Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2026/2614

24.11.2026

IZVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) 2026/2614

z dne 23. novembra 2026

o uvedbi začasnih zaščitnih ukrepov v zvezi z uvozom nekaterih novih hibridnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2015/478 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2015 o skupnih pravilih za uvoz ([1]) ter zlasti členov 5 in 7 Uredbe,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2015/755 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2015 o skupnih pravilih za uvoz iz nekaterih tretjih držav ([2]) ter zlasti členov 3 in 4 Uredbe,

ob upoštevanju Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru ([3]) in zlasti člena 113(3), drugi odstavek, Sporazuma,

ob upoštevanju naslednjega:

1. OZADJE

(1) Evropska komisija (v nadaljnjem besedilu: Komisija) je 30. oktobra 2026 v skladu s členom 5 Uredbe (EU) 2015/478 in členom 3 Uredbe (EU) 2015/755 (osnovni uredbi) na lastno pobudo začela preiskavo glede uvedbe zaščitnih ukrepov v zvezi z uvozom novih hibridnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb (v nadaljnjem besedilu: hibridna vozila), v Unijo. Obvestilo o začetku je objavila v *Uradnem listu Evropske unije* ([4]) (v nadaljnjem besedilu: obvestilo o začetku).

(2) Začetek je sledil poglobljeni analizi informacij, ki jih je imela Komisija na voljo iz javnih virov tržnih informacij in industrije Unije. Glede na občutljivost sektorja hibridnih vozil, njegov strateški pomen za gospodarstvo Unije z vidika inovacij, elektrifikacije in zaposlovanja ter obstoj zadostnih dokazov, da uvoz hibridov predstavlja nevarnost za nastanek resne škode industriji Unije, se je Komisija v teh posebnih okoliščinah in v skladu z osnovnima uredbama odločila, da začne preiskavo, ne da bi prejela pisni zahtevek države članice.

(3) Informacije, ki jih je imela Komisija na voljo, so nadalje pokazale, da uvoz v Unijo poteka vse hitreje in po cenah, ki so znatno nižje od cen industrije Unije. Glede na nestabilen položaj industrije Unije, obstoj znatnih svetovnih proizvodnih zmogljivosti in privlačnost trga Unije je to močno povečanje uvoza spodbudilo Komisijo, da oceni, ali obstajajo kritične okoliščine, zaradi katerih je treba nemudoma uvesti začasne ukrepe, da bi se preprečila resna škoda, ki bi jo bilo težko odpraviti.

(4) Zaradi potrebe po ukrepanju brez odlašanja je morala Komisija analizo opraviti na podlagi informacij, ki so bile na voljo v tej fazi. To ne vpliva na upoštevanje nadaljnjih informacij, ki bodo pridobljene med preiskavo. Komisija bo med preiskavo ustrezno preučila izpolnjene vprašalnike proizvajalcev Unije, uvoznikov in trgovcev, pisne pripombe in vse informacije, predložene pri uveljavljanju pravice do obrambe. Zainteresirane strani bodo imele tudi možnost zahtevati zaslišanja v skladu z oddelkom 3.4 obvestila o začetku.

([1]) UL L 83, 27.3.2015, str. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) UL L 123, 19.5.2015, str. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) UL L 1, 3.1.1994, str. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Obvestilo o začetku preiskave za uvedbo zaščitnih ukrepov v zvezi z uvozom nekaterih novih hibridnih vozil za prevoz oseb (UL C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. ZADEVNI IZDELEK IN PODOBNI ALI NEPOSREDNO KONKURENČNI IZDELKI

(5) Zadevni izdelek, kot je opredeljen v obvestilu o začetku, so nekatera nova hibridna vozila, konstruirana predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem in enega ali več elektromotorjev kot pogonska motorja, ne glede na število koles, ki se premikajo, ter ne glede na to, ali jih je mogoče polniti z vklopom na zunanji vir električne energije ali ne, ki se trenutno uvrščajo pod oznake KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 in ex 8703 70 00 (oznake 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) Zadevni izdelek sestavljata dve vrsti izdelkov: nova hibridna električna vozila in priključna hibridna vozila. Priključna hibridna vozila imajo batni motor z notranjim zgorevanjem in enega ali več baterijsko napajanih elektromotorjev. Motor z notranjim zgorevanjem podpira elektromotor, baterija pa se polni iz zunanjega vira, s priključitvijo na omrežje. Hibridna električna vozila poganja batni motor z notranjim zgorevanjem, imajo pa tudi baterijsko napajan elektromotor, ki dopolnjuje običajni motor. Električna energija zanje se proizvaja v vozilu z regenerativnim zaviranjem in motorjem z notranjim zgorevanjem ([5]). Hibridna električna vozila vključujejo t. i. blaga hibridna električna vozila, tj. vozila, opremljena z baterijo, ki pomaga motorju z notranjim zgorevanjem pri poganjanju vozila, da se izboljša ekonomičnost porabe goriva.

(7) Vozila z virom električne energije, ki se uporablja samo za nepogonske funkcije, vozila kategorije L v skladu z Uredbo (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([6]) ter motorna kolesa so izključena iz preiskave.

(8) Komisija je začasno sklenila, da je izdelek, ki ga proizvajajo proizvajalci Unije in velja za „podoben izdelek“, podoben zadevnemu izdelku ali mu neposredno konkurira. Domači in uvoženi izdelek imata enake osnovne fizikalne in tehnične lastnosti. Oba vključujeta motor z notranjim zgorevanjem, kombiniran z elektromotorjem in baterijskim sistemom. Čeprav se lahko posamezni modeli razlikujejo po zmogljivosti, opremi ali zasnovi, take razlike ne spreminjajo njihove temeljne narave hibridnih električnih vozil ali priključnih hibridnih vozil. Domači in uvoženi izdelek imata enak namen, saj se uporabljata za prevoz oseb in imata zato enako končno uporabo. Poleg tega se oba strankam ponujata prek podobnih ali enakih prodajnih kanalov, stranke pa ju lahko nabavijo tako pri domačih kot tudi pri tujih dobaviteljih. Zato obstaja znatna raven konkurence med zadevnim izdelkom in izdelkom, ki ga proizvajajo proizvajalci Unije.

3. PROIZVAJALCI UNIJE

(9) Na podlagi tržnih informacij so med proizvajalci podobnega izdelka v Uniji proizvajalci, ki delujejo pod različnimi blagovnimi znamkami. ACEA (Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov) zastopa več teh proizvajalcev Unije.

(10) V obvestilu o začetku so bili proizvajalci Unije pozvani, naj sodelujejo s Komisijo v preiskavi.

4. POVEČANJE UVOZA

(11) Komisija je na podlagi informacij Eurostata opravila predhodno analizo razvoja uvoza zadevnega izdelka v obdobju 2023–2025 in v prvi polovici leta 2026. Da bi zagotovila primerljivost s prejšnjimi celoletnimi obdobji, je analizirala tudi zadnje dvanajstmesečno obdobje, ki zajema zadnjih šest mesecev leta 2025 in prvih šest mesecev leta 2026 (v nadaljnjem besedilu: zadnje obdobje).

(12) Komisija v svoji oceni razvoja uvoza ni upoštevala obsega uvoza iz nekaterih držav, ki bi jih bilo treba izključiti s področja uporabe začasnih ukrepov, zlasti iz Evropskega gospodarskega prostora (EGP), Kenije in Ukrajine. Komisija glede na tesno povezovanje trgov s članicami EGP in majhen obseg uvoza iz teh držav meni, da bi morali

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

([6]) Uredba (EU) št. 168/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. januarja 2013 o odobritvi in tržnem nadzoru dvo- ali trikolesnih vozil in štirikolesnikov (UL L 60, 2.3.2013, str. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

biti izdelki v ocenjevanju po poreklu iz Norveške, Islandije in Lihtenštajna izključeni iz uporabe te uredbe. Uvoz iz Kenije je izključen na podlagi dvostranskega sporazuma ([7]) ([8]), uvoz iz Ukrajine pa na podlagi začasne prekinitve uporabe osnovne uredbe o zaščitnih ukrepih ([9]). V obravnavanem obdobju ni bilo poročil o uvozu iz Kenije, uvoz iz Norveške, Islandije, Lihtenštajna in Ukrajine pa je skupaj predstavljal manj kot 0,01 % celotnega uvoza zadevnega izdelka v EU.

