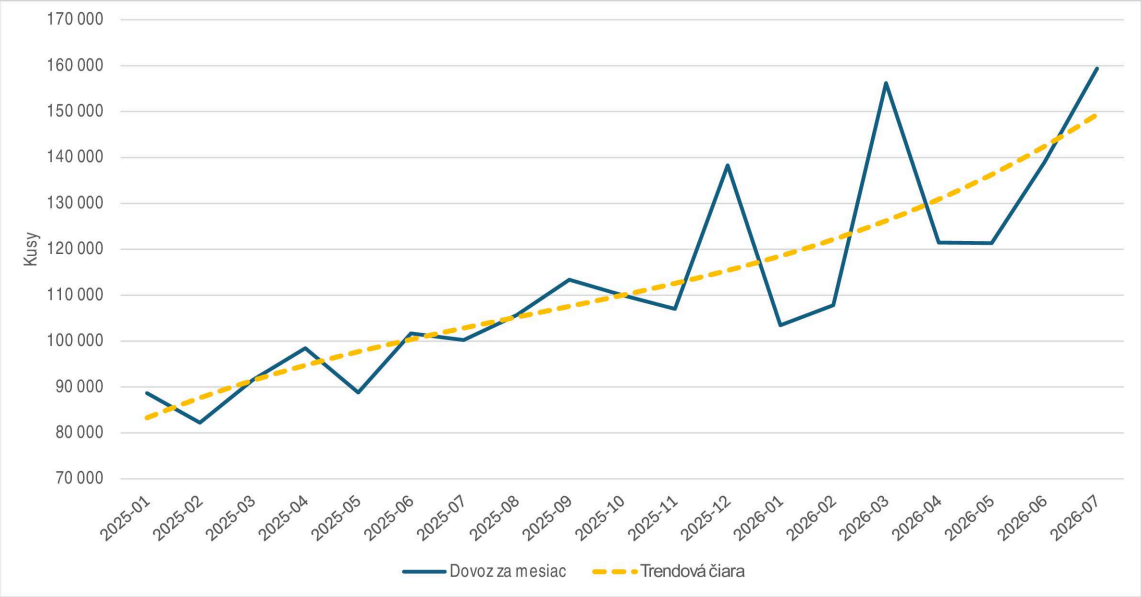
Celkový dovoz v kusoch (mesačne)

Mesiac/rok	2025	2026
Január	88 670	103 429
Február	82 225	107 816
Marec	91 489	156 183
Apríl	98 453	121 459
Máj	88 769	121 334
Jún	101 664	138 927
Júl	100 224	159 388
August	105 656	
September	113 376	
Október	110 024	
November	107 002	
December	138 261	
Zdroj: Eurostat.		

(19) Ako je znázornené v grafe 2, krivka mesačného dovozu, ako aj príslušná polynomická trendová čiara vykazujú od konca roka 2025 jasnú zmenu smerom nahor.

Graf 2

Vývoj mesačného dovozu v rokoch 2025 a 2026



5. **NEPREDVÍDANÝ VÝVOJ**

(20) Komisia predbežne dospela k záveru, že uvedený nárast dovozu je výsledkom nepredvídaného vývoja prameniaceho z niekoľkých faktorov, ktoré vytvárajú nerovnováhu v medzinárodnom obchode s dotknutým výrobkom.

(21) Po prvé, svetový automobilový priemysel sa vyznačuje rýchlo rastúcou výrobou elektrických vozidiel vrátane dotknutého výrobku a výrobných kapacít, najmä v Číne, kde toto rýchle rozširovanie kapacít podporujú priemyselné politiky, päťročné plány a ďalšie vládne programy podpory ([10]). Takáto situácia sa v čase príslušných rokovaní o clách v rámci WTO ani v čase, keď EÚ súhlasila s pristúpením Číny k WTO, nedala predpokladať ([11]). Podľa prognózy spoločnosti Mobility Global týkajúcej sa celkovej kapacity závodov v Číne, Turecku, Kórei, Japonsku a Spojenom kráľovstve sa odhaduje, že rastový trend kapacity bude pokračovať v rokoch 2026 až 2033, a to predovšetkým vďaka rozširovaniu kapacít v Číne (tabuľka 16).

(22) Zároveň sa uzatvárajú hlavné vývozné trhy v dôsledku narastajúcich praktík obmedzujúcich obchod, ktoré sa týkajú elektrických vozidiel, ako aj dotknutého výrobku. Spojené štáty uplatňujú najmä výrazné prekážky dovozu vrátane ciel podľa § 301 vo výške 100 % na vozidlá typu PHEV vyrobené v Číne, a to okrem ciel podľa doložky najvyšších výhod vo výške 2,5 %, ako aj požiadaviek týkajúcich sa miestneho obsahu a ciel podľa § 232 vo výške 25 % na dovoz zo všetkých ostatných krajín pôvodu. Aj ďalšie významné trhy, vrátane Kanady a Turecka, naďalej uplatňujú značné colné prekážky. Kanada si zachováva kvótu na elektrické osobné automobily z Číny vrátane určitých hybridných vozidiel vo výške 49 000 vozidiel ročne pri colnej sadzbe podľa doložky najvyšších výhod na úrovni 6,1 %. Turecko v súčasnosti uplatňuje dodatočné clo vo výške 40 % na osobné automobily pochádzajúce z Číny vrátane niektorých vozidiel PHEV. Naopak, trh Únie zostáva pomerne otvorený (10 % podľa doložky najvyšších výhod). Tieto opatrenia obmedzujúce obchod, vďaka ktorým sa Únia stáva atraktívnou destináciou pre vývoz, nebolo možné v čase príslušných colných rokovaní v rámci WTO predpokladať.

(23) V nadväznosti na antisubvenčné prešetrovanie týkajúce sa batériových elektrických vozidiel (BEV) pochádzajúcich z Číny zaviedla Únia dodatočné clá vo forme vyrovnávacích opatrení. Predbežné opatrenia nadobudli účinnosť 4. júla 2024 a konečné opatrenia 30. októbra 2024. Vyrovnávacie clá sa pohybujú od 17 % pre spoločnosť BYD po 35,3 % pre spoločnosť SAIC a ostatných nespolupracujúcich výrobcov. V dôsledku toho sa pre vývoz čínskych elektrických vozidiel obmedzil vstup na trh Únie. Pred zavedením opatrení vykazoval dovoz batériových elektrických vozidiel (BEV) do Únie jasný a výrazný rastúci trend, pričom medziročne stúpal (pozri tabuľku 6).

Tabuľka 6

Dovoz vozidiel BEV pochádzajúcich z Číny do Únie

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Dovoz vozidiel BEV v kusoch	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Index (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
% rozdiel v porovnaní s predchádzajúcim rokom		535 %	90 %	61 %	6 %	– 2 %

Zdroj: Eurostat a údaje colných orgánov členských štátov.

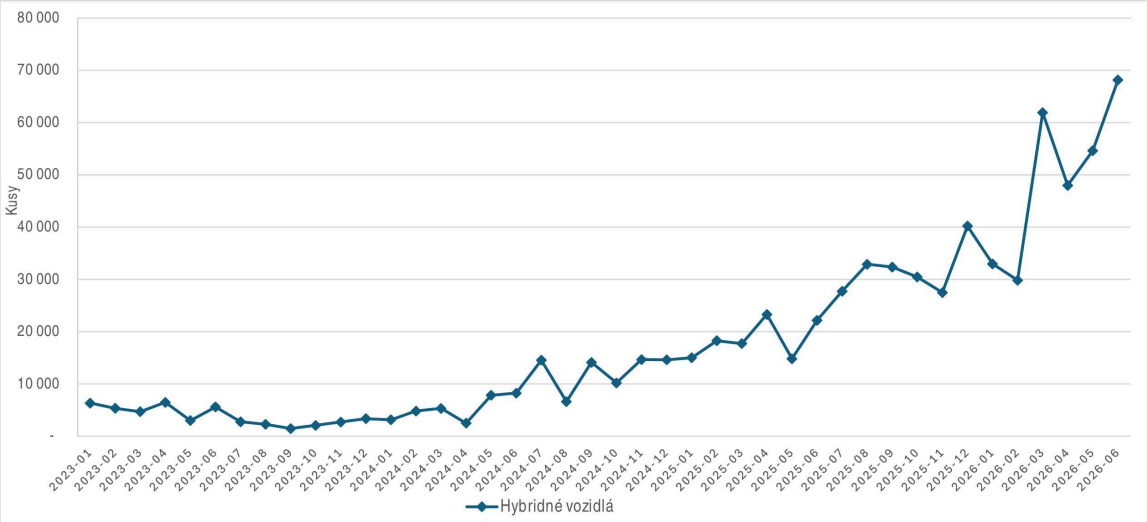
(24) Po nadobudnutí účinnosti týchto opatrení sa tento rastúci trend zastavil a dovoz sa ustálil, zatiaľ čo dovoz nových hybridných vozidiel začal prudko stúpať. Tieto protikladné trendy sú viditeľné v grafe 3, ktorý poukazuje na jasný posun v štruktúre dovozu od batériových elektrických vozidiel (BEV) smerom k novým hybridným vozidlám.

([10]) Vládne politiky, päťročné plány a programy podpory pre vozidlá využívajúce nové zdroje energie (NEV), medzi ktoré patria aj vozidlá PHEV, sa podrobne rozoberajú v oddieloch 3.1 a 3.2 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2024/1866 z 3. júla 2024, ktorým sa ukladá predbežné vyrovnávacie clo na dovoz nových batériových elektrických vozidiel určených na prepravu osôb s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) a vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2024/2754 z 29. októbra 2024, ktorým sa ukladá konečné vyrovnávacie clo na dovoz nových batériových elektrických vozidiel určených na prepravu osôb s pôvodom v Čínskej ľudovej republike (Ú. v. EÚ L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Ako potvrdil panel vo veci Spojené štáty – Ochranné opatrenie na dovoz fotovoltických výrobkov z kryštalického kremíka – Správa panela.

Graf 3

Vývoj dovozu hybridov z Číny



(25) Túto rýchlu zmenu umožnila vysoká miera flexibility vo výrobných systémoch výrobcov ([12]). Mnohé výrobné linky dokážu vyrábať rôzne druhy hnacích sústav, čo znamená, že rozšírenie výroby hybridných vozidiel si nemusí nevyhnutne vyžadovať výstavbu nových výrobných zariadení. Vďaka tomu môžu výrobcovia pomerne ľahko prejsť na hybridnú výrobu. Hoci vyrovnávacie opatrenia mali za cieľ ochrániť výrobné odvetvie Únie pred nekalou konkurenciou vyplývajúcou z vládnych programov podpory pre vozidlá BEV v Číne, zároveň vytvorili pre čínskych výrobcov motiváciu na rozšírenie vývozu hybridných vozidiel, na ktoré sa nevzťahovali dodatočné clá.

(26) Vzhľadom na tieto okolnosti Komisia predbežne dospela k záveru, že tento nepredvídaný vývoj nielenže viedol k podstatnému nárastu dovozu hybridných vozidiel do Únie, ale bude ho aj naďalej stimulovať.

6. ZÁVÄZKY, KTORÝCH ÚČINOK VIEDOL K NÁRASTU DOVOZU

(27) Komisia predbežne dospela k záveru, že nárast dovozu dotknutého výrobku je dôsledkom záväzkov, ktoré Európska únia prijala v rámci dohody GATT 1994, a to najmä colných úľav udelených na príslušných colných položkách v predchádzajúcich kolách mnohostranných obchodných rokovaní.

(28) Dotknutý výrobok zahŕňa niekoľko colných položiek a vo všetkých týchto colných položkách má Európska únia colné záväzky vo výške 10 % *ad valorem*.