(13) Gibanje celotnega uvoza zadevnega izdelka je potekalo, kot je razvidno iz preglednice:

Preglednica 1

Ves uvoz v kosih (letno)

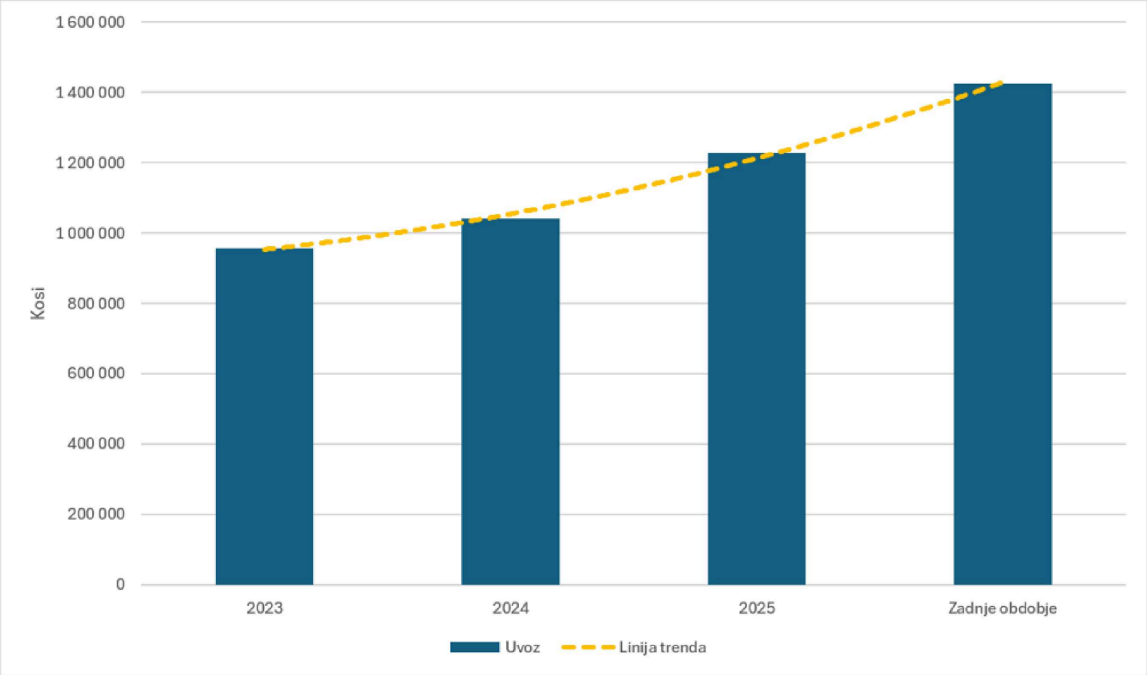
	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Uvoz v kosih	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Indeks (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Vir: Eurostat – Podatki Eurostata so bili pridobljeni iz oznak KN 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 in 8703 70 00.

(14) Na splošno se je uvoz zadevnega izdelka leta 2024 v primerjavi z letom 2023 povečal za 9 %, nato pa leta 2025 (+28 %) in v zadnjem obdobju (+49 %) močno narasel. Podatki za prvo polovico leta 2026 potrjujejo, da se bo zadevni izdelek verjetno še naprej uvažal v znatno povečanih količinah. Zadevni izdelek se tako uvaža v povečanih količinah v smislu osnovnih uredb o zaščitnih ukrepih.

Diagram 1

Ves uvoz v kosih (letno)



([7]) Sporazum o Evropskem gospodarskem prostoru.

([8]) Sporazum o gospodarskem partnerstvu med Evropsko unijo na eni strani in Republiko Kenijo, članico Vzhodnoafriške skupnosti, na drugi strani (UL L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Uredba (EU) 2025/1153 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. junija 2025 o začasni opustitvi nekaterih določb Uredbe (EU) 2015/478, kar zadeva uvoz ukrajinskih izdelkov v Unijo (UL L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) V preglednici 2 je uvoz razčlenjen po državi porekla. Ljudska republika Kitajska (v nadaljnjem besedilu: Kitajska) je trenutno največja izvoznica novih hibridnih vozil v Unijo, pri čemer se je uvoz iz Kitajske od leta 2024 močno povečal. Statistični podatki o uvozu kažejo, da se je uvoz iz Kitajske v zadnjem obdobju v primerjavi z letom 2023 povečal za skoraj 1 000 %. Kitajska, Maroko in Srbija so najhitreje rastoči viri uvoza novih hibridnih vozil. Tudi uvoz iz Turčije in Mehike se je stalno povečeval. Nasprotno pa je uvoz iz drugih držav porekla ostal razmeroma stabilen ali se je zmanjšal.

Preglednica 2

Ves uvoz v kosih po poreklu (letno)

	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Kitajska	46 001	106 542	302 403	486 582
Indeks (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japonska	268 611	305 240	269 459	256 898
Indeks (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turčija	177 074	185 194	199 182	207 454
Indeks (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Združeno kraljestvo	225 101	193 914	166 200	147 058
Indeks (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Južna Koreja	104 668	124 741	107 104	99 081
Indeks (2023 = 100)	*100*	*119*	*102*	*95*
Mehika	57 264	50 973	54 802	63 980
Indeks (2023 = 100)	*100*	*89*	*96*	*112*
Maroko	18	26 815	37 771	61 259
Indeks (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Srbija	2	17	30 515	41 537
Indeks (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Južna Afrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Indeks (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Združene države Amerike	64 488	41 586	29 142	27 674
Indeks (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Vse druge države	425	297	478	701
Indeks (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Vir: Eurostat.

(16) Preglednica 3 prikazuje uvoz na četrtletni ravni od tretjega četrtletja 2025 do drugega četrtletja 2026. Uvoz se je v vsakem četrtletju stalno povečeval, kar kaže, da je bila rast v celotnem zadnjem obdobju enakomerna, saj se je uvoz v vsakem naslednjem četrtletju povečal, kar kaže na trajen naraščajoči trend in ne na enkratno povečanje.

Preglednica 3

Ves uvoz v kosih (četrtletno)

	3. čet. 2025	4. čet. 2025	1. čet. 2026	2. čet. 2026
Uvoz v kosih	319 256	355 287	367 428	381 720
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Vir: Eurostat.

(17) Preglednica 4 prikazuje uvoz po državi porekla na četrtletni ravni v zadnjem obdobju (od tretjega četrtletja 2025 do drugega četrtletja 2026). Uvoz iz Kitajske se je v celotnem zadnjem obdobju stalno povečeval, v vsakem četrtletju. Uvoz iz Maroka se je v prvih treh četrtletjih zadnjega obdobja stalno povečeval, vendar se ta naraščajoči trend v četrtem četrtletju ni ohranil. Kljub temu je uvoz v četrtem četrtletju ostal za 112 % večji kot v prvem četrtletju zadnjega obdobja. Uvoz iz Turčije se je v drugem četrtletju zadnjega obdobja močno povečal, nato pa se je v naslednjem četrtletju zmanjšal, čeprav je obseg ostal večji kot v prvem četrtletju. Uvoz iz drugih držav porekla je v zadnjem obdobju ostal razmeroma stabilen ali se je zmanjšal.

Preglednica 4

Ves uvoz v kosih po poreklu (četrtletno)

	3. čet. 2025	4. čet. 2025	1. čet. 2026	2. čet. 2026
Kitajska	92 999	98 139	124 696	170 748
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japonska	65 851	69 754	61 460	59 833
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turčija	38 664	69 114	50 240	49 436
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Združeno kraljestvo	40 015	36 161	40 444	30 438
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Južna Koreja	28 136	21 320	26 620	23 005
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mehika	16 814	15 242	15 538	16 386
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Maroko	6 329	14 394	27 135	13 401
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Srbija	10 721	16 330	9 547	4 939
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Južna Afrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Združene države Amerike	10 120	5 825	6 244	5 485
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Vse druge države	124	169	181	227
Indeks (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Vir: Eurostat.

(18) Preglednica 5 prikazuje mesečno gibanje uvoza iz vseh tretjih držav v letih 2025 in 2026. Podatki do julija 2026 potrjujejo, da je bil uvoz v vsakem mesecu večji kot v ustreznem mesecu predhodnega leta. Leta 2025 je uvoz sledil trendu naraščanja in se vsak mesec v povprečju povečal za 4,64 %. Leta 2026 je ta trend postal izrazitejši, pri čemer je povprečno mesečno povečanje znašalo 9,33 %. Pri primerjavi obsega uvoza v prvih sedmih mesecih leta 2025 z enakim obdobjem leta 2026 se je uvoz povečal za 39,5 %.

Preglednica 5

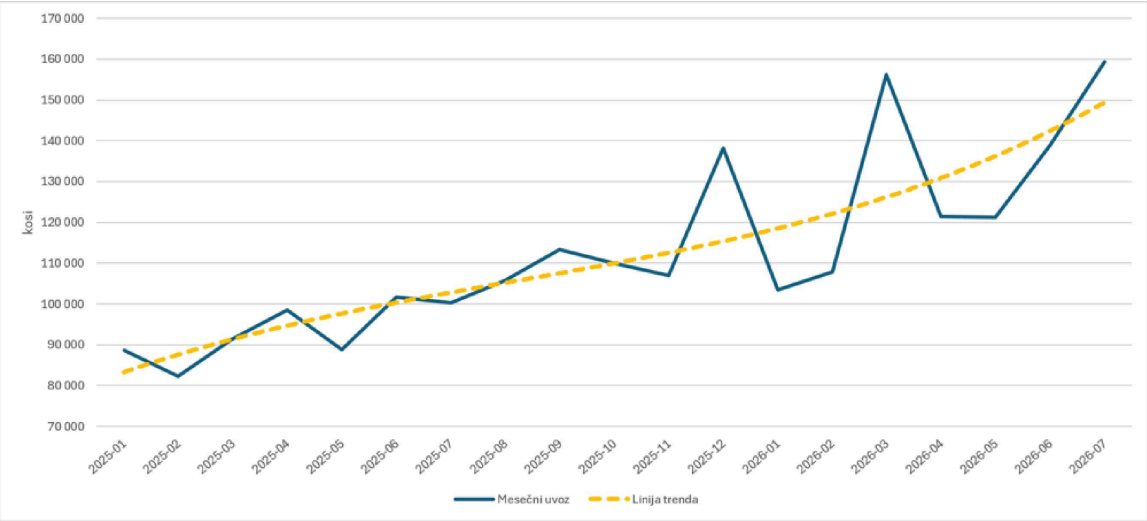
Ves uvoz v kosih (mesečno)

Mesec/leto	2025	2026
Januar	88 670	103 429
Februar	82 225	107 816
Marec	91 489	156 183
April	98 453	121 459
Maj	88 769	121 334
Junij	101 664	138 927
Julij	100 224	159 388
Avgust	105 656	
September	113 376	
Oktober	110 024	
November	107 002	
December	138 261	
Vir: Eurostat.		

(19) Kot je prikazano v spodnjem diagramu 2, krivulja mesečnega uvoza in ustrezna polinomska linija trenda kažeta jasno spremembo naklona od konca leta 2025 naprej, saj sta postali precej strmejši.

Diagram 2

Gibanje mesečnega uvoza v letih 2025 in 2026



5. NEPREDVIDEN RAZVOJ DOGODKOV

(20) Komisija je predhodno ugotovila, da je povečanje uvoza posledica nepredvidenega razvoja dogodkov zaradi številnih dejavnikov, ki povzročajo neravnovesja v mednarodni trgovini z zadevnim izdelkom.

(21) Prvič, v svetovni avtomobilski industriji so se proizvodnja električnih vozil, vključno z zadevnim izdelkom, in proizvodne zmogljivosti hitro povečevale, zlasti na Kitajskem, kjer so to hitro širitev zmogljivosti podpirali industrijske politike, petletni načrti in drugi vladni programi podpore ([10]). Tega v času zadevnih tarifnih pogajanj v okviru STO ali v času, ko je EU privolila v pristop Kitajske k STO ([11]) ni bilo mogoče razumno predvideti. V napovedi družbe Mobility Global glede splošnih zmogljivosti obratov na Kitajskem, v Turčiji, Koreji, na Japonskem in v Združenem kraljestvu je ocenjeno, da se bo trend naraščanja zmogljivosti v obdobju 2026–2033 nadaljeval, predvsem zaradi širitev zmogljivosti na Kitajskem (preglednica 16).

(22) Hkrati se glavni izvozni trgi zapirajo zaradi vse pogostejših praks omejevanja trgovine, ki vplivajo na električna vozila in tudi na zadevni izdelek. Združene države uporabljajo znatne uvozne ovire, vključno z dajatvami na podlagi oddelka 301 v višini 100 % za priključna hibridna vozila, proizvedena na Kitajskem, poleg dajatev za države z največjimi ugodnostmi v višini 2,5 %, ter zahtevami glede lokalne vsebine in dajatvami na podlagi oddelka 232 v višini 25 % za uvoz z vsemi drugimi porekli. Tudi drugi veliki trgi, vključno s Kanado in Turčijo, imajo znatne tarifne ovire. Kanada ima kvoto za električne osebne avtomobile iz Kitajske, vključno z nekaterimi hibridnimi vozili, in sicer 49 000 vozil letno po tarifni stopnji za države z največjimi ugodnostmi v višini 6,1 %. Turčija ima trenutno za osebne avtomobile s poreklom iz Kitajske, vključno z nekaterimi priključnimi hibridnimi vozili, dodatno carinsko dajatev v višini 40 %. Nasprotno pa trg Unije ostaja sorazmerno odprt (10 % za države z največjimi ugodnostmi). Teh ukrepov za omejevanje trgovine, zaradi katerih je Unija privlačna izvozna destinacija, ni bilo mogoče razumno predvideti v času zadevnih tarifnih pogajanj v okviru STO.

(23) Po protisubvencijski preiskavi baterijskih električnih vozil iz Kitajske je Unija uvedla dodatne dajatve v obliki izravnalnih ukrepov. Začasni ukrepi so začeli veljati 4. julija 2024, dokončni ukrepi pa 30. oktobra 2024. Izravnalne dajatve znašajo od 17 % za BYD do 35,3 % za SAIC in druge nesodelujoče proizvajalce. Zaradi tega je trg Unije postal bolj omejen za kitajski izvoz električnih vozil. Pred uvedbo ukrepov je uvoz baterijskih električnih vozil v Unijo sledil jasnemu in znatnemu trendu naraščanja ter se povečeval iz leta v leto (glej preglednico 6).

Preglednica 6

Uvoz baterijskih električnih vozil s poreklom iz Kitajske v Unijo

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Uvoz baterijskih električnih vozil v kosih	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Indeks (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ % v primerjavi s prejšnjim letom		535	90	61	6	– 2

Vir: Eurostat in carinski podatki držav članic.

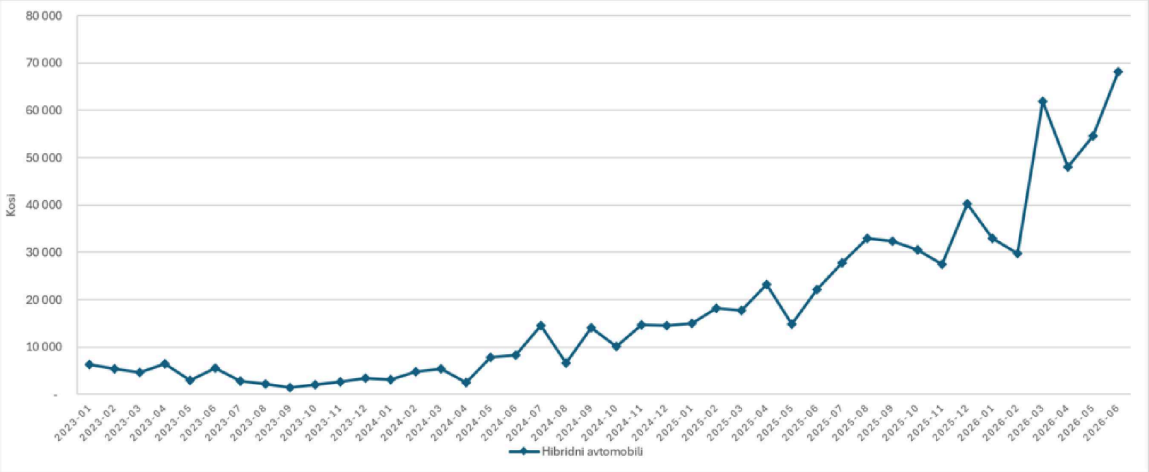
(24) Po začetku veljavnosti ukrepov se je ta trend naraščanja ustavil, uvoz se je ustalil, uvoz novih hibridnih vozil pa je začel strmo naraščati. Nasprotujoča si trenda sta vidna v diagramu 3, ki kaže jasen premik v vzorcu uvoza z baterijskih električnih vozil na nova hibridna vozila.

([10]) Vladne politike, petletni načrti in programi podpore za vozila na pogon z novimi viri energije, ki vključujejo priključna hibridna vozila, so obširno obravnavani v oddelkih 3.1 in 3.2 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2024/1866 z dne 3. julija 2024 o uvedbi začasne izravnalne dajatve na uvoz novih akumulatorskih električnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) in Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2024/2754 z dne 29. oktobra 2024 o uvedbi dokončne izravnalne dajatve na uvoz novih akumulatorskih električnih vozil, konstruiranih za prevoz oseb, s poreklom iz Ljudske republike Kitajske (UL L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Kot je potrdil odbor STO, United States – Safeguard Measure on Imports of Crystalline Silicon Photovoltaic Products (Združene države – Zaščitni ukrep za uvoz fotonapetostnih izdelkov iz kristalnega silicija) – poročilo odbora.

Diagram 3

Gibanje uvoza hibridnih vozil iz Kitajske



(25) Ta hitri premik je omogočila visoka stopnja prožnosti proizvodnih sistemov proizvajalcev ([12]). Številne proizvodne linije so zmožne proizvajati različne pogonske sisteme, kar pomeni, da povečanje proizvodnje hibridnih vozil ne zahteva nujno razvoja novih proizvodnih obratov. Zato lahko proizvajalci razmeroma enostavno preidejo na proizvodnjo hibridnih vozil. Čeprav je bil namen izravnalnih ukrepov industrijo Unije razbremeniti nepoštene konkurence zaradi programov vladne podpore za baterijska električna vozila na Kitajskem, so hkrati ustvarili spodbudo za kitajske proizvajalce, da povečajo izvoz hibridnih vozil, za katera dodatne dajatve niso veljale.

(26) Komisija je glede na te okoliščine začasno sklenila, da ta nepredvideni razvoj dogodkov ni le povzročil znatnega povečanja uvoza hibridnih vozil v Unijo, temveč bo to znatno povečanje še naprej spodbujal.

6. OBVEZNOSTI, ZARADI KATERIH SE JE POVEČAL UVOZ

(27) Komisija je predhodno ugotovila, da je povečanje uvoza zadevnega izdelka posledica obveznosti, ki jih je Evropska unija prevzela v okviru GATT 1994, zlasti tarifnih koncesij, odobrenih za zadevne tarifne postavke v preteklih krogih večstranskih trgovinskih pogajanj.