(29) Tieto koncesie sú v súčasnosti zapísané v časti I oddiele II Listiny koncesií a záväzkov Európskej únie, ktorá bola 1. decembra 2016 potvrdená ako Listina CLXXIII – Európska únia ([13]) v znení zmien.

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

([13]) WTO doc. WT/Let/1220.

(30) Na základe týchto koncesií zapísaných v Listine koncesií a záväzkov Európskej únie priloženej k dohode GATT a začlenenej podľa článku II ods. 7 dohody GATT 1994 a v dôsledku ďalších častí GATT 1994 mala Európska únia záväzky vzniknuté podľa dohody GATT 1994, a to najmä tieto: článok XI ods. 1, ktorým sa zakazujú netarifné obmedzenia dovozu dotknutého výrobku, a najmä článok II ods. 1 písm. a) a písm. b) prvá a druhá veta dohody GATT 1994. Podľa článku II ods. 1 písm. b) prvej vety EÚ nesmie, ak neexistuje uplatniteľná výnimka, uložiť bežné clo na dotknutý výrobok vo výške presahujúcej clo stanovené a uvedené v príslušnej časti Listiny koncesií a záväzkov EÚ. Okrem toho uplatňované dovozné clo EÚ na dotknutý výrobok, známe aj ako sadzba podľa doložky najvyšších výhod, bolo v čase prešetrovania na maximálnej úrovni povolenej podľa uvedených colných záväzkov.

(31) Dotknutý výrobok sa dovážal vo zvýšených množstvách v dôsledku uvedených záväzkov prijatých v rámci dohody GATT 1994 ([14]), pretože tieto záväzky v spojení s colnými koncesiami Európskej únie zlepšili a zabezpečili podmienky prístupu na trh pre dovoz nových hybridných vozidiel na trh Únie. Uvedené colné záväzky okrem toho neposkytujú Európskej únii žiadny manévrovací priestor na zvýšenie bežných colných sadzieb. Týmto sa súčasne vysvetľuje, ako dotknuté záväzky viedli k nárastu dovozu, v prípade ktorého hrozí, že spôsobí vážnu ujmu.

(32) Špecifikované záväzky podľa dohody GATT zároveň bránili EÚ vo zvýšení uplatňovaných dovozných ciel na predmetný výrobok. Boli to teda „záväzky Európskej únie podľa dohody GATT 1994, [ktoré] obmedz[ili] jej schopnosť zabrániť ujme spôsobenej nárastom dovozu alebo ju napraviť“. Európska únia súbežne „pozastav[ila] tieto záväzky v dôsledku“ začatia uplatňovania svojho ochranného opatrenia.

7. HROZBA VÁŽNEJ UJMY

7.1. Situácia výrobcov z Únie

(33) V záujme posúdenia toho, či v prípade dotknutého výrobku došlo k vážnej ujme výrobcov z Únie alebo hrozbe vážnej ujmy, Komisia v súlade s článkom 9 nariadenia (EÚ) 2015/478 a článkom 6 nariadenia (EÚ) 2015/755 preskúmala vývoj spotreby, výroby, využitia kapacity, predaja, podielov na trhu, cien, ziskovosti, zamestnanosti a vývozu v súvislosti s dotknutým výrobkom za obdobie od roku 2023 do posledného sledovaného obdobia (ďalej len „posudzované obdobie“).

(34) Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity sa vyvíjali takto:

Tabuľka 7

Výroba, výrobná kapacita a využitie kapacity

	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Výroba (v kusoch)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Index (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Výrobná kapacita (v kusoch)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Index (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Využitie kapacity (v %)	63	62	62	61
Index (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Zdroj: Mobility Global.

(35) Výroba a výrobná kapacita výrobného odvetvia Únie počas posudzovaného obdobia vzrástli. Tempo tohto nárastu sa však ku koncu posudzovaného obdobia spomalilo, keďže nárast v poslednom sledovanom období bol menej výrazný ako v predchádzajúcich rokoch. Zároveň, napriek rastúcej výrobe v posledných rokoch, zostalo využitie kapacít na nízkej úrovni, pričom za posledné štyri roky dosahovalo v priemere len okolo 62 %.

([14]) Článok XI ods. 1, článok II ods. 1 písm. a) a b), prvá a druhá veta, dohody GATT 1994.

(36) Spotreba v Únii, ktorá vychádza z počtu registrácií dotknutého výrobku nahlásených Európskym združením výrobcov automobilov (ďalej len „ACEA“), sa vyvíjala takto:

Tabuľka 8

Spotreba v Únii, predaj na domácom trhu a podiel na trhu

	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Spotreba (v kusoch)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Predaj na domácom trhu (v kusoch)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Index (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Podiel výrobcov z EÚ na trhu (v %)	73	74	74	72
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Podiel dovozu na trhu (v %)	27	26	26	28
Index (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Zdroj: Mobility Global a ACEA.

(37) Spotreba v Únii v posudzovanom období stabilne rástla, pričom v poslednom sledovanom období sa v porovnaní s rokom 2023 zvýšila o 45 %. To naznačuje, že trh s hybridnými vozidlami je v Európskej únii rýchlo rastúcim trhom. V tom istom období vzrástol aj predaj výrobcov z Únie na domácom trhu. Výrobcovia z Únie spočiatku profitovali z pokračujúceho rastu spotreby, ale tento pozitívny trend sa v poslednom sledovanom období zastavil. Zatiaľ čo spotreba v Únii naďalej rástla, podiel výrobcov z Únie na trhu sa od roku 2025 do posledného sledovaného obdobia znížil o 2 percentuálne body. Na rastúcom trhu by sa od výrobcov z Únie za normálnych okolností očakávalo, že si aspoň udržia svoj podiel na trhu. Pokles podielu na trhu v období medzi rokom 2025 a posledným sledovaným obdobím znamená pokles počas prvých šiestich mesiacov roka 2026. Hoci údaje za celý rok 2026 ešte nie sú k dispozícii, pokračovanie trendu zaznamenaného v prvých šiestich mesiacoch – čo už naznačil rekordný počet dovezených jednotiek v júli 2026 – by viedlo k poklesu podielu na trhu o viac ako 2 percentuálne body za celý rok.

(38) Komisia pokračovala v podrobnej analýze s cieľom posúdiť úroveň cien dovezených nových hybridných elektrických vozidiel v porovnaní s cenami vozidiel vyrobených v EÚ.

(39) Vzhľadom na širokú škálu modelov nových hybridných elektrických vozidiel dovážaných do Únie a s cieľom zabezpečiť, aby sa analýza zakladala na porovnateľných modeloch, bolo vykonané porovnanie cien v štyroch kategóriách ([15]). Štyri kategórie vybraté na účely porovnania zodpovedajú kategóriám B, B-SUV, C-SUV a D-SUV a predstavujú významný a reprezentatívny objem vozidiel dovážaných do Únie. Tieto modely jednak vyrábajú výrobcovia z Únie, jednak sa dovážajú do Únie, čo umožňuje priamo porovnať ceny modelov vyrobených v Únii a dovezených do Únie.

([15]) Osobné vozidlá možno rozdeliť do štandardných segmentov európskej klasifikácie vozidiel, do ktorých sa zaraďujú osobné automobily a športovo-úžitkové automobily (SUV) podľa svojej veľkosti, vonkajších rozmerov a zamýšľaného využitia na trhu. Pozri aj https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komisia vykonala analýzu cien na základe údajov z portálu Marklines ([16]), ktorý sa venuje automobilovému priemyslu. Komisia analyzovala cenové ponuky pre spotrebiteľov (s výnimkou zliav dohodnutých medzi stranami) od hlavných dovozných spoločností týkajúce sa modelov vyrábaných vo vyvážajúcich krajinách, ako aj porovnateľných modelov vyrábaných výrobným odvetvím Únie. Cenové ponuky sa posudzovali podľa jednotlivých modelov v základnej verzii. Všetky analyzované cenové ponuky sa týkajú prvého polroka roku 2026, a preto odrážajú najnovšie obdobie.

Tabuľka 9

Rozdiel medzi dovoznými cenami zo všetkých tretích krajín a cenami v EÚ

Výrobok	Dovážané množstvá v jednotkách	Priemerná dovozná cena (v EUR)	Priemerná cena EÚ (v EUR)	Cenový rozdiel (v EUR)	Celkový cenový rozdiel (v EUR)	Hypotetický obrat (v EUR)	Cenový rozdiel (v %)
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
Spolu	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Zdroj: Eurostat a Marklines; produkt: základný model na rok 2026.

(41) Komisia vykonala analýzu cien 25 dovážaných modelov a 29 modelov vyrábaných výrobným odvetvím Únie v štyroch kategóriách, pričom táto analýza zahŕňala viac ako 200 000 dovezených kusov. Porovnania cien ukázali výrazný cenový rozdiel medzi dovoznými cenami zo všetkých vyvážajúcich krajín a cenami výrobného odvetvia Únie. Dovozné ceny sú približne o 18 % nižšie ako ceny výrobcov z Únie.

(42) Tieto cenové porovnania vysvetľujú, ako mohli dovážané modely preniknúť na trh Únie na úkor výrobného odvetvia Únie.

(43) Pokiaľ ide o ziskovosť, tá sa posudzovala na základe údajov, ktoré pokrývali významnú časť výrobcov hybridných vozidiel z Únie, pričom tieto údaje boli vážené s ohľadom na rozdiely v objeme predaja. Indexované údaje uvedené v tabuľkách 10 a 11 poukazujú na neustále zhoršovanie ziskovosti výrobného odvetvia Únie v priebehu posudzovaného obdobia.

Tabuľka 10

Vývoj ziskovosti (ročne)

	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Ziskovosť (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Zdroj: Výrobcovia z Únie, údaje vážené s ohľadom na rozdiely v objemoch predaja.

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

Tabuľka 11

Vývoj ziskovosti (ročne)

	2025 Q3	2025 Q4	2026 Q1	2026 Q2
Ziskovosť (3. štvrťrok 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Zdroj: Výrobcovia z Únie, údaje vážené s ohľadom na rozdiely v objemoch predaja.

(44) V medziročnom porovnaní klesla ziskovosť v období od roku 2023 do posledného sledovaného obdobia o 57 %. V dôsledku toho dosiahlo výrobné odvetvie Únie v poslednom sledovanom období v priemere len dve tretiny minimálneho zisku, ktorý by za normálnych okolností bol potrebný na zabezpečenie dlhodobej finančnej životaschopnosti jeho činnosti v oblasti hybridných vozidiel. Štvrťročné údaje potvrdzujú, že tento negatívny trend v poslednom sledovanom období pokračoval a ešte sa prehĺbil. To svedčí o výraznom zhoršení finančných výsledkov výrobného odvetvia Únie, a to tak z dlhodobého hľadiska, ako aj v posledných štvrťrokoch. Hoci údaje za celý rok 2026 ešte nie sú k dispozícii, pokračovanie trendu pozorovaného v prvých šiestich mesiacoch by naznačovalo ďalšie zhoršenie ziskovosti v priebehu roka 2026.

(45) Pokiaľ ide o zamestnanosť, údaje o zamestnanosti od ACEA neobsahujú členenie podľa technológie hnacej sústavy. Štúdie o intenzite zamestnanosti však poskytujú prehľad o počte pracovníkov potrebných na výrobu rôznych druhov vozidiel ([17]).

(46) Na základe analýzy spoločnosti Syndex ([18]) sa odhaduje, že výroba ľahkého hybridného elektrického vozidla si vyžaduje približne 17,2 pracovného miesta v ekvivalente plného pracovného úväzku (FTE) na 1 000 vozidiel, zatiaľ čo v prípade plug-in hybridného elektrického vozidla je to 17,4 FTE. Tieto odhady sa vzťahujú konkrétne na Francúzsko a nezohľadňujú samostatne vozidlá HEV, hoci vozidlá MHEV sú zahrnuté v širšej kategórii HEV.

(47) Vzhľadom na to, že odhadovaná intenzita zamestnanosti je v prípade vozidiel MHEV a PHEV v podstate podobná, a to 17,2, resp. 17,4 FTE na 1 000 vozidiel, ako náhradný ukazovateľ na odhad zamestnanosti súvisiacej s výrobou nových hybridných vozidiel sa používa priemerná intenzita zamestnanosti 17,3 FTE na 1 000 vozidiel.

(48) Hoci sú príslušné odhady zamestnanosti špecifické pre jednotlivé krajiny, poskytujú primeraný základ na extrapoláciu údajov o zamestnanosti v rámci celej Európskej únie. Automobilové odvetvie v Únii sa opiera o všeobecne porovnateľné výrobné procesy a technológie.

(49) Pri uplatnení tohto indexu zamestnanosti na údaje o výrobe hybridných vozidiel (tabuľka 12) sa dostaneme k nasledujúcim odhadovaným FTE súvisiacim s výrobou nových hybridných vozidiel:

Tabuľka 12

Zamestnanosť

	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Zamestnanosť	27 837	28 474	33 622	33 816
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Zdroj: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (Ed.), *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?* (Na ceste k elektromobilite – ekologickejšia, ale nerovnejšia budúcnosť?), ETUI, 2023.

([18]) Pozri uvedenú štúdiu.

(50) Vývoz sa vyvíjal takto:

Tabuľka 13

Vývoz

	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Objem vývozu na predaj (v kusoch)	893 507	847 220	938 164	925 635
Index (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Vývozná cena (v EUR za kus)	35 929	35 615	36 986	34 096
Index (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Zdroj: Eurostat.

(51) Vývoz výrobcov z Únie zostal v posudzovanom období relatívne stabilný, s výnimkou roka 2025. Vývozné ceny v roku 2023 klesli, následne mierne vzrástli a počas posledného sledovaného obdobia opäť klesli.

7.2. **Hrozba vážnej ujmy**

(52) Komisia predbežne dospela k záveru, že situácia výrobného odvetvia Únie v súčasnosti ešte nenasvedčuje existencii vážnej ujmy spôsobenej rastúcim dovozom. Komisia však dospela k záveru, že odvetvie sa nachádza v nestabilnej situácii a že existuje hrozba vážnej ujmy, a to vzhľadom na klesajúce ekonomické ukazovatele uvedené v oddiele 7.1, výrazný a zrýchľujúci sa nárast dovozu za nízke ceny, plánované reštrukturalizácie v rámci výrobného odvetvia Únie a značné voľné celosvetové výrobné kapacity.

Klesajúce ekonomické ukazovatele

(53) Z predchádzajúcej analýzy vyplynulo, že v poslednom sledovanom období boli výrobcovia z Únie vystavení rastúcemu tlaku, pokiaľ ide o podiel na trhu, využitie výrobných kapacít, ziskovosť a ceny. Napriek výraznému nárastu spotreby v Únii zaznamenali výrobcovia z Únie v období od roku 2025 do posledného sledovaného obdobia pokles svojho podielu na trhu o 2 percentuálne body ([19]) a využitie kapacity zostalo počas celého posudzovaného obdobia trvalo nízke, a to v rozmedzí 61 % až 63 %. Nízka miera využitia závodov sa prejavila vo vyšších fixných nákladoch výrobcov z Únie v situácii, keď títo výrobcovia oprávnene očakávali zvýšenie výrobných objemov a zníženie fixných výrobných nákladov. Strata podielu na trhu je obzvlášť znepokojujúca v čase, keď sa od výrobcov z Únie vyžaduje, aby v rámci prechodu na elektrifikáciu vynaložili značné investície do vývoja nových modelov a technológií.

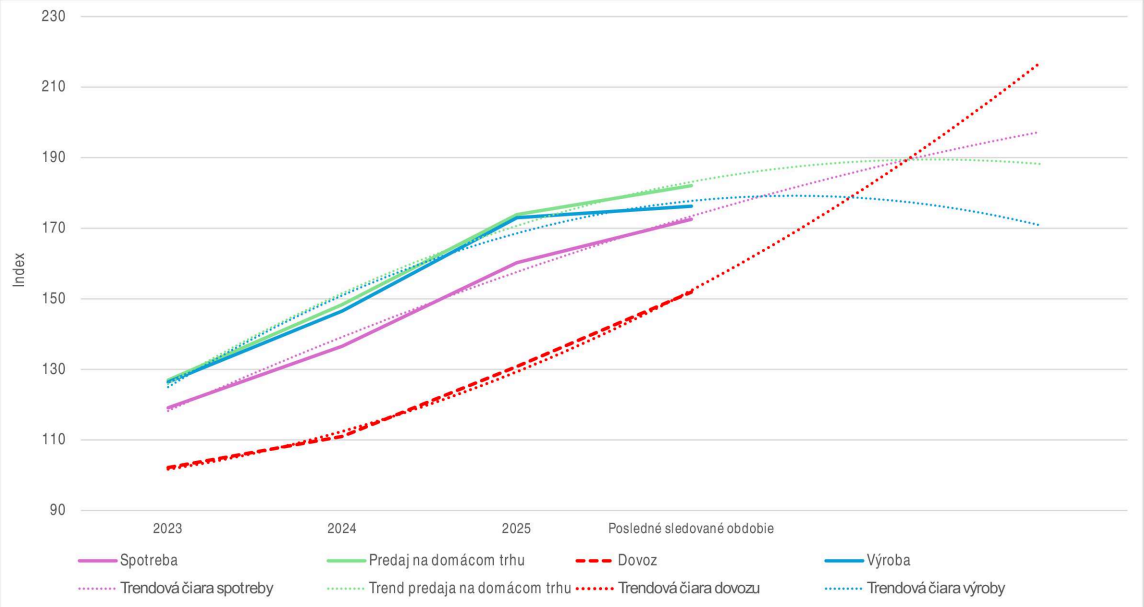
(54) Zároveň došlo k prudkému nárastu dovozu, pričom dovozné ceny boli v priemere o 18 % nižšie ako ceny výrobného odvetvia Únie a ziskovosť výrobného odvetvia Únie sa počas posudzovaného obdobia neustále zhoršovala. Tieto súhrnné dôkazy potvrdili, že výrobné odvetvie Únie nebolo schopné ťažiť z rastu trhu, keďže lacný dovoz agresívne obsadil rastúci dopyt, čo malo priamy negatívny vplyv na hospodárske výsledky domácich výrobcov.

(55) V ďalšom grafe sa vývoj ukazovateľov výkonnosti výrobného odvetvia Únie porovnal s nárastom dovozu. Každý ukazovateľ obsahoval aj predpokladanú trendovú čiaru na nasledujúce dva roky, ktorá znázorňovala spomalenie rastu ekonomických ukazovateľov v období od roku 2025 do posledného sledovaného obdobia, zatiaľ čo dovoz pokračoval rovnakým tempom.

([19]) Hoci údaje za celý rok 2026 ešte nie sú k dispozícii, pokračovanie trendu zaznamenaného v prvých šiestich mesiacoch – čo už naznačil rekordný počet dovezených jednotiek v júli 2026 – by viedlo k poklesu podielu na trhu o viac ako 2 percentuálne body za len jeden rok.

Graf 4

Prehľad trendov v spotrebe, výrobe, predaji a dovoze



(56) To bolo obzvlášť znepokojujúce v situácii, keď výrobné odvetvie Únie malo dosiahnuť vysoké objemy predaja a udržateľnú mieru využitia kapacít ([20]), keďže tento trh sa vyznačuje vysokými fixnými nákladmi a značnými investičnými požiadavkami, ktoré sú nevyhnutné na zachovanie konkurencieschopnosti. V súhrne tieto ukazovatele naznačujú zhoršenie hospodárskej situácie výrobného odvetvia Únie v najbližšej budúcnosti. V spojení s tempom rastu dovozu, ako je podrobnejšie uvedené nižšie, by tento vývoj mohol v prípade neprijatia opatrení dostať odvetvie do čoraz zraniteľnejšej pozície.

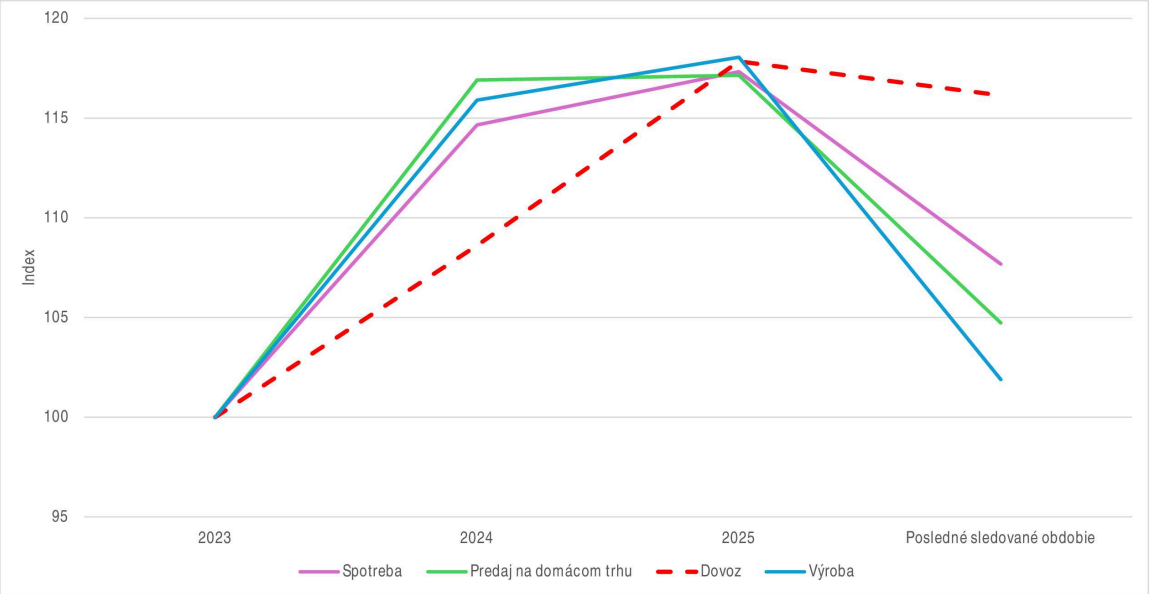
Tempo nárastu lacného dovozu je značné

(57) Vývoj objemu dovozu (tabuľka 1) v posudzovanom období ukázal, že dovoz nielenže vzrástol, ale že k tomuto nárastu dochádzalo aj zrýchleným tempom. Hoci sa spotreba v Únii v období od roku 2025 do posledného sledovaného obdobia výrazne zvýšila o 364 442 vozidiel, viac ako polovicu tohto nárastu dopytu, konkrétne 54 %, pokryl dovoz pochádzajúci z tretích krajín. Vzhľadom na to, že tieto tretie krajiny predstavovali 28 % podielu na trhu Únie, bolo zrejmé, že nedávny rast spotreby na trhu bol prevažne pokrytý a uspokojený dovážanými výrobkami, a nie domácim výrobným odvetvím. Okrem toho v poslednom sledovanom období dovážané výrobky vstupovali na trh za ceny, ktoré boli výrazne nižšie ako ceny výrobcov z Únie. Okrem toho, že cenový rozdiel uvedený v oddiele 7.1 vyvíjal značný tlak na hospodársku situáciu výrobného odvetvia Únie, ktorého zisky sa už aj tak nachádzajú v nestabilnej situácii, je pravdepodobné, že tento cenový rozdiel zvýši aj dopyt po ďalšom dovoze.