(28) Zadevni izdelek zajema več tarifnih postavk, za vse te tarifne postavke pa ima Evropska unija tarifne obveze v višini 10 % *ad valorem*.

(29) Te koncesije so trenutno vpisane v del I, oddelek II, seznama koncesij in obveznosti Evropske unije, potrjenega kot seznam EU CLXXIII – Evropska unija, 1. decembra 2016 ([13]), kakor je bil spremenjen.

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

([13]) Dokument STO WT/Let/1220.

(30) Zaradi teh koncesij, vpisanih na seznam koncesij in obveznosti Evropske unije, priložen GATT in vključen na podlagi člena II:7 GATT 1994 ter kot rezultat drugih delov GATT 1994, ima Evropska unija obveznosti na podlagi GATT 1994, in sicer: člen XI:1, ki prepoveduje netarifne omejitve na uvoz zadevnega izdelka, ter zlasti člen II:1(a) in (b), prvi in drugi stavek, GATT 1994. V skladu s členom II:1(b), prvi stavek, EU ne sme, če ni veljavne izjeme, uvesti običajnih carin za zadevni izdelek, razen tistih, ki so navedene v ustreznem delu seznama koncesij in obveznosti EU. Poleg tega je bila uvozna tarifa, ki jo je EU v času preiskave uporabljala za zadevni izdelek, t. i. tarifa po načelu največjih tarifnih ugodnosti, na najvišjih ravneh, dovoljenih v skladu z zgoraj navedenimi tarifnimi obvezami.

(31) Zadevni izdelek se je uvažal v povečanih količinah zaradi zgoraj navedenih obveznosti, prevzetih v okviru GATT 1994 ([14]), ker so te obveznosti skupaj s tarifnimi koncesijami Evropske unije izboljšale in zagotovile pogoje za dostop na trg Unije za uvoz novih hibridnih vozil. Zgoraj navedene tarifne obveze Evropski uniji tudi ne dopuščajo nobenega manevrskega prostora za zvišanje običajnih carinskih dajatev. To hkrati pojasnjuje, kako se je zaradi zadevnih obveznosti povečal uvoz, ki je pomenil tveganje za nastanek resne škode.

(32) Zaradi opredeljenih obveznosti iz GATT EU prav tako ni mogla zvišati uvoznih dajatev, ki se uporabljajo za zadevni izdelek. To so bile torej obveznosti Evropske unije iz GATT 1994, zaradi katerih je imela omejene možnosti, da prepreči ali odpravi škodo zaradi povečanega uvoza. Sočasno je Evropska unija „začasno prekin[ila] te obveznosti zaradi“ zaščitnega ukrepa.

7. **NEVARNOST RESNE ŠKODE**

7.1 **Položaj proizvajalcev Unije**

(33) Da bi Komisija ocenila, ali proizvajalcem zadevnega izdelka v Uniji nastaja resna škoda oziroma ali obstaja nevarnost resne škode, je v skladu s členom 9 Uredbe (EU) 2015/478 in členom 6 Uredbe (EU) 2015/755 preučila trende potrošnje, proizvodnje, izkoriščenosti zmogljivosti, prodaje, tržnega deleža, cen, dobičkonosnosti, zaposlenosti in izvoza zadevnega izdelka za leta od 2023 do zadnjega obdobja (v nadaljnjem besedilu: obravnavano obdobje).

(34) Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti so se gibale na naslednji način:

Preglednica 7

Proizvodnja, proizvodna zmogljivost in izkoriščenost zmogljivosti

	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Proizvodnja (v kosih)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Indeks (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Proizvodna zmogljivost (v kosih)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Indeks (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Izkoriščenost zmogljivosti (v %)	63	62	62	61
Indeks (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Vir: Mobility Global.

(35) Proizvodnja in proizvodna zmogljivost industrije Unije sta se v obravnavanem obdobju povečali. Vendar se je hitrost tega povečanja proti koncu obravnavanega obdobja upočasnila, saj je bilo povečanje v zadnjem obdobju manj izrazito kot v prejšnjih letih. Hkrati je kljub povečanju proizvodnje v zadnjih letih izkoriščenost zmogljivosti ostala nizka, saj je v zadnjih štirih letih v povprečju znašala le približno 62 %.

([14]) Člen XI:1, člen II:1(a) in (b), prvi in drugi stavek, GATT 1994.

(36) Potrošnja Unije, ki temelji na številu registracij zadevnega izdelka, ki jih je sporočilo Evropsko združenje proizvajalcev avtomobilov (ACEA), se je gibala na naslednji način:

Preglednica 8

Potrošnja, domača prodaja in tržni delež Unije

	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Potrošnja (v kosih)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Domača prodaja (v kosih)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Indeks (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Tržni delež proizvajalcev Unije (v %)	73	74	74	72
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Tržni delež uvoza (v %)	27	26	26	28
Indeks (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Vir: Mobility Global in ACEA.

(37) Potrošnja Unije se je v obravnavanem obdobju stalno povečevala in se je v zadnjem obdobju v primerjavi z letom 2023 povečala za 45 %. To kaže, da je trg hibridov v Evropski uniji hitro rastoč trg. V istem obdobju se je povečala tudi domača prodaja proizvajalcev Unije. Proizvajalci Unije so sprva imeli koristi od nadaljnje rasti potrošnje, vendar se je ta pozitivni trend v zadnjem obdobju ustavil. Medtem ko se je potrošnja Unije še naprej povečevala, se je tržni delež proizvajalcev Unije med letom 2025 in zadnjim obdobjem zmanjšal za 2 odstotni točki. Na rastočem trgu bi se običajno pričakovalo, da bodo proizvajalci Unije vsaj ohranili svoj tržni delež. Zmanjšanje tržnega deleža med letom 2025 in zadnjim obdobjem je pomenilo, da je do tega zmanjšanja prišlo v prvih šestih mesecih leta 2026. Čeprav podatki za celotno leto 2026 še niso na voljo, bi nadaljevanje trenda, opaženega v prvih šestih mesecih, kot je bilo mogoče opaziti že na podlagi rekordnega števila enot, uvoženih julija 2026, povzročilo zmanjšanje tržnega deleža za več kot 2 odstotni točki v celotnem letu.

(38) Komisija je nadalje opravila podrobno analizo, da bi ocenila raven cen uvoženih novih hibridnih električnih vozil v primerjavi s cenami teh vozil, proizvedenih v EU.

(39) Komisija je glede na veliko raznolikost modelov novih hibridnih električnih vozil, uvoženih v Unijo, in da bi zagotovila, da analiza temelji na primerljivih modelih, primerjavo cen izvedena za štiri kategorije ([15]). Štiri kategorije, izbrane za primerjavo, ustrezajo kategorijam B, športno terensko vozilo B, športno terensko vozilo C in športno terensko vozilo D ter predstavljajo znatne in reprezentativne količine vozil, uvoženih v Unijo. Te modele proizvajajo proizvajalci Unije in se hkrati uvažajo v Unijo, kar omogoča neposredno primerjavo cen modelov, proizvedenih v Uniji, in uvoženih modelov.

([15]) Osebna vozila je mogoče razdeliti na standardne evropske klasifikacijske segmente vozil, ki avtomobile in športna terenska vozila razvrščajo glede na njihovo velikost, zunanje mere in predvideno uporabo na trgu. Glej tudi https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Komisija je analizo cen izvedla na podlagi podatkov portala avtomobilske industrije Marklines ([16]). Komisija je analizirala cenovne ponudbe za potrošnike (brez popustov, dogovorjenih med strankami) glavnih uvoznih družb za modele, proizvedene v državah izvoznicah, ter za primerljive modele, ki jih proizvaja industrija Unije. Cenovne ponudbe so bile ocenjene po tipih modelov za osnovno različico. Vse pregledane cenovne ponudbe se nanašajo na prvo polovico leta 2026 in zato odražajo najnovejše obdobje.

Preglednica 9

Razlika med uvoznimi cenami iz vseh tretjih držav in cenami v EU

Izdelek	Uvožene količine (v enotah)	Povprečna uvozna cena (v EUR)	Povprečna cena v EU (v EUR)	Razlika v ceni (v EUR)	Skupna razlika v ceni (v EUR)	Hipotetični promet (v EUR)	Razlika v ceni (v %)
B	30 475	19 748	24 396	4 648	141 644 318	743 473 678	19,1
Športna terenska vozila B	35 165	19 282	27 065	7 784	273 710 609	951 753 459	28,8
Športna terenska vozila C	100 352	30 107	39 004	8 897	892 820 758	3 914 099 859	22,8
Športna terenska vozila D	37 604	46 777	48 124	1 347	50 655 362	1 809 649 582	2,8
Skupaj	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Vir: Eurostat in Marklines, izdelek: osnovni model za leto 2026.

(41) Komisija je analizo cen izvedla v okviru štirih kategorij na 25 uvoženih modelih in 29 modelih, ki jih proizvaja industrija Unije, pri čemer je zajela več kot 200 000 uvoženih kosov. Primerjave cen so pokazale znatno razliko v ceni med uvoznimi cenami iz vseh držav izvoznic in cenami industrije Unije. Uvozne cene so približno 18 % nižje od cen proizvajalcev Unije.