([20]) Niekoľko výrobcov z Únie oznámilo reštrukturalizačné programy zamerané na zníženie výrobnej kapacity s cieľom dosiahnuť udržateľnejšie miery využitia kapacity. Pozri aj oddiel „Plánované reštrukturalizácie“.

Graf 5

Ročná miera rastu niektorých ukazovateľov



(58) V uvedenom grafe sú znázornené indexy ročnej miery rastu spotreby, výroby, predaja na domácom trhu a dovozu. Počas prvých troch rokov rástla spotreba, výroba a predaj na domácom trhu priemerným tempom tesne pod 20 %. Počas posledného sledovaného obdobia však tento rast prudko poklesol na jednocifernú úroveň. Dovoz spočiatku rástol oveľa pomalším tempom, do roku 2025 však dohnal ostatné ukazovatele. V rámci posledného sledovaného obdobia tempo rastu dovozu prevýšilo tempo rastu ostatných ukazovateľov.

(59) Zo štatistík dovozu podľa krajiny pôvodu (tabuľka 2) vyplynulo, že tento nárast bol spôsobený najmä, hoci nie výlučne, dovozom z Číny. Údaje o historických podieloch na dovoze naznačovali, že čínsky dovoz spočiatku získaval podiel na trhu na úkor iných tretích krajín. V poslednom sledovanom období však čínsky dovoz začal získavať podiel na trhu na úkor výrobného odvetvia Únie. Očakáva sa, že tento trend bude pokračovať a že lacný dovoz bude ďalej rásť. Podľa spoločnosti Mobility Global Čína v roku 2025 vyrobila približne 7 miliónov hybridných vozidiel a jej výrobná kapacita sa odhaduje na dvojnásobok. Ako vyplýva z tabuľky 14, očakáva sa, že výroba bude naďalej rásť.

Tabuľka 14

Výroba čínskych hybridov

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

Zdroj: Mobility Global. Údaje za rok 2025 a prvý polrok 2026 odrážajú skutočnú výrobu, údaje za druhý polrok 2026 až 2030 predstavujú prognózy spoločnosti Mobility Global.

(60) K tomuto rastu dochádza napriek oslabujúcemu sa domácemu dopytu, pričom zaznamenaný predaj vozidiel medziročne klesol približne o 20 % vrátane 26 % poklesu predaja vozidiel typu PHEV ([21]). V dôsledku klesajúceho dopytu, nadmernej kapacity a intenzívnej domácej konkurencie sa čínski výrobcovia čoraz viac spoliehajú na vývozné trhy. Ako vyplýva z tabuľky 15, v roku 2025 vzrástol čínsky vývoz v porovnaní s rokom 2022 takmer o 500 %. Čína vyviezla približne 1,125 milióna hybridných osobných automobilov, z ktorých 27 % bolo určených pre Úniu. To predstavovalo nárast o 7 percentuálnych bodov v porovnaní s rokom 2024, keď do Únie smerovalo 20 % čínskeho vývozu hybridných osobných automobilov.

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

Tabuľka 15

Celkový celosvetový dovoz hybridných vozidiel z Číny

	2023	2024	2025
Celosvetový dovoz z Číny (v kusoch)	191 912	526 312	1 124 177
Index (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Zdroj: GTA.

(61) Zároveň, ako bolo vysvetlené v oddiele 5, sa zdalo, že dostupnosť alternatívnych vývozných destinácií je obmedzená. Naopak, trh Únie zostal pomerne otvorený a z pohľadu čínskych vývozcov, ktorí čelia slabému domácemu dopytu a nadmernej kapacite, preto bol a je atraktívnou vývoznou destináciou.

(62) Vzhľadom na významný a rýchlo rastúci dovoz do Únie, cenový rozdiel pri tomto dovoze, ako aj na vysoké dovozné prekážky na iných relevantných vývozných trhoch existuje pravdepodobnosť podstatného nárastu dovozu do Únie. Tento pretrvávajúci nárast lacného dovozu pravdepodobne vyvolá ďalší tlak na ceny výrobcov z Únie a oslabí ich predaj, podiel na trhu, ziskovosť a návratnosť investícií. To zase oslabí schopnosť výrobného odvetvia Únie udržať výrobu, zachovať pracovné miesta a financovať značné investície potrebné na inovácie a prechod na elektrifikáciu. Dostupné dôkazy preto potvrdili záver, že hrozí, že rastúci objem lacného dovozu spôsobí vážnu ujmu výrobnému odvetviu Únie.

Plánované reštrukturalizácie

(63) Na základe predbežnej analýzy Európskeho monitora reštrukturalizácie ([22]) a doplňujúcich správ spoločností a médií sa zdá, že od roku 2024 došlo k zintenzívneniu reštrukturalizačných aktivít medzi výrobcami automobilov z Únie. Nasledujúca analýza sa zameriava na hlavných výrobcov automobilov z Únie.

(64) V decembri 2024 sa jeden výrobca z Únie zaviazal, že do roku 2030 zníži počet zamestnancov vo svojich nemeckých prevádzkach o viac ako 35 000 ([23]). Tento údaj bol následne v marci 2026 revidovaný smerom nahor, pričom spoločnosť predpokladá, že do roku 2030 dôjde v rámci celej skupiny v EÚ k zrušeniu približne 50 000 pracovných miest ([24]).

(65) V septembri 2026 výrobca z Únie schválil plány na zrušenie ďalších 50 000 pracovných miest na celom svete. Tým sa celkový počet pracovných miest, ktoré výrobca plánuje zrušiť do roku 2030, zvýši na približne 100 000, z čoho približne 50 000 pracovných miest bolo potvrdených v rámci Únie a ďalších 50 000 po celom svete, pričom približne polovica z nich pripadá na Nemecko ([25]). Hoci sa tieto prepúšťania týkajú širokého spektra oblastí, a nie sú konkrétne zamerané na výrobu vozidiel HEV alebo PHEV, budúcnosť výroby hybridných vozidiel je napriek tomu pod rastúcim tlakom v dôsledku týchto oznámení o rozsiahlej reštrukturalizácii, ktorých cieľom je zabezpečiť zníženie výrobných kapacít. Napríklad v oznámení zo septembra 2026 sa uvádzalo, že výrobca z Únie v súčasnosti nemôže zaručiť budúce výrobné kvóty pre závody Hannover (12 900 zamestnancov), Emden (7 700 zamestnancov), Zwickau (8 000 zamestnancov) a Audi Neckarsulm (15 500 zamestnancov) po roku 2030 vzhľadom na rastúcu konkurenciu zo strany dovozcov ([26]). Závody Hannover a Neckarsulm sa podieľajú na výrobe

([22]) Európsky monitor reštrukturalizácie sleduje rozsiahle zmeny v zamestnanosti a oznámenia o reštrukturalizácii uverejnené výrobcami automobilov v celej Európskej únii, pričom zaznamenáva oznámené prípady reštrukturalizácie, ktoré sa týkajú najmenej 100 pracovných miest alebo 10 % zamestnanosti vo väčších podnikoch.

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

nových hybridných vozidiel, čo poukazuje na ohrozenie pracovných miest súvisiacich s výrobou nových hybridných vozidiel v nich. Okrem toho je viacero výrobných liniek v Únii dostatočne flexibilných na to, aby mohli vyrábať vozidlá s rôznymi hnacími sústavami, čo znamená, že zatvorenie akéhokoľvek takéhoto závodu bude mať dôsledky pre budúcu potenciálnu výrobu hybridných vozidiel (HEV) a plug-in hybridných vozidiel (PHEV).

(66) Komisia konštatovala, že ďalší výrobca hybridných vozidiel z Únie si kladie za cieľ do roku 2030 zvýšiť využitie kapacity na 80 % prostredníctvom reštrukturalizácie a zníženia európskej výrobnej kapacity o 800 000 jednotiek ([27]). V rámci tejto reštrukturalizácie plánuje výrobca z Únie ukončiť výrobu vozidiel v Poissy (Francúzsko) najskôr do konca roka 2028. Súčasťou tohto ukončenia bude aj výroba hybridných vozidiel. Očakáva sa, že areál bude namiesto toho využitý na činnosti, ako je výroba náhradných dielov, úprava vozidiel, recyklácia, 3D tlač a ďalšie priemyselné činnosti.

(67) To naznačuje, že hoci dopyt po elektrických vozidlách rastie, rast trhu si prevažne pripisujú dovážané hybridné vozidlá a výrobcovia z Únie plánujú znížiť výrobnú kapacitu namiesto toho, aby z tohto rastu trhu dokázali plne ťažiť. Očakávané pokračovanie nárastu lacného dovozu ešte viac zvýši tlak na výrobcov z Únie.

(68) Komisia zaznamenala ďalšie oznámenia o rozsiahlej reštrukturalizácii, ktoré priamo súvisia so zvýšeným globálnym tlakom a agresívnou cenotvorbou v automobilovom priemysle a pravdepodobne ovplyvnia budúcu výrobu hybridných vozidiel. Napríklad iný výrobca automobilov oznámil novú komplexnú dlhodobú stratégiu a reštrukturalizáciu zameranú na riešenie intenzívnej globálnej konkurencie, nákladov na vývoj a rastúceho tlaku zo strany rýchlo sa rozvíjajúcich čínskych výrobcov ([28]). Tento výrobca z Únie má v úmysle znížiť náklady na vývoj elektrických vozidiel, a preto plánuje celosvetovo znížiť počet svojich zamestnancov v oblasti inžinierstva o 15 % až 20 % ([29]) a zameriava sa na celosvetové zníženie počtu pracovných miest v technických, výskumných a administratívnych inžinierskych pozíciách, čo však výrazne ovplyvní prevádzku vo Francúzsku a Španielsku.

(69) Komisia okrem toho vzala na vedomie oznámenia ďalšieho výrobcu hybridných vozidiel z Únie týkajúce sa celosvetového zníženia počtu zamestnancov takmer o 8 000 v priebehu roka 2027 ([30]), pričom väčšina zrušených pracovných miest bude v Nemecku. Spoločnosť uviedla, že hlavnými dôvodmi reorganizácie sú klesajúca ziskovosť a závažné nepriaznivé trhové podmienky.

(70) Okrem toho ďalší výrobca z Únie prijal stratégie štrukturálneho znižovania počtu zamestnancov a obmedzovania nákladov s cieľom zachovať ziskovosť. Vzhľadom na klesajúci dopyt po vozidlách vyššej triedy a silný cenový tlak v Číne viedlo výsledné zaťaženie celosvetových tržieb k nutnosti obmedziť prevádzku, znížiť výrobné ciele a komplexne prehodnotiť nákladovú štruktúru spoločnosti ([31]).

Významné dostupné celosvetové kapacity

(71) V tabuľke 16 je uvedená prognóza spoločnosti Mobility Global týkajúca sa celkovej kapacity závodov na hlavných svetových trhoch, a to v Číne, Turecku, Kórei, Japonsku a Spojenom kráľovstve. Z prognózy vyplýva, že rastový trend v oblasti kapacity by mal v rokoch 2025 až 2033 pokračovať, a to predovšetkým vďaka rozširovaniu kapacít v Číne. Odhaduje sa, že po roku 2025 klesne využitie týchto závodov pod 50 %, čo odzrkadľuje významný a znepokojujúci objem voľných kapacít. Hlavným faktorom je tu najmä Čína, kde sa odhaduje, že využitie kapacity dosahuje iba 43 %. V dôsledku toho môže odhadovaná nadmerná kapacita na týchto svetových trhoch dosiahnuť až 50 miliónov vozidiel, čo zodpovedá skutočnej výrobe. Hoci sa tieto údaje netýkajú konkrétne hybridných vozidiel, poskytujú relevantný kontext na posúdenie podmienok, v ktorých funguje segment hybridných vozidiel. To je obzvlášť dôležité vzhľadom na flexibilitu automobilovej výroby, keďže výrobcovia sú schopní vyrábať vozidlá s rôznymi pohonnými jednotkami na tých istých výrobných linkách. V dôsledku toho má vývoj celkovej automobilovej výroby a výrobných kapacít význam pre posúdenie kapacitných podmienok, s ktorými sa stretáva segment hybridných vozidiel.

([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/.

Tabuľka 16

Prognóza celkovej kapacity závodov na hlavných svetových trhoch

Čína, Japonsko, Kórea, Turecko, Spojené kráľovstvo											
Ukazovateľ/rok	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Celková výroba (v 1 000 kusoch)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Index	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Celková kapacita (v 1 000 kusoch)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Index	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Využitie kapacity (v %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Zdroj: Mobility Global.

(72) Na základe predbežnej analýzy svetového trhu s automobilmi teda existuje dostatočná voľná kapacita na strane vývozcov, pričom sa plánuje jej ďalšie rozširovanie, ktoré sa vzhľadom na nízke dovozné ceny a atraktívnosť trhu Únie pre nové hybridné vozidlá pravdepodobne bude čoraz viac orientovať na trh Únie.

Zásoby

(73) Úroveň zásob hybridov v Únii je relevantným ukazovateľom budúceho tlaku, ktorý budú na výrobné odvetvie Únie vyvíjať dovážané výrobky, keďže tieto množstvá sú určené na predaj na trhu Únie.

(74) V tejto fáze sa analýza zameriava najmä na Čínu, keďže sa zdá, že nárast dovozu je spôsobený predovšetkým, hoci nie výlučne, dovozom s pôvodom v Číne. S cieľom odhadnúť úroveň zásob dotknutého výrobku v Únii boli preskúmané štatistiky vývozu z Číny do Únie za obdobie rokov 2023 až 2025. Rozdiel medzi vývozom, ktorý uvádza Čína, a dovozom, ktorý zaznamenala Únia, možno považovať za vozidlá čakajúce na colné konanie v Únii. Vzhľadom na to, že preprava vozidiel z Číny do Únie môže trvať niekoľko mesiacov, údaje týkajúce sa prebiehajúceho roka neboli zohľadnené.

Tabuľka 17

Porovnanie čínskych štatistík vývozu a štatistík dovozu EÚ

	2023	2024	2025
Čínsky vývoz do EÚ (v kusoch)	47 644	114 197	356 037
Dovoz z Číny do EÚ (v kusoch)	46 001	106 542	302 403
Rozdiel (v kusoch)	1 643	7 655	53 634

Zdroj: Čínske štatistiky vývozu a Eurostat.

(75) Rozdiel medzi vývozom a dovozom bol v roku 2023 zanedbateľný, v roku 2024 sa mierne zvýšil a v roku 2025 výrazne vzrástol, pričom dosiahol približne 53 000 vozidiel. Hoci niektoré z týchto vozidiel mohli prejsť colným konaním v roku 2026, rozsah rozdielu zaznamenaného v roku 2025 zostáva výrazne vyšší ako v predchádzajúcich troch rokoch. To naznačuje, že zásoby sa čoraz viac hromadia, a tým zvyšujú tlak, ktorý dovoz vyvíja na výrobné odvetvie Únie.

7.3. **Záver**

(76) Vzhľadom na uvedené skutočnosti Komisia predbežne dospela k záveru, že výrobcovia z Únie sa nachádzajú v zraniteľnej situácii a čelia hrozbe vážnej ujmy, čo dokazujú klesajúce ekonomické ukazovatele uvedené v oddiele 7.1, významný a zrýchľujúci sa nárast lacného dovozu, plánované reštrukturalizácie v rámci výrobného odvetvia Únie, značné voľné celosvetové výrobné kapacity a čoraz väčšie zásoby na trhu Únie.

8. PRÍČINNÁ SÚVISLOSŤ

(77) Komisia preskúmala, či zvýšený dovoz spôsobil výrobcom z Únie hrozbu vážnej ujmy. Okrem toho Komisia preskúmala aj to, či k hrozbe vážnej ujmy pre výrobcov z Únie nemohli v rovnakom čase prispieť iné známe faktory, ktoré by spochybnili existenciu príčinnej súvislosti medzi hrozbou ujmy, ktorú utrpelo výrobné odvetvie Únie, a zvýšeným dovozom.

8.1. Nárast dovozu

(78) Komisia predbežne určila, že existuje príčinná súvislosť medzi zvýšeným dovozom dotknutého výrobku a hrozbou vážnej ujmy, ktorú utrpeli výrobcovia z Únie. Príčinnú súvislosť medzi nárastom dovozu a nestabilnou hospodárskou situáciou výrobného odvetvia Únie potvrdil vývoj zaznamenaný v poslednom sledovanom období.

(79) Hoci spotreba v Únii a predaj v Únii počas posudzovaného obdobia vzrástli, posledné sledované obdobie sa vyznačuje tým, že ide o prvé obdobie, počas ktorého bol rast trhu pokrytý prevažne dovozom, a nie výrobným odvetvím Únie. Keďže dovoz v tomto období agresívne rozširoval svoju prítomnosť na trhu Únie, ekonomické ukazovatele výrobného odvetvia Únie sa zhoršili, čo zahŕňalo stratu podielu na trhu, výrazný cenový tlak, čoraz nestabilnejšiu ziskovosť a potrebu ďalšej reštrukturalizácie.

(80) Mesačné údaje za posledné sledované obdobie naznačujú, že dovoz na trh Únie vstupuje čoraz rýchlejším tempom. Okrem toho vývozcovia majú k dispozícii dostatočné voľné kapacity a plánujú ďalšie rozširovanie. Vzhľadom na cenovú atraktívnosť trhu Únie pre hybridné vozidlá sa očakáva, že trend dovozu zaznamenaný v poslednom sledovanom období bude pokračovať, a dokonca sa ešte zrýchli.

(81) Vzhľadom na už aj tak nestabilnú ziskovosť výrobného odvetvia Únie, spolu s vysokými fixnými nákladmi a značnými investíciami potrebnými na udržanie konkurencieschopnosti na tomto trhu, bude pokračovanie zrýchľujúceho sa dovozného trendu nepochybne ďalej zhoršovať hospodársku situáciu odvetvia (tak ako to bolo v poslednom sledovanom období) a pravdepodobne spôsobí výrobcom z Únie vážnu ujmu už v najbližšej budúcnosti.

(82) Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že existuje príčinná súvislosť medzi zvýšením dovozu a hrozbou vážnej ujmy, ktorú utrpeli výrobcovia z Únie.

8.2. Ďalšie známe faktory

(83) Aby sa hrozba vážnej ujmy nepripisovala iným faktorom ako zvýšenému dovozu, Komisia vykonala predbežnú analýzu s cieľom určiť, či k hrozbe vážnej ujmy, ktorú utrpeli výrobcovia z Únie, mohli prispieť aj iné faktory, a odlíšiť účinky týchto faktorov od účinkov zvýšeného dovozu v záujme predbežného stanovenia existencie skutočného a podstatného vzťahu medzi príčinou a účinkom.

(84) Hoci vysoké ceny energie predstavujú dôležitý faktor pri výrobe hybridných vozidiel, skutočná hrozba vážneho poškodenia vyplýva z tlaku, ktorý na ceny v EÚ vyvíja náhly nárast lacného dovozu. Ceny energií sú v Únii vo všeobecnosti vyššie ako v niektorých iných častiach sveta. Za normálnych trhových podmienok môžu výrobcovia zohľadniť zvýšenie nákladov vo svojich predajných cenách, aby si udržali primeraný zisk. Dotknutý výrobok však vstupuje do Únie za ceny, ktoré sú v priemere o 18 % nižšie ako ceny v Únii, a vyvíja tlak, ktorý zabránil výrobcom z Únie zvýšiť svoje predajné ceny s cieľom pokryť náklady na energiu. Hrozbu ujmy teda nespôsobilo samotné zvýšenie nákladov, ale – v dôsledku zvýšeného dovozu – neschopnosť výrobcov z Únie presne zohľadniť toto zvýšenie nákladov v predajných cenách.

(85) Pokiaľ ide o vývoznú výkonnosť výrobcov z Únie, v priebehu posudzovaného obdobia bola vo veľkej miere stabilná, s výnimkou roka 2024, keď vývoz poklesol. Vzhľadom na túto stabilitu Komisia predbežne dospela k záveru, že vývozná výkonnosť neprispela k hrozbe vážnej ujmy.

(86) Pokiaľ ide o spotrebiteľský dopyt, počet registrácií hybridných vozidiel v EÚ od roku 2023 neustále rastie. Okrem toho sa podľa spoločnosti Global Mobility očakáva, že počet registrácií bude naďalej rásť až do roku 2029.

Tabuľka 18

Vývoj počtu registrácií nových hybridných vozidiel v EÚ (vrátane prognózy)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Registrácie (v tisícoch kusov)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Zdroj: Mobility Global a ACEA. Údaje za roky 2026 – 2030 predstavujú prognózu spoločnosti Mobility Global.

(87) Nielenže rastie počet registrácií, ale aj podiel hybridných vozidiel na celkovom počte registrácií sa zvýšil z 33 % v roku 2023 na 46 % v poslednom sledovanom období.

Tabuľka 19

Podiel nových hybridných vozidiel na celkovom počte registrácií v EÚ

	2023	2024	2025	Posledné sledované obdobie
Podiel hybridných vozidiel na celkovom počte registrácií v EÚ (v %)	33	38	44	46
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Zdroj: Mobility Global a ACEA.

(88) Komisia preto predbežne konštatovala, že dopyt Únie po hybridných vozidlách rastie, a teda neprispieva k hrozbe vážnej ujmy.

(89) Pokiaľ ide o regulačné prostredie týkajúce sa znižovania emisií CO_2, nemožno ho považovať za príčinu hrozby vážnej ujmy. Naopak, súčasný vývoj v oblasti regulácie, ako aj navrhované zmeny, zlepšili vyhliadky výrobcov hybridných vozidiel. Hoci Únia stanovila ambiciózne ciele zníženia emisií CO_2 pre nové osobné automobily a dodávky, tieto opatrenia neznamenajú okamžitý zákaz hybridných technológií. Rámec prechodu sa skôr postupne formoval a v poslednom období sa vyvinul spôsobom, ktorý je pre výrobcov hybridných vozidiel menej obmedzujúci, než sa pôvodne predpokladalo. Konkrétne sa politický smer posunul od očakávaní rýchlejšieho prechodu na výlučne batériovo poháňané vozidlá do roku 2030 k postupnejšiemu prístupu smerujúcemu k roku 2035 a návrh cieľa zníženia emisií CO_2 o 90 % namiesto úplného zákazu vozidiel, ktoré nie sú batériovo poháňané, ponecháva priestor na ďalšiu existenciu hybridných vozidiel. Komisia sa preto domnieva, že súčasné regulačné prostredie nemožno v súčasnosti charakterizovať ako prostredie, ktoré by mohlo spôsobiť vážnu ujmu výrobcom hybridných vozidiel v Únii.

(90) Komisia teda predbežne nezistila žiadne iné faktory, ktoré by oslabili príčinnú súvislosť medzi nárastom dovozu a hrozbou vážnej ujmy pre výrobcov z Únie.

8.3. **Záver**

(91) Komisia z uvedených dôvodov dospela k predbežnému záveru, že medzi významným zvýšením dovozu a hrozbou vážnej ujmy pre výrobné odvetvie Únie, existuje príčinná súvislosť. Hoci k hrozbe vážnej ujmy pre výrobcov z Únie mohli prispieť aj iné faktory, tieto faktory príčinnú súvislosť neoslabili.