(42) Te primerjave cen pojasnjujejo, kako je bil mogoč povečan prodor izvoženih modelov na trg Unije v škodo industriji Unije.

(43) Kar zadeva dobičkonosnost, je bila ta ocenjena na podlagi podatkov, ki zajemajo velik delež proizvajalcev hibridnih vozil v Uniji in so ponderirani, da se upoštevajo razlike v obsegu prodaje. Indeksirani podatki iz preglednic 10 in 11 kažejo stalno slabšanje dobičkonosnosti industrije Unije v obravnavanem obdobju.

Preglednica 10

Razvoj dobičkonosnosti (letno)

	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Dobičkonosnost (2023 = 100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Vir: proizvajalci Unije, podatki, ponderirani za upoštevanje razlik v obsegu prodaje.

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

Preglednica 11

Razvoj dobičkonosnosti (četrtletno)

	3. čet. 2025	4. čet. 2025	1. čet. 2026	2. čet. 2026
Dobičkonosnost (tretje četrtletje 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Vir: proizvajalci Unije, podatki, ponderirani za upoštevanje razlik v obsegu prodaje.

(44) Na letni ravni se je dobičkonosnost med letom 2023 in zadnjim obdobjem zmanjšala za 57 %. Zaradi tega je industrija Unije v zadnjem obdobju v povprečju dosegla le dve tretjini minimalnega dobička, ki bi bil običajno potreben za zagotovitev dolgoročne finančne vzdržnosti njene dejavnosti na področju hibridnih vozil. Četrtletni podatki potrjujejo, da se je ta negativen trend v zadnjem obdobju nadaljeval in okrepil. To kaže na znatno zmanjšanje finančne uspešnosti industrije Unije, tako v daljšem obdobju kot v zadnjih četrtletjih. Čeprav podatki za celotno leto 2026 še niso na voljo, bi nadaljevanje trenda, opaženega v prvih šestih mesecih, kazalo na nadaljnje poslabšanje dobičkonosnosti v letu 2026.

(45) Kar zadeva zaposlenost, podatki ACEA o zaposlenosti niso razčlenjeni po tehnologiji pogonskega sistema. Vendar študije o intenzivnosti zaposlenosti kažejo, kakšna delovna sila je potrebna za proizvodnjo različnih tipov vozil ([17]).

(46) V analizi družbe Syndex ([18]) je ocenjeno, da proizvodnja blago hibridnega vozila zahteva približno 17,2 delovnega mesta v ekvivalentu polnega delovnega časa (EPDČ) na 1 000 vozil v primerjavi s 17,4 EPDČ za priključno hibridno vozilo. Te ocene se nanašajo posebej na Francijo in ne upoštevajo ločeno hibridnih električnih vozil, čeprav so blaga hibridna električna vozila vključena v širšo kategorijo hibridnih električnih vozil.

(47) Glede na to, da je ocenjena intenzivnost zaposlenosti pri blagih hibridnih električnih vozilih in priključnih hibridnih vozilih na splošno podobna, in sicer 17,2 oziroma 17,4 EPDČ na 1 000 vozil, se kot približek za ocenjevanje zaposlenosti, povezane s proizvodnjo novih hibridnih vozil, uporablja povprečna intenzivnost zaposlenosti 17,3 EPDČ na 1 000 vozil.

(48) Čeprav so osnovne ocene zaposlenosti specifične za posamezno državo, zagotavljajo razumno podlago za ekstrapolacijo podatkov o zaposlenosti na celotno Evropsko unijo. Avtomobilski sektor v Uniji temelji na večinoma primerljivih proizvodnih procesih in tehnologijah.

(49) Uporaba tega indeksa zaposlenosti pri podatkih o proizvodnji hibridnih vozil, predstavljenih v preglednici 12, daje naslednje ocenjene EPDČ, povezane s proizvodnjo novih hibridnih vozil:

Preglednica 12

Zaposlenost

	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Zaposlenost	27 837	28 474	33 622	33 816
Indeks (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Vir: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (ur.), On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future? (Na poti k elektromobilnosti – (bolj) zelena, vendar bolj neenaka prihodnost?), Evropski sindikalni inštitut, 2023.

([18]) Glej zgornjo študijo.

(50) Izvoz se je gibal tako:

Preglednica 13

Izvoz

	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Obseg izvoza (v kosih)	893 507	847 220	938 164	925 635
Indeks (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Izvozna cena (EUR na kos)	35 929	35 615	36 986	34 096
Indeks (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Vir: Eurostat.

(51) Izvoz proizvajalcev Unije je v obravnavanem obdobju ostal razmeroma stabilen, z izjemo leta 2025. Izvozne cene so se leta 2023 znižale, nato so se nekoliko zvišale, v zadnjem obdobju pa so se ponovno znižale.

7.2 Nevarnost resne škode

(52) Komisija je začasno sklenila, da položaj industrije Unije trenutno še ne kaže na obstoj resne škode, ki bi jo povzročalo povečevanje uvoza. Vendar je Komisija menila, da je industrija v nestabilnem položaju in da obstaja nevarnost resne škode zaradi slabšanja gospodarskih kazalnikov, navedenih v oddelku 7.1, znatnega in pospešenega povečanja uvoza po nizkih cenah, načrtovanih prestrukturiranj v industriji Unije ter znatnih razpoložljivih svetovnih proizvodnih zmogljivosti.

Slabšanje ekonomskih kazalnikov

(53) Iz predhodne analize je razvidno, da so proizvajalci Unije v zadnjem obdobju izpostavljeni vse večjemu pritisku v smislu tržnega deleža, izkoriščenosti zmogljivosti, dobičkonosnosti in cen. Kljub znatnemu povečanju potrošnje v Uniji se je tržni delež proizvajalcev Unije med letom 2025 in zadnjim obdobjem zmanjšal za 2 odstotni točki ([19]), izkoriščenost zmogljivosti pa je v celotnem obravnavanem obdobju ostala stalno nizka, in sicer med 61 % in 63 %. Posledica nizke stopnje izkoriščenosti obratov so bili za proizvajalce Unije višji fiksni stroški v razmerah, ko so proizvajalci Unije razumno pričakovali povečanje obsega proizvodnje in znižanje fiksnih proizvodnih stroškov. Izguba tržnega deleža je zlasti zaskrbljujoča v času, ko morajo proizvajalci Unije v okviru prehoda na elektrifikacijo znatno vlagati v razvoj novih modelov in tehnologij.

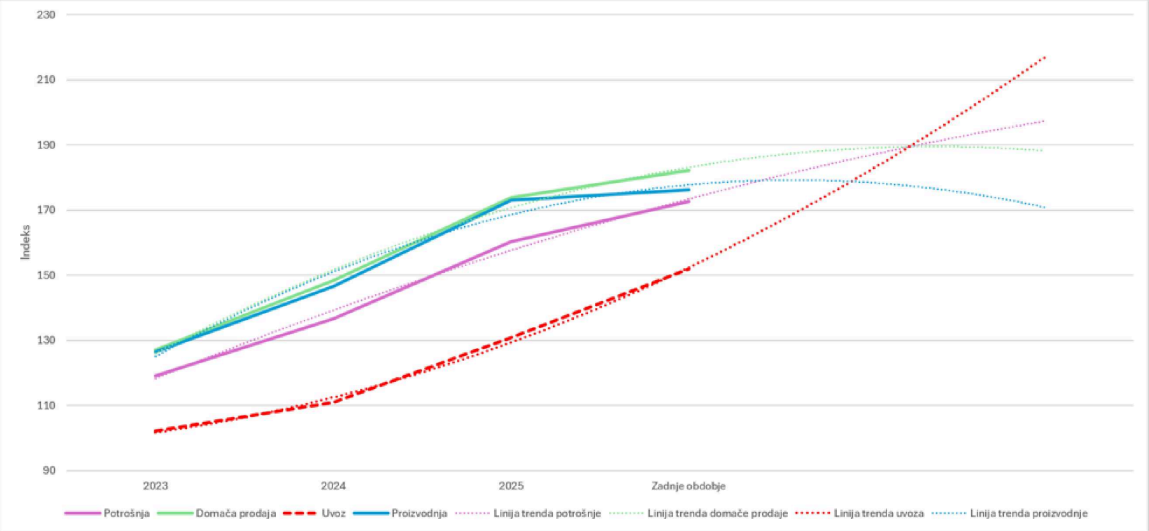
(54) Hkrati se je uvoz močno povečal, pri čemer so bile uvozne cene v povprečju za 18 % nižje od cen industrije Unije, dobičkonosnost industrije Unije pa se je v obravnavanem obdobju stalno slabšala. Ti kumulativni dokazi so potrdili, da industrija Unije ni mogla izkoristiti rasti trga, saj je uvoz po nizkih cenah agresivno prevzel dodatno povpraševanje, kar je neposredno škodovalo gospodarski uspešnosti domačih proizvajalcev.

(55) V spodnjem diagramu je bil razvoj kazalnikov uspešnosti industrije Unije primerjan s povečanjem uvoza. Vsak kazalnik je vključeval tudi predvideno linijo trenda za naslednji dve leti, ki je ponazarjala upočasnitev rasti gospodarskih kazalnikov med letom 2025 in zadnjim obdobjem, medtem ko je uvoz še naprej rasel po enaki stopnji.