9. **ZÁUJEM ÚNIE**

(92) Komisia preskúmala, či by prijatie predbežných opatrení bolo v záujme Únie. Analýza záujmu Únie bola založená na vyhodnotení všetkých jednotlivých dotknutých záujmov vrátane záujmov výrobcov z Únie, dovozcov a používateľov.

(93) Cieľ klimatickej neutrality je ústredným prvkom Európskej zelenej dohody a je právne záväzným cieľom stanoveným v právnom predpise v oblasti klímy. Na dosiahnutie svojho cieľa klimatickej neutrality do roku 2050 ([32]) prijíma EÚ opatrenia na zníženie emisií z automobilov, keďže cestná doprava predstavuje jednu pätinu emisií CO_2 v EÚ ([33]). Cieľom EÚ je do roku 2030 znížiť emisie z osobných automobilov o 55 % a z dodávok o 50 % v porovnaní s rokom 2021, aby sa dosiahol cieľ nulových emisií z nových osobných automobilov a dodávok do roku 2035 ([34]). Predaj nových automobilov na benzínový alebo naftový pohon je preto (nateraz) zakázaný od roku 2035 ([35]).

(94) Počas súčasného obdobia prechodu od automobilov so spaľovacími motormi na plne elektrické automobily sa však hybridné automobily často používajú a spotrebitelia ich vyhľadávajú ako alternatívu, keďže tieto už prispievajú k znižovaniu emisií, ale nemajú nevýhodu nižšieho dojazdu v porovnaní s mnohými plne elektrickými automobilmi.

(95) To isté platí pre výrobcov automobilov, ktorí takisto využívajú hybridné vozidlá ako prechodné modely medzi vozidlami so spaľovacím motorom a plne elektrickými vozidlami, a to na rozloženie nákladov, aj ako „laboratórium“ pre výskum a inovácie, ktoré pripravujú pôdu pre najmodernejšie plne elektrické vozidlá.

(96) Ukončenie výroby hybridov v Únii by preto spotrebiteľom ponechalo málo alternatív, keďže podiel čínskeho dovozu na trhu už vytláča trhové podiely iných dodávateľov, ako sú Japonsko alebo Kórea, a počas posledného sledovaného obdobia začal čínsky dovoz takisto získavať podiel na trhu na úkor výrobného odvetvia Únie.

(97) Okrem toho sa tento trh vyznačuje vysokými fixnými nákladmi a značnými investičnými požiadavkami potrebnými na udržanie konkurencieschopnosti. Životaschopný a ziskový automobilový priemysel v Únii je nevyhnutný na zabezpečenie potrebných investícií do výskumu a vývoja na výrobu plne elektrických vozidiel v Únii do roku 2035. Nebolo by v záujme Únie, aby zelenú transformáciu EÚ stimulovali výlučne zahraniční aktéri.

(98) Komisia sa okrem toho domnieva, že dočasným ochranným opatrením vo forme uvedenej v oddiele 12 by sa dosiahla primeraná rovnováha medzi záujmami výrobcov z Únie a následných používateľov. Vzhľadom na význam odvetvia hybridných vozidiel pre hospodárstvo Únie, najmä pokiaľ ide o inovácie, elektrifikáciu a zamestnanosť, Komisia vo svojom predbežnom posúdení dospela k záveru, že uloženie opatrení na hybridné vozidlá by bolo v záujme Únie.

10. **KRITICKÉ OKOLNOSTI**

(99) Komisia v súlade s článkom 7 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2015/478 preskúmala, či existujú kritické okolnosti, za ktorých by omeškanie spôsobilo škodu, ktorú by bolo ťažké napraviť. Na tento účel Komisia posúdila situáciu výrobcov z Únie, vývoj dovozu v poslednom sledovanom období a pravdepodobnosť ďalšieho zvýšenia dovozu v blízkej budúcnosti.

(100) Ako sa vysvetľuje v oddiele 7, napriek výraznému rastu spotreby v Únii výrobcovia z Únie počas posledného sledovaného obdobia stratili podiel na trhu, zatiaľ čo ich ziskovosť výrazne klesla a dosiahla len približne dve tretiny minimálneho zisku, ktorý je zvyčajne potrebný na zabezpečenie dlhodobej finančnej životaschopnosti ich podnikania s hybridmi. V rovnakom čase vstupoval do Únie dovoz za ceny, ktoré boli v priemere o 18 % nižšie ako ceny výrobného odvetvia Únie. Výrobcovia z Únie preto čelili rastúcemu konkurenčnému tlaku v čase, keď bola ich schopnosť absorbovať ďalšie zhoršenie hospodárskej situácie už aj tak oslabená.

([32]) Znižovanie emisií uhlíka: Ciele a politiky EÚ | Témy | Európsky parlament.
([33]) Emisie CO_2 z automobilov: fakty a čísla (infografika) | Témy | Európsky parlament.
([34]) Znižovanie emisií z automobilov: Nové limity na emisie CO_2 z áut a dodávok v skratke | Témy | Európsky parlament.
([35]) V decembri 2025 však Komisia predložila návrh na preskúmanie emisných noriem CO_2 pre osobné automobily a dodávky. Podľa tohto návrhu od roku 2035 budú musieť výrobcovia automobilov (namiesto zníženia o 100 %) dodržiavať cieľ zníženia výfukových emisií o 90 %, pričom zvyšných 10 % emisií sa bude musieť kompenzovať používaním nízkouhlíkovej ocele vyrobenej v Únii alebo e-palivami a biopalivami. Popri plne elektrických vozidlách tak budú môcť aj po roku 2035 naďalej zohrávať svoju úlohu aj plug-in hybridy (PHEV), zariadenia na predĺženie dojazdu, mild hybridy a vozidlá so spaľovacím motorom. Pozri aj https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Mesačné údaje potvrdili, že nárast dovozu za nízke ceny pokračoval, najmä, ale nie výlučne, v prípade dovozu s pôvodom v Číne. Čínsky dovoz vstupoval do Únie zrýchleným tempom, najmä v druhej polovici posledného sledovaného obdobia, a získal ďalší podiel na trhu na úkor výrobného odvetvia Únie, ako aj iných tradičných dodávateľov na trh Únie. Domáci dopyt v Číne zároveň medziročne klesá, pričom sa očakáva, že výroba v Číne bude naďalej rásť, hoci využitie kapacity je podľa odhadov na veľmi nízkej úrovni 43 %. Táto kombinácia nadmernej kapacity, oslabenia domáceho dopytu a intenzívnej domácej konkurencie vytvára silný stimul pre čínskych výrobcov, aby v blízkej budúcnosti vyhľadávali vývozné trhy. Čoraz častejšie využívanie opatrení obmedzujúcich obchod na iných trhoch ešte zvyšuje riziko, že tento vývoz bude nasmerovaný do Únie, ktorá zostáva relatívne otvoreným a atraktívnym trhom. Únia je preto vystavená riziku bezprostredného ďalšieho zvýšenia dovozu v čase, keď sa jej výrobné odvetvie už aj tak nachádza v nestabilnej situácii.

(102) Komisia usúdila, že kombinácia už aj tak nestabilnej hospodárskej situácie výrobcov z Únie, pokračujúceho zvyšovania dovozu, značného cenového tlaku vyvíjaného týmto dovozom a pravdepodobnosti ďalšieho zvyšovania dovozu v blízkej budúcnosti vytvára situáciu, v ktorej by akékoľvek oneskorenie pri prijímaní dočasných ochranných opatrení spôsobilo ťažko napraviteľnú škodu. Ak by sa neprijali včasné opatrenia, výrobné odvetvie Únie by čelilo ďalšiemu zvyšovaniu objemov dovozu a pokračujúcemu cenovému tlaku pred tým, než by sa prešetrovanie stihlo ukončiť.

(103) Komisia preto dospela k predbežnému záveru, že existujú kritické okolnosti v zmysle článku 7 ods. 1 písm. a) nariadenia (EÚ) 2015/478 a že by sa mali bezodkladne prijať dočasné ochranné opatrenia.

11. VYLÚČENIE URČITÝCH KRAJÍN Z ROZSAHU PÔSOBNOSTI PREDBEŽNÝCH OPATRENÍ

(104) V súlade s článkom 18 nariadenia (EÚ) 2015/478 sa predbežné opatrenia nesmú uplatňovať na žiadny výrobok s pôvodom v rozvojovej krajine, ktorá je členom WTO, v Alžírsku ([36]) a Libanone ([37]), pokiaľ podiel danej krajiny na dovoze daného výrobku do Únie nepresiahne 3 %, a to za predpokladu, že rozvojové krajiny, ktoré sú členmi WTO a ich podiel na dovoze je nižší ako 3 %, spoločne nemajú väčší ako 9 % podiel na celkovom dovoze dotknutého výrobku do Únie.

(105) V prílohe I.1 sa uvádza zoznam rozvojových krajín, ktoré sú členmi WTO, spolu s Alžírskom a Libanonom, ktoré môžu byť oprávnené na oslobodenie od ochranných opatrení za podmienok stanovených v predchádzajúcom odôvodnení.

(106) Metodika použitá na určenie podielov dovozu rozvojových krajín vychádzala z celkového dovozu dotknutého výrobku do Únie v roku 2025. Podiel dovozov s pôvodom v každej rozvojovej krajine uvedenej v prílohe I.1 sa vypočítal ako podiel z uvedeného celkového dovozu. Dovoz s pôvodom na Ukrajine, v Keni, na Islande, v Lichtenštajnsku a Nórsku bol z výpočtu celkového dovozu vylúčený.

(107) V prílohe I.2 („Zoznam rozvojových krajín, na ktoré sa uplatňujú dočasné opatrenia“) sa ako výsledok tohto výpočtu uvádzajú rozvojové krajiny, na ktoré sa uplatňujú dočasné ochranné opatrenia, keďže ich podiel presahuje 3 %. Všetky rozvojové členské krajiny s menej ako 3 % podielom dovozu spoločne nepredstavovali viac ako 9 % celkového dovozu dotknutého výrobku do Únie v roku 2025.

(108) Okrem toho, ako sa uvádza v oddiele 4, z rozsahu pôsobnosti predbežných opatrení by sa mala vylúčiť aj Ukrajina, Európsky hospodársky priestor (EHP) a Keňa.

(109) Vzhľadom na požiadavky Dohody o vystúpení Spojeného kráľovstva Veľkej Británie a Severného Írska z Európskej únie a z Európskeho spoločenstva pre atómovú energiu (ďalej len „dohoda o vystúpení“), ktorej neoddeliteľnou

([36]) Rozhodnutie Rady 2005/690/ES z 18. júla 2005 o uzavretí Euro-stredomorskej dohody o pridružení medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Alžírskou demokratickou ľudovou republikou na strane druhej (Ú. v. EÚ L 265, 10.10.2005, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Rozhodnutie Rady 2006/356/ES zo 14. februára 2006 o uzavretí Euro-stredomorskej dohody o pridružení medzi Európskym spoločenstvom a jeho členskými štátmi na jednej strane a Libanonskou republikou na strane druhej (Ú. v. EÚ L 143, 30.5.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj.).

súčasťou je Windsorský rámec, a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/2170 ([38]) a s cieľom zabezpečiť, aby dotknuté výrobky mohli naďalej vstupovať do Severného Írska, by sa na uvedené výrobky nemali vzťahovať kvóty, ak sa dovážajú z inej časti Spojeného kráľovstva a predávajú konečným spotrebiteľom na území Severného Írska a sú registrované na používanie v Severnom Írsku. Na základe dostupných dôkazov sa Komisia nedomnieva, že by to mohlo predstavovať významné riziko pre účinnosť opatrenia. Komisia však bude pozorne monitorovať obchodné toky dotknutého výrobku prepraveného z inej časti Spojeného kráľovstva do Severného Írska, ako aj následné obchodné toky zo Severného Írska do zvyšku Únie a podľa potreby môže toto nariadenie zmeniť.

12. ZÁVERY A PRIJATIE PREDBEŽNÝCH OPATRENÍ

12.1. Prijatie predbežných opatrení

(110) Dospelo sa k predbežnému záveru, že výrobcom z Únie hrozí vážna ujma. Vzhľadom na kritické okolnosti, ako sa vysvetľuje v oddiele 10, sa usúdilo, že pred ukončením súčasného prešetrovania by sa mali prijať dočasné ochranné opatrenia, aby sa zabránilo ďalšej škode pre výrobné odvetvie Únie, ktorú by bolo ťažké napraviť.

12.2. Forma, úroveň a trvanie predbežného opatrenia

(111) Komisia pri stanovovaní najvhodnejšej formy dočasného ochranného opatrenia zohľadnila viacero prvkov.

(112) Po prvé, Komisia zvážila, čo je vhodné na nápravu hrozby vážnej ujmy pre výrobcov z Únie, ktorá sa prejavila počas posledného sledovaného obdobia.

(113) Po druhé, Komisia zohľadnila svoju prax v predchádzajúcich ochranných prešetrovaniach a platné medzinárodné záväzky, podľa ktorých by sa mali zachovávať tradičné obchodné toky v takej miere, v akej neumocňujú zistenú hrozbu vážnej ujmy.

(114) Po tretie, Komisia zvážila cenové úrovne, pri ktorých dovoz vstupuje do Únie, osobitné okolnosti na trhu a schopnosť vyvážajúcich výrobcov absorbovať veľmi vysoké dodatočné clá ([39]). Opatrením by sa mala výrobcom z Únie poskytnúť účinná ochrana pred zvýšeným dovozom, ktorý spôsobuje hrozbu vážnej ujmy.

(115) Vzhľadom na uvedené úvahy, najmä pokiaľ ide o kritické okolnosti, ktoré si vyžadujú okamžité opatrenia, Komisia usúdila, že sadzobné opatrenie by nebolo účinnou reakciou na hrozbu vážnej ujmy, pretože by dostatočne nezabránilo zvýšeniu dovozu. Za nutné na zabezpečenie účinnej ochrany výrobcov z Únie sa preto považovalo kvantitatívne obmedzenie vo forme dovozných kvót, ktorým by sa stanovilo maximálne množstvo dotknutého výrobku, ktoré možno doviezť do Únie počas obdobia uplatňovania dočasného ochranného opatrenia. Dovoz mimo kvót by nemal byť povolený. Keď sa odkazuje na dovoz, malo by sa to chápať ako colné vyhlásenie na prepustenie do voľného obehu.

(116) Komisia zabezpečila, aby toto opatrenie bolo v súlade so záväzkami Únie vyplývajúcimi z dvojstranných alebo regionálnych obchodných dohôd s tretími krajinami. Komisia sa rozhodla uložiť opatrenie vo forme kvót. Komisia dospela k záveru, že prijatie takéhoto opatrenia predstavuje najmenej rušivé opatrenie na pokračovanie dvojstranného obchodu s partnermi Únie v oblasti voľného obchodu, ktoré je nevyhnutne potrebné na nápravu vzniknutých ťažkostí.

([38]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/2170 zo 16. decembra 2020 o uplatňovaní colných kvót Únie a iných dovozných kvót Únie (Ú. v. EÚ L 432, 21.12.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) V tejto súvislosti Komisia zohľadnila značné voľné výrobné kapacity, ktoré majú vyvážajúci výrobcovia k dispozícii, obmedzenú kapacitu domácich trhov absorbovať tieto kapacity a čoraz častejšie využívanie opatrení obmedzujúcich obchod na iných trhoch, v dôsledku čoho je trh Únie mimoriadne atraktívny ako odbytisko pre nadmernú výrobu.

(117) S prihliadnutím na záujem Únie a s cieľom zabezpečiť optimálne využívanie objemov kvót Komisia usúdila, že by sa kvóty mali na jednej strane prideliť konkrétnym krajinám, ktoré majú podstatný záujem na dodávkach dotknutého výrobku (tzv. kvóty pre jednotlivé krajiny), a na druhej strane všetkým ostatným krajinám pôvodu. Na účel tohto nariadenia sa predpokladá, že významný záujem na dodávkach majú tie krajiny, ktoré mali v roku 2025 podiel na dovoze dotknutého výrobku vyšší ako 2 %, a mali by sa im prideliť kvóty pre jednotlivé krajiny. Zvyšková kvóta (ďalej len „kvóta pre ostatné krajiny“) by sa mala prideliť všetkým ostatným dodávateľským krajinám.

(118) Komisia považovala za vhodné stanoviť objemy kvót pre jednotlivé krajiny na úrovni dovozu zaznamenaného z príslušnej krajiny v roku 2025 zvýšenej o hodnotu mierne nad 15 %. V tomto prístupe sa zohľadnil významný rast trhu Únie s novými hybridnými vozidlami, ktorý za predchádzajúce tri roky predstavoval v priemere 15 %. Komisia usúdila, že stanovenie kvót iba na historických úrovniach obchodu by primerane neodrážalo vývoj trhu ani záujmy používateľov v Únii. Rok 2025 bol predbežne vybraný ako referenčný rok, pretože ide o posledný celý rok, za ktorý sú dostupné údaje. Okrem toho bol v roku 2025 zaznamenaný najvyšší objem dovozu.

(119) Keďže okrem krajín pôvodu s podstatným záujmom na dodávkach dotknutého výrobku (držitelia kvót pre jednotlivé krajiny) bol počet vozidiel dovezených z ostatných krajín pôvodu obmedzený a s cieľom zabrániť neprimeranému obmedzeniu ich prístupu na trh Únie bola kvóta pre ostatné krajiny stanovená na 1 500 vozidiel namiesto toho, aby sa vypočítala v súlade s metodikou opísanou v odôvodnení 118.

(120) Kvóty sú stanovené v prílohe II k tomuto nariadeniu. Kvóty by sa mali spravovať štvrťročne, pričom nevyužité objemy kvót by sa počas obdobia uplatňovania dočasného ochranného opatrenia mali preniesť do nasledujúceho štvrťroka (od 1. decembra 2026 do 28. februára 2027, od 1. marca 2027 do 31. mája 2027 a od 1. júna 2027 do 18. júna 2027).

(121) Kvóta pre ostatné krajiny by sa mala napĺňať na základe časového poradia dátumov prijatia vyhlásení na prepustenie do voľného obehu, ako sa stanovuje vo vykonávacom nariadení Komisie (EÚ) 2015/2447 ([40]). Tento spôsob správy si vyžaduje úzku spoluprácu medzi členskými štátmi a Komisiou.

(122) Na dovoz v rámci uplatniteľnej kvóty sa vzťahuje colná sadzba, ktorá sa inak uplatňuje na dotknutý výrobok, pričom sa zohľadňuje akékoľvek preferenčné sadzobné zaobchádzanie stanovené v dohode medzi Úniou a krajinou pôvodu.

(123) To, či je tovar dovážaný z rozvojových krajín oprávnený na vyňatie spod kvót, závisí od pôvodu tovaru. Použiť by sa teda mali kritériá na určenie nepreferenčného pôvodu tovaru, ktoré sú v súčasnosti platné v Únii.

(124) Dovoz nad rámec uplatniteľnej kvóty by sa nemal povoliť.

(125) Keďže kvóty sú vyjadrené počtom vozidiel, môžu sa prideliť len celé jednotky. Ak sa objem kvóty počíta *pro rata temporis* alebo ak sa v prípade žiadostí o čerpanie kvóty, ktoré prekračujú dostupný zostatok, prideľujú objemy na pomernom základe, výsledok by sa mal zaokrúhliť nadol na najbližšiu celú jednotku, aby sa kvóta nikdy neprekročila. Aby sa neznížil celkový objem kvóty, zostatok vyplývajúci zo zaokrúhľovania nadol by nemal zostať k dispozícii na čerpanie v súčasnom období platnosti kvóty, ale mal by sa preniesť do nasledujúceho obdobia platnosti kvóty, s výnimkou posledného obdobia platnosti kvóty.

(126) Predbežné opatrenia by sa mali uplatňovať počas 200 kalendárnych dní (do 18. júna 2027) odo dňa, keď toto nariadenie nadobudne účinnosť. S cieľom zabezpečiť, aby sa tieto pravidlá začali uplatňovať čo najskôr, mali by sa uplatňovať od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia bez akéhokoľvek obdobia blokovania.

([40]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2015/2447 z 24. novembra 2015, ktorým sa stanovujú podrobné pravidlá vykonávania určitých ustanovení nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 343, 29.12.2015, s. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Prešetrovaný výrobok je uvedený v odôvodnení 5. Výrobné procesy a trhové podmienky v automobilovom priemysle ako celku sa však vyznačujú vysokým stupňom zložitosti. Predmetný výrobok sa konkrétne môže vyrábať vo výrobných zariadeniach, v ktorých sa vyrábajú aj vozidlá mimo vymedzenia výrobku, a to aj použitím rovnakých komponentov. Predaj použitých vozidiel je okrem toho dôležitou vlastnosťou automobilového odvetvia. Komisia bude preto monitorovať dovozné trendy, najmä pokiaľ ide o:

— vozidlá určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom, použité alebo nové, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN 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,

— v rámci kategórie uvedenej v predchádzajúcej zarážke, mikrohybridné elektrické vozidlá určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom slúžiacim ako motor na pohon a so zdrojom elektrickej energie, ako je integrovaný alternátor alebo štartér, ktorý sa používa len na iné funkcie než pohon; použité alebo nové, v súčasnosti patriace pod kódy 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 a 8703 33 90 10,

— motorové vozidlá na nákladnú dopravu s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 5 ton, použité alebo nové, bez ohľadu na ich hnaciu sústavu, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN 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,

— použité hybridné vozidlá, určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom a jedným alebo viacerými elektrickými motormi slúžiacimi ako motory na pohon, bez ohľadu na počet pohybujúcich sa kolies, tiež schopné napájania z externého zdroja elektrickej energie, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (kódy TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90),

— použité vozidlá iba s elektrickým motorom slúžiacim ako motor na pohon, určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, v súčasnosti patriace pod číselný znak 8703 80 90.

(128) Monitorovanie uvedených kategórií vozidiel Komisii umožní posúdiť vývoj dovozu týchto vozidiel a rozhodnúť, či zmeny v štruktúre dovozu môžu ovplyvniť účinnosť tohto opatrenia.

(129) Komisia konzultovala s Výborom pre ochranné opatrenia zriadeným podľa článku 3 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2015/478 a článku 22 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2015/755,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

1. S výhradou článku 4 sa týmto otvárajú kvóty vzťahujúce sa na dovoz určitých nových hybridných vozidiel, s pôvodom v tretích krajinách, určených hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom a jedným alebo viacerými elektrickými motormi slúžiacimi ako motory na pohon, bez ohľadu na počet pohybujúcich sa kolies, tiež schopných napájania z externého zdroja elektrickej energie, v súčasnosti patriacich pod číselné znaky KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 a ex 8703 70 00 (kódy 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), do Únie, a to na obdobie 200 kalendárnych dní od nadobudnutia účinnosti tohto nariadenia.