([19]) Čeprav podatki za celotno leto 2026 še niso na voljo, bi nadaljevanje trenda, opaženega v prvih šestih mesecih, kot je bilo vidno že na podlagi rekordnega števila enot, uvoženih julija 2026, povzročilo zmanjšanje tržnega deleža za več kot 2 odstotni točki v enem samem letu.

Diagram 4

Pregled trendov potrošnje, proizvodnje, prodaje in uvoza



(56) To je bilo še posebej zaskrbljujoče v okoliščinah, v katerih bi morala industrija Unije dosegati velik obseg prodaje in trajnostno stopnjo izkoriščenosti zmogljivosti ([20]), saj so za ta trg značilni visoki fiksni stroški in znatne naložbene zahteve, potrebne za ohranitev konkurenčnosti. Ti kazalniki skupaj kažejo na poslabšanje gospodarskega položaja industrije Unije v zelo bližnji prihodnosti. Ta gibanja bi skupaj s stopnjo povečanja uvoza, kot je podrobneje predstavljena v nadaljevanju, lahko povzročila, da bi se industrija v primeru neukrepanja znašla v vse bolj ranljivem položaju.

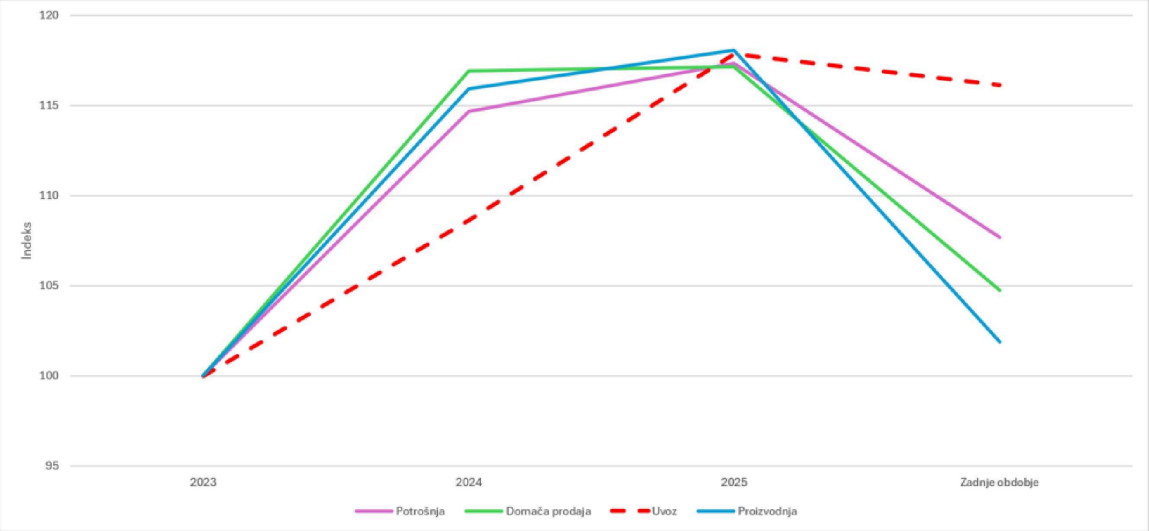
Stopnja povečanja uvoza po nizkih cenah je znatna

(57) Gibanje obsega uvoza (preglednica 1) v obravnavanem obdobju je pokazalo, da se uvoz ni le povečal, temveč se je povečeval pospešeno. Medtem ko se je potrošnja v Uniji med letom 2025 in zadnjim obdobjem znatno povečala, in sicer za 364 442 vozil, je uvoz s poreklom iz tretjih držav prevzel več kot polovico tega dodatnega povpraševanja, natančneje 54 %. Glede na to, da so imele te tretje države na trgu Unije 28-odstotni tržni delež, je bilo očitno, da so nedavno rast potrošnje na trgu pretežno prevzeli in zadovoljili uvoženi izdelki, ne pa domača industrija. Poleg tega je v zadnjem obdobju uvoz vstopal na trg po cenah, ki so bile znatno nižje od cen proizvajalcev Unije. Poleg tega, da je razlika v ceni, ugotovljena v oddelku 7.1, povzročala znaten pritisk na gospodarski položaj industrije Unije, katere dobičkonosnost je že šibka, se bo zaradi te razlike v ceni verjetno povečalo povpraševanje po dodatnem uvozu.

([20]) Več proizvajalcev Unije je napovedalo programe prestrukturiranja, namenjene zmanjšanju zmogljivosti, da bi dosegli vzdržnejše stopnje izkoriščenosti zmogljivosti. Glej tudi oddelek „Načrtovana prestrukturiranja“.

Diagram 5

Letna stopnja povečanja nekaterih kazalnikov



(58) Zgornji diagram prikazuje indekse letne stopnje rasti za potrošnjo, proizvodnjo, domačo prodajo in uvoz. V prvih treh letih so se potrošnja, proizvodnja in domača prodaja povečevale po povprečni stopnji tik pod 20 %. Vendar se je v zadnjem obdobju rast močno zmanjšala na enomestne ravni. Uvoz se je sprva povečeval precej počasneje, vendar je do leta 2025 dohitel druge kazalnike. V zadnjem obdobju je stopnja rasti uvoza presegla stopnjo rasti drugih kazalnikov.

(59) Statistični podatki o uvozu po poreklu (preglednica 2) so pokazali, da je to povečanje spodbujal zlasti, vendar ne izključno, uvoz s poreklom iz Kitajske. Podatki o preteklih uvoznih deležih so pokazali, da je kitajski uvoz sprva pridobil tržni delež na račun drugih tretjih držav. V zadnjem obdobju pa je kitajski uvoz začel pridobivati tržni delež na račun industrije Unije. Pričakuje se, da se bo ta trend nadaljeval, saj naj bi se uvoz po nizkih cenah še povečal. Po podatkih družbe Mobility Global je Kitajska leta 2025 proizvedla približno sedem milijonov hibridnih vozil, njena proizvodna zmogljivost pa je po ocenah dvakratnik njene proizvodnje. Kot je prikazano v preglednici 14, se pričakuje, da se bo proizvodnja še naprej povečevala.

Preglednica 14

Kitajska proizvodnja hibridnih vozil

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

Vir: Mobility Global. Podatki za leto 2025 in prvo polovico leta 2026 odražajo dejansko proizvodnjo, vrednosti za obdobje od druge polovice leta 2026 do leta 2030 pa so napovedi družbe Mobility Global.

(60) Ta širitev poteka kljub zmanjševanju domačega povpraševanja, pri čemer se je v skladu s poročili prodaja vozil medletno zmanjšala za približno 20 %, vključno z zmanjšanjem prodaje priključnih hibridnih vozil za 26 %. ([21]) Zaradi upada povpraševanja, presežnih zmogljivosti in močne domače konkurence se kitajski proizvajalci vse bolj zanašajo na izvozne trge. Kot je prikazano v preglednici 15, se je izvoz Kitajske leta 2025 v primerjavi z letom 2022 povečal za skoraj 500 %. Kitajska je izvozila približno 1,125 milijona hibridnih osebnih avtomobilov, od katerih jih je bilo 27 % namenjenih v Unijo. To je pomenilo povečanje za sedem odstotnih točk v primerjavi z letom 2024, ko je bilo 20 % kitajskega izvoza hibridnih osebnih avtomobilov usmerjenega v Unijo.

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

Preglednica 15

Skupni svetovni uvoz hibridnih vozil iz Kitajske

	2023	2024	2025
Svetovni uvoz iz Kitajske (v kosih)	191 912	526 312	1 124 177
Indeks (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Vir: podatkovna zbirka GTA.

(61) Hkrati se je zdela razpoložljivost alternativnih izvoznih destinacij omejena, kot je pojasnjeno tudi v oddelku 5. Nasprotno pa je trg Unije ostal sorazmerno odprt in je zato z vidika kitajskih izvoznikov, ki se soočajo s šibkim domačim povpraševanjem in presežnimi zmogljivostmi, bil in je še vedno privlačen namembni trg za izvoz.

(62) Glede na znaten in hitro naraščajoč uvoz v Unijo, razliko v ceni tega uvoza in velike uvozne ovire na drugih zadevnih izvoznih trgih obstaja verjetnost znatno povečanega uvoza v Unijo. To nadaljnje povečanje uvoza po nizkih cenah bo verjetno povzročilo dodaten pritisk na cene proizvajalcev Unije ter spodkopalo njihovo prodajo, tržni delež, dobičkonosnost in donosnost naložb. To bi posledično oslabilo zmožnost industrije Unije za ohranjanje proizvodnje in zaposlenosti ter financiranje znatnih naložb, potrebnih za inovacije in prehod na elektrifikacijo. Razpoložljivi dokazi so zato podpirali ugotovitev, da naraščajoči obseg uvoza po nizkih cenah pomeni tveganje za nastanek resne škode industriji Unije.

Načrtovana prestrukturiranja

(63) Na podlagi predhodne analize Evropskega centra za spremljanje prestrukturiranja (ERM) ([22]) ter dopolnilnih poročil družb in medijev se je zdelo, da se je od leta 2024 dejavnost prestrukturiranja med proizvajalci avtomobilov v Uniji okrepila. Spodnja analiza se osredotoča na glavne proizvajalce avtomobilov v Uniji.