2. Ak sa kvóta vyčerpá, dovozu dotknutého výrobku sa vstup do Únie nepovolí.

3. Deklarovanie kvót pre príslušný pôvod je povinné.

4. Na dovoz v rámci uplatniteľnej kvóty sa vzťahuje colná sadzba, ktorá sa inak uplatňuje na dotknutý výrobok, pričom sa zohľadňuje akékoľvek preferenčné sadzobné zaobchádzanie stanovené v dohode medzi Úniou a krajinou pôvodu.

5. Bez ohľadu na prvý odsek dovoz dotknutého výrobku vstupujúceho do Severného Írska z inej časti Spojeného kráľovstva a predávaného konečným spotrebiteľom na území Severného Írska a registrovaného na používanie v Severnom Írsku nepodlieha kvótam.

6. Tento článok sa neuplatňuje na výrobky s pôvodom:

a) na Islande, v Lichtenštajnsku a Nórsku;

b) na Ukrajine;

c) v Keni;

d) v rozvojových krajinách uvedených v prílohe I.1 s výnimkou krajín uvedených v prílohe I.2.

Článok 2

1. Kvóty stanovené v článku 1 spravuje Komisia a členské štáty v súlade so systémom správy colných kvót stanoveným v článkoch 49 až 54 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/2447.

2. Kvóty sa spravujú štvrťročne: od 1. decembra 2026 do 28. februára 2027, od 1. marca 2027 do 31. mája 2027 a od 1. júna 2027 do 18. júna 2027.

3. Prideľovanie každej štvrťročnej kvóty sa zastavuje dvadsiaty pracovný deň Komisie nasledujúci po skončení štvrťročného obdobia.

4. Od 1. decembra 2026 do 18. júna 2027 sa objemy kvót, ktoré sa v jednom štvrťroku nevyužili, prenesú do ďalšieho štvrťroka v rámci toho istého ročného obdobia uplatňovania.

5. Množstvá pridelené v rámci kvóty sa môžu vrátiť v súlade s platnými colnými predpismi. Ak sa čerpanie štvrťročnej kvóty zastavilo v súlade s článkom 2 ods. 3 tohto nariadenia alebo ak sa colná kvóta vyčerpala alebo sa podľa tohto nariadenia inak uzavrel ďalší prístup k nej, vrátenie takýchto množstiev nevedie k opätovnému otvoreniu uvedenej kvóty na účely predkladania alebo prijímania nových žiadostí o jej čerpanie. Takéto vrátené množstvá sa zohľadňujú len na účely úpravy zostatku príslušnej kvóty. Ak sa nevyužitý zostatok štvrťročnej kvóty už preniesol do nasledujúceho štvrťroka v súlade s článkom 2 ods. 3 tohto nariadenia, množstvá vzťahujúce sa na predmetný štvrťrok vrátené po tomto prenesení sa do nasledujúceho štvrťroka neprenášajú. Uvedené kvóty preto už hospodárskym subjektom nebudú dostupné.

6. Odchylne od článku 51 ods. 5 vykonávacieho nariadenia (EÚ) 2015/2447 kvóty rozdelené týmto nariadením nepodliehajú obdobiu blokovania.

7. Ak požadované množstvá prekročia dostupný zostatok kvóty, množstvá, ktoré sa majú prideliť, sa určia na pomernom základe, a ak výsledok nie je celé číslo, zaokrúhlia sa nadol na najbližšiu celú jednotku. Kvóta sa odo dňa uvedeného pridelenia uzavrie. Zostatok, ktorý zostane v dôsledku zaokrúhľovania nadol, nie je k dispozícii na ďalšie čerpanie v rámci daného obdobia platnosti kvóty a prenesie sa do nasledujúceho obdobia platnosti kvóty, pokiaľ dotknuté obdobie platnosti kvóty nie je posledným obdobím platnosti kvóty v rámci toho istého ročného obdobia uplatňovania.

Článok 3

1. Dovoz výrobkov uvedených v prílohe III k tomuto nariadeniu podlieha spätnému dohľadu Únie v súlade s nariadeniami (EÚ) 2015/478 a (EÚ) 2015/755.

2. Zatriedenie výrobkov, na ktoré sa vzťahuje toto nariadenie, vychádza z KN a zo sadzobníka TARIC.

Článok 4

1. Pôvod akéhokoľvek výrobku, na ktorý sa vzťahuje toto nariadenie, sa určí v súlade s ustanoveniami o nepreferenčnom pôvode platnými v Únii a v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 ([41]).

2. Pokiaľ nie je stanovené inak, uplatňujú sa príslušné platné ustanovenia týkajúce sa cla.

Článok 5

1. Využívanie kvót uvedených v článku 1 na tovar s pôvodom v Čínskej ľudovej republike je podmienené predložením podpísaného a opečiatkovaného vývozného osvedčenia o kvóte vydaného Čínskou obchodnou komorou pre dovoz a vývoz strojov a elektronických výrobkov (CCCME) Čínskej ľudovej republiky.

2. Vývozné osvedčenie o kvóte sa vyhotovuje na tlačive, ktoré zodpovedá vzoru uvedenému v prílohe IV k tomuto nariadeniu.

Článok 6

Členské štáty a Komisia úzko spolupracujú, aby zabezpečili súlad s týmto nariadením.

Článok 7

Toto nariadenie nadobúda účinnosť 1. decembra 2026.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 23. novembra 2026

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 952/2013 z 9. októbra 2013, ktorým sa ustanovuje Colný kódex Únie (Ú. v. EÚ L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

PRÍLOHA I

I.1 — **Zoznam rozvojových krajín, ktoré sú členmi WTO, Alžírska a Libanonu**

Afganistan, Albánsko, Alžírsko, Angola, Antigua a Barbuda, Argentína, Arménsko, Bahrajn, Bangladéš, Barbados, Belize, Benin, Bolívia, Botswana, Brazília, Brunejsko-darussalamský štát, Burkina Faso, Burundi, Čad, Čierna Hora, Čile, Čína, Dominika, Dominikánska republika, Džibutsko, Egypt, Ekvádor, Eswatini, Fidži, Filipíny, Gabon, Gambia, Ghana, Grenada, Gruzínsko, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, India, Indonézia, Jamajka, Jemen, Jordánsko, Južná Afrika, Kambodža, Kamerun, Kapverdy, Kazachstan, Katar, Keňa, Kirgizská republika, Kolumbia, Kongo, Konžská demokratická republika, Kostarika, Kuba, Kuvajt, Laoská ľudovodemokratická republika, Lesotho, Libanon, Libéria, Macao, Madagaskar, Malawi, Malajzia, Maldivy, Mali, Maroko, Maurícius, Mauritánia, Mexiko, Moldavsko, Mongolsko, Mozambik, Mjanmarsko, Namíbia, Nepál, Nikaragua, Niger, Nigéria, Omán, Pakistan, Panama, Papua-Nová Guinea, Paraguaj, Peru, Pobrežie Slonoviny, Rwanda, Salvádor, Samoa, Saudská Arábia, Senegal, Severné Macedónsko, Seychely, Sierra Leone, Spojené arabské emiráty, Srí Lanka, Stredoafrická republika, Surinam, Svätá Lucia, Svätý Krištof a Nevis, Svätý Vincent a Grenadíny, Šalamúnove ostrovy, Tadžikistan, Tanzánia, Thajsko, Togo, Tonga, Trinidad a Tobago, Tunisko, Turecko, Uganda, Ukrajina, Uruguaj, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Východný Timor, Zambia, Zimbabwe.

I.2 — **Zoznam rozvojových krajín, na ktoré sa uplatňujú predbežné opatrenia**

Čína, Turecko, Mexiko a Maroko.

PRÍLOHA II

Objemy kvót

Výrobok	Číselné znaky KN a kódy TARIC	Pridelenie podľa krajiny (ak sa uplatňuje)	Od 1. decembra 2026 do 28. februára 2027	Od 1. marca 2027 do 31. mája 2027	Od 1. júna 2027 do 18. júna 2027	Poradové číslo
			Objem kvóty (v jednotkách)	Objem kvóty (v jednotkách)	Objem kvóty (v jednotkách)	
Určité nové hybridné vozidlá	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Čína	86 301	88 219	17 260	090254
		Japonsko	76 900	78 609	15 380	090255
		Turecko	56 844	58 107	11 369	090256
		Spojené kráľovstvo	47 431	48 485	9 486	090257
		Kórejská republika	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexiko	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroko	10 779	11 019	2 156	090260
		Srbsko	8 709	8 902	1 742	090261
		Spojené štáty americké	8 317	8 502	1 663	090262
		Južná Afrika (*)	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa	neuplatňuje sa
		ostatné krajiny	370	378	74	090290

(*) Neuplatňuje sa, keďže Južná Afrika je oslobodená od opatrení na základe prílohy I.2.

PRÍLOHA III

Zoznam výrobkov, ktoré sú predmetom spätného dohľadu

— Vozidlá určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom, použité alebo nové, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN 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,

— v rámci kategórie uvedenej v predchádzajúcej zarážke, mikrohybridné elektrické vozidlá určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom slúžiacim ako motor na pohon a so zdrojom elektrickej energie, ako je integrovaný alternátor alebo štartér, ktorý sa používa len na iné funkcie než pohon; použité alebo nové, v súčasnosti patriace pod kódy 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 a 8703 33 90 10,

— motorové vozidlá na nákladnú dopravu s celkovou hmotnosťou nepresahujúcou 5 ton, použité alebo nové, bez ohľadu na ich hnaciu sústavu, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN 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,

— použité hybridné vozidlá, určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, s piestovým spaľovacím motorom a jedným alebo viacerými elektrickými motormi slúžiacimi ako motory na pohon, bez ohľadu na počet pohybujúcich sa kolies, tiež schopné napájania z externého zdroja elektrickej energie, v súčasnosti patriace pod číselné znaky KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (kódy TARIC 8703 50 00 90; 8703 70 00 90),

— použité vozidlá iba s elektrickým motorom slúžiacim ako motor na pohon, určené hlavne na prepravu najviac deviatich osôb vrátane vodiča, v súčasnosti patriace pod číselný znak 8703 80 90.

PRÍLOHA IV

VÝVOZNÉ OSVEDČENIE O KVÓTE

ČÍNSKA OBCHODNÁ KOMORA PRE DOVOZ A VÝVOZ STROJOV A ELEKTRONICKÝCH VÝROBKOV (CCCME)
ADRESA: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TEL.: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

ČÍSLO OSVEDČENIA O KVÓTE:	
DÁTUM OSVEDČENIA O KVÓTE:	
MENO/NÁZOV PREDÁVAJÚCEHO:	
MENO/NÁZOV DOVOZCU:	
ČÍSLO OBCHODNEJ FAKTÚRY:	
DÁTUM OBCHODNEJ FAKTÚRY:	

P. č.	Číselný znak KN/kód TARIC	ZNAČKA	MODEL	MNOŽSTVO
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
SPOLU				

(*) CCCME môže zvýšiť počet riadkov tabuľky.

VYHLÁSENIE

Ja, podpísaný(-á), potvrdzujem, že toto osvedčenie sa týka hybridných elektrických vozidiel, na ktoré sa vzťahuje obchodná faktúra, ktorú predložil [MENO/NÁZOV PREDÁVAJÚCEHO] na účely vývozu čínskeho pôvodu do Európskej únie podľa opatrenia o kvótach v rámci ochranných opatrení EÚ pre hybridné elektrické vozidlá [vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) 2026/2614].

Vyhlasujem, že informácie uvedené v tomto osvedčení sú pravdivé a presné a že množstvo tovaru, ktorého sa toto osvedčenie týka, nepresahuje kvótu pridelenú Číne v rámci ochranných opatrení.

MENO ZODP. PRACOVNÍKA:

PODPIS:

DÁTUM: CCCME (PEČIATKA)