(64) Proizvajalec Unije se je decembra 2024 zavezal, da bo do leta 2030 na svojih lokacijah v Nemčiji zmanjšal število zaposlenih za več kot 35 000. ([23]) Ta številka je bila nato marca 2026 popravljena navzgor, pri čemer družba pričakuje, da bo do leta 2030 v skupini v EU ukinjenih približno 50 000 delovnih mest. ([24])

(65) Proizvajalec Unije je septembra 2026 odobril načrte za ukinitev dodatnih 50 000 delovnih mest po vsem svetu. S tem se je skupno število delovnih mest, ki jih proizvajalec načrtuje ukiniti do leta 2030, povečalo na približno 100 000, pri čemer je potrjenih približno 50 000 ukinitev delovnih mest po vsej Uniji, predvidenih pa še dodatnih 50 000 po svetu, od slednjih približno polovica v Nemčiji. ([25]) Čeprav so ta zmanjšanja števila delovnih mest širokega obsega in niso posebej usmerjena v proizvodnjo hibridnih električnih vozil ali priključnih hibridnih vozil, je prihodnja proizvodnja hibridnih vozil kljub temu pod vse večjim pritiskom zaradi teh napovedi obsežnega prestrukturiranja, katerih cilj je zagotoviti zmanjšanje zmogljivosti. V napovedi iz septembra 2026 je bilo na primer navedeno, da proizvajalec Unije ob skokovitem naraščanju uvozne konkurence trenutno ne more zagotoviti prihodnjih dodelitev proizvodnje za obrate Hannover (12 900 zaposlenih), Emden (7 700 zaposlenih), Zwickau (8 000 zaposlenih) in Audi Neckarsulm (15 500 zaposlenih) po letu 2030 ([26]). Obrata v Hannovru in Neckarsulmu

([22]) Evropski center za spremljanje prestrukturiranja (ERM) spremlja obsežne spremembe delovnih mest in napovedi prestrukturiranja proizvajalcev avtomobilov po vsej Evropski uniji ter evidentira napovedane primere prestrukturiranja, ki zadevajo vsaj 100 delovnih mest ali 10 % zaposlenosti v večjih podjetjih.

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

sodelujeta pri proizvodnji novih hibridnih vozil, kar kaže na ogroženost delovnih mest, povezanih s proizvodnjo novih hibridnih vozil na teh lokacijah. Poleg tega je več proizvodnih linij v Uniji tudi dovolj prožnih za proizvodnjo vozil z različnimi pogonskimi sistemi, kar pomeni, da bo zaprtje katerega koli takega obrata imelo posledice za morebitno prihodnjo proizvodnjo hibridnih električnih vozil in priključnih hibridnih vozil.

(66) Komisija je ugotovila, da si drug proizvajalec hibridnih vozil v Uniji prizadeva do leta 2030 izboljšati izkoriščenost zmogljivosti na 80 % s prestrukturiranjem in zmanjšanjem evropskih proizvodnih zmogljivosti za 800 000 enot ([27]). V okviru tega prestrukturiranja proizvajalec Unije proizvodnje vozil v Poissyju (Francija) ne namerava končati prej kot konec leta 2028. To bo vključevalo proizvodnjo hibridnih vozil. Namesto tega naj bi se obrat preusmeril v dejavnosti, ki vključujejo proizvodnjo delov, obnovo vozil, recikliranje, 3D-tiskanje in druge industrijske dejavnosti.

(67) To kaže, da se povpraševanje po elektrificiranih vozilih povečuje, vendar rast trga večinoma prevzemajo uvožena hibridna vozila, proizvajalci Unije pa načrtujejo zmanjšanje proizvodnih zmogljivosti, namesto da bi lahko v celoti izkoristili to rast trga. Pričakovano nadaljevanje skokovite rasti uvoza po nizkih cenah bo še povečalo pritisk na proizvajalce Unije.

(68) Komisija je ugotovila dodatne napovedi obsežnega prestrukturiranja, ki so neposredno povezane s povečanim svetovnim pritiskom in agresivnim oblikovanjem cen v avtomobilskem sektorju ter bodo verjetno vplivale na prihodnjo proizvodnjo hibridnih vozil. Drug proizvajalec avtomobilov je na primer napovedal celovito novo dolgoročno strategijo in prestrukturiranje za odziv na močno svetovno konkurenco, stroške razvoja in vse večje pritiske hitro napredujočih kitajskih proizvajalcev. ([28]) Ta proizvajalec Unije načrtuje zmanjšanje svoje svetovne inženirske delovne sile za 15–20 % ([29]) in si prizadeva za zmanjšanje števila tehničnih, raziskovalnih in upravnih inženirskih delovnih mest po svetu, da bi znižal stroške razvoja elektrificiranih vozil, kar pa bo znatno vplivalo na dejavnosti v Franciji in Španiji.

(69) Poleg tega je Komisija seznanjena z napovedmi drugega proizvajalca hibridnih vozil v Uniji v zvezi z zmanjšanjem števila zaposlenih po svetu za skoraj 8 000 do leta 2027 ([30]), pri čemer bo večina delovnih mest ukinjena v Nemčiji. Družba je kot ključna dejavnika za reorganizacijo navedla zmanjševanje dobičkonosnosti in zelo neugodne tržne razmere.

(70) Poleg tega je še en proizvajalec Unije izvedel strukturno zmanjšanje obsega poslovanja in sprejel strategije omejevanja stroškov, da bi ohranil dobičkonosnost. Zaradi zmanjševanja povpraševanja po vozilih višjega cenovnega razreda in močnih pritiskov na oblikovanje cen na Kitajskem je posledična obremenitev svetovnih prihodkov zahtevala zmanjšanje obsega dejavnosti, znižanje proizvodnih ciljev in celovito ponovno oceno stroškovne strukture družbe. ([31])

Znatne razpoložljive svetovne proizvodne zmogljivosti

(71) V preglednici 16 je predstavljena napoved družbe Mobility Global glede skupnih zmogljivosti obratov na glavnih svetovnih trgih, in sicer na Kitajskem, v Turčiji, Koreji, na Japonskem in v Združenem kraljestvu. Napoved kaže, da naj bi se trend naraščanja zmogljivosti v obdobju 2025–2033 nadaljeval, predvsem zaradi povečanja zmogljivosti na Kitajskem. Ocenjuje se, da bo izkoriščenost teh obratov po letu 2025 padla pod 50 %, kar odraža znatno in zaskrbljujočo raven neizkoriščenih zmogljivosti. To povzroča zlasti Kitajska, kjer je izkoriščenost zmogljivosti po ocenah le 43-odstotna. Zato lahko ocenjene presežne zmogljivosti na teh svetovnih trgih dosežejo do 50 milijonov vozil, kar ustreza dejanski proizvodnji. Čeprav se te številke ne nanašajo posebej na hibridna vozila, zagotavljajo ustrezen okvir za oceno pogojev, v katerih deluje segment hibridnih vozil. To je zlasti pomembno glede na prilagodljivost avtomobilske proizvodnje, saj lahko proizvajalci na istih proizvodnih linijah proizvajajo vozila z različnimi pogonskimi sistemi. Zato so gibanja v splošni avtomobilski proizvodnji in gibanja zmogljivosti pomembna za oceno razmer glede zmogljivosti, s katerimi se sooča segment hibridnih vozil.

([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/.

Preglednica 16

Napoved skupnih zmogljivosti obratov na glavnih svetovnih trgih

Kitajska, Japonska, Koreja, Turčija, Združeno kraljestvo											
Kazalnik/leto	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Skupna proizvodnja (v 1 000 kosih)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Indeks	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Skupna zmogljivost (v 1 000 kosih)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Indeks	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Izkoriščenost zmogljivosti (v %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Vir: Mobility Global.

(72) Zato imajo na podlagi predhodne analize svetovnega avtomobilskega trga izvozniki na voljo dovolj prostih zmogljivosti, pri čemer so načrtovane nadaljnje širitve, zaradi nizkih uvoznih cen in privlačnosti trga Unije za nova hibridna vozila pa bodo te zmogljivosti verjetno vse bolj usmerjene na trg Unije.

Zaloge

(73) Raven zalog hibridnih vozil v Uniji je pomemben kazalnik prihodnjega pritiska, ki ga na industrijo Unije izvajajo uvoženi izdelki, saj so te količine namenjene prodaji na trgu Unije.

(74) V tej fazi se analiza osredotoča zlasti na Kitajsko, saj se zdi, da je močno povečanje uvoza predvsem, vendar ne izključno, posledica uvoza s poreklom iz Kitajske. Da bi ocenili ravni zalog zadevnega izdelka v Uniji, so bili preučeni statistični podatki o izvozu iz Kitajske v Unijo za obdobje 2023–2025. Za razliko med izvozom, o katerem je poročala Kitajska, in uvozom, ki ga je evidentirala Unija, se lahko šteje, da predstavlja vozila, ki v Uniji čakajo na carinjenje. Glede na to, da lahko prevoz vozil iz Kitajske v Unijo traja več mesecev, podatki, ki se nanašajo na tekoče leto, niso bili upoštevani.

Preglednica 17

Primerjava kitajskih statističnih podatkov o izvozu in statističnih podatkov EU o uvozu

	2023	2024	2025
Kitajski izvoz v EU (v kosih)	47 644	114 197	356 037
Uvoz iz Kitajske v EU (v kosih)	46 001	106 542	302 403
Razlika (v kosih)	1 643	7 655	53 634

Vir: kitajski statistični podatki o izvozu in Eurostat.

(75) Razlika med izvozom in uvozom je bila leta 2023 zanemarljiva, leta 2024 se je rahlo povečala, leta 2025 pa se je znatno povečala in je znašala približno 53 000 vozil. Čeprav so bila nekatera od teh vozil morda ocarinjena leta 2026, je obseg razlike, ugotovljene leta 2025, še vedno znatno večji kot v treh predhodnih letih. To kaže, da se zaloge vse bolj kopičijo in se zato povečuje pritisk uvoza na industrijo Unije.

7.3 **Sklep**

(76) Ob upoštevanju navedenega je Komisija predhodno ugotovila, da so proizvajalci Unije v ranljivem položaju in se soočajo z nevarnostjo resne škode, kar dokazujejo slabšanje ekonomskih kazalnikov, predstavljenih v oddelku 7.1, znatno in pospešeno povečevanje uvoza po nizkih cenah, načrtovana prestrukturiranja v industriji Unije, znatne razpoložljive svetovne proizvodne zmogljivosti in vse večja prisotnost zalog na trgu Unije.

8. **VZROČNA ZVEZA**

(77) Komisija je preučila, ali je povečan uvoz povzročil nevarnost resne škode za proizvajalce Unije. Poleg tega je preučila tudi, ali bi lahko drugi znani dejavniki hkrati prispevali k nevarnosti resne škode za proizvajalce Unije in s tem vzbudili dvom o obstoju vzročne zveze med nevarnostjo resne škode za industrijo Unije in povečanim uvozom.

8.1 **Povečanje uvoza**

(78) Komisija je predhodno ugotovila, da obstaja vzročna zveza med povečanim uvozom zadevnega izdelka in nevarnostjo resne škode za proizvajalce Unije. Vzročna zveza med skokovitim povečanjem uvoza in nestabilnim gospodarskim položajem industrije Unije je bila očitna glede na gibanja, opažena v zadnjem obdobju.

(79) Čeprav sta se potrošnja Unije in prodaja industrije Unije v obravnavanem obdobju povečali, zadnje obdobje izstopa kot prvo, v katerem se je rast trga večinoma nanašala na uvoz in ne industrijo Unije. Ker je uvoz v tem obdobju agresivno krepil svojo prisotnost na trgu Unije, so se gospodarski kazalniki industrije Unije poslabšali, kar se je med drugim kazalo v izgubi tržnega deleža, velikem pritisku na cene, vse šibkejši dobičkonosnosti in potrebi po nadaljnjem prestrukturiranju.

(80) Mesečni podatki za zadnje obdobje kažejo, da uvoz vstopa vse hitreje na trg Unije. Poleg tega imajo izvozniki dovolj prosto razpoložljivih zmogljivosti, načrtovana pa so tudi nadaljnja povečanja. Glede na cenovno privlačnost trga Unije za hibride se pričakuje, da se bo uvozni trend, opažen v zadnjem obdobju, nadaljeval in celo še pospešil.

(81) Glede na že šibko tako dobičkonosnost industrije Unije, skupaj z visokimi fiksnimi stroški in znatnimi naložbami, potrebnimi za ohranitev konkurenčnosti na tem trgu, bo nadaljevanje pospešenega uvoznega trenda nedvomno še poslabšalo gospodarski položaj industrije Unije (kot ga je v zadnjem obdobju) in bo verjetno v zelo bližnji prihodnosti povzročilo resno škodo proizvajalcem Unije.

(82) Komisija je zato predhodno sklenila, da obstaja vzročna zveza med povečanjem uvoza in nevarnostjo resne škode za proizvajalce Unije.

8.2 **Drugi znani dejavniki**

(83) Da bi se prepričala, da nevarnost resne škode ni posledica drugih dejavnikov kot povečanega uvoza, je Komisija opravila predhodno analizo, da bi ugotovila, ali so k nevarnosti resne škode za proizvajalce Unije morda prispevali tudi drugi dejavniki, ter učinke teh dejavnikov razlikovala od učinkov povečanega uvoza, da bi predhodno ugotovila, ali obstaja resnična in bistvena vzročno-posledična povezava.

(84) Čeprav so visoke cene energije pomemben dejavnik pri proizvodnji hibridnih vozil, dejanska nevarnost resne škode izhaja iz pritiska, ki ga na cene v EU izvaja močno povečanje uvoza po nizkih cenah. Cene energije v Uniji so namreč na splošno višje kot v nekaterih drugih delih sveta. Proizvajalci lahko v običajnih tržnih pogojih povišanja stroškov prenesejo v svoje prodajne cene, da bi ohranili razumen dobiček. Vendar se zadevni izdelek v povprečju v Unijo uvaža po cenah, ki so za 18 % nižje od cen proizvajalcev Unije, in ustvarja pritisk, zaradi katerega proizvajalci Unije niso mogli zvišati svojih prodajnih cen, da bi pokrili višje cene energije. Nevarnost resne škode torej ne obstaja zaradi naraščajočih stroškov energije kot takih, temveč zaradi tega, ker proizvajalci Unije zaradi povečanega uvoza teh zvišanj stroškov ne morejo natančno prenesti v svoje prodajne cene.

(85) Kar zadeva izvozno učinkovitost proizvajalcev Unije, je bila ta v obravnavanem obdobju v veliki meri stabilna, z izjemo leta 2024, ko se je izvoz zmanjšal. Glede na to stabilnost je Komisija začasno sklenila, da izvozna učinkovitost ni prispevala k nevarnosti resne škode.

(86) Kar zadeva povpraševanje potrošnikov, registracije hibridnih vozil v EU od leta 2023 stalno naraščajo. Poleg tega se po podatkih Global Mobility pričakuje, da se bo število registracij do leta 2029 še naprej povečevalo.

Preglednica 18

Gibanje registracij novih hibridnih vozil v EU (z napovedjo)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Registracije (v 1 000 kosih)	3 530	4 048	4 749	5 552	6 056	6 359	6 430	6 173
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*157*	*172*	*180*	*182*	*175*

Vir: Mobility Global in ACEA. Vrednosti za obdobje 2026–2030 predstavljajo napoved družbe Mobility Global.

(87) Ne narašča le število registracij, temveč se je tudi delež hibridnih vozil v skupnem številu registracij povečal s 33 % leta 2023 na 46 % v zadnjem obdobju.

Preglednica 19

Delež novih hibridnih vozil v skupnem številu registracij v EU

	2023	2024	2025	Zadnje obdobje
Delež hibridnih vozil v skupnem številu registracij v EU (v %)	33	38	44	46
Indeks (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Vir: Mobility Global in ACEA.

(88) Komisija je zato predhodno ugotovila, da se povpraševanje po hibridnih vozilih v Uniji povečuje in tako ne prispeva k nevarnosti resne škode.

(89) Kar zadeva regulativno okolje v zvezi z zmanjšanjem emisij CO_2, tega ni mogoče šteti za vzrok nevarnosti resne škode. Ravno nasprotno, veljavne in predlagane regulativne spremembe so izboljšale obete za proizvajalce hibridnih vozil. Čeprav je Unija določila ambiciozne cilje glede zmanjšanja emisij CO_2 za nove osebne avtomobile in kombinirana vozila, ti ukrepi ne pomenijo takojšnje prepovedi hibridnih tehnologij. Namesto tega je bil okvir prehoda oblikovan postopoma in se je nedavno razvil na način, ki je za proizvajalce hibridnih vozil manj omejevalen, kot se je predhodno pričakovalo. Zlasti se je usmeritev politike premaknila od pričakovanj o hitrejšem popolnem prehodu na baterijska električna vozila do leta 2030 k bolj postopnemu pristopu do leta 2035, predlog 90-odstotnega referenčnega merila za zmanjšanje emisij CO_2 namesto popolne prepovedi vozil, ki niso baterijska električna vozila, pa pušča prostor za nadaljnjo prisotnost hibridnih vozil. Zato Komisija meni, da regulativnega okolja trenutno ni mogoče označiti za okolje, ki pomeni nevarnost za nastanek resne škode proizvajalcem hibridnih vozil v Uniji.

(90) Komisija zato začasno ni ugotovila drugih dejavnikov, ki bi oslabili vzročno zvezo med povečanjem uvoza in nevarnostjo resne škode za proizvajalce Unije.

8.3 **Sklep**

(91) Iz navedenih razlogov je Komisija začasno sklenila, da obstaja vzročna zveza med znatnim povečanjem uvoza in nevarnostjo resne škode za industrijo Unije. Drugi dejavniki so morda prispevali k nevarnosti resne škode za proizvajalce Unije, vendar ti dejavniki niso zmanjšali vzročne zveze.

9. **INTERES UNIJE**

(92) Komisija je preučila, ali bi bilo sprejetje začasnih ukrepov v interesu Unije. Analiza interesa Unije je temeljila na oceni vseh različnih interesov, vključno z interesi proizvajalcev Unije, uvoznikov in uporabnikov.

(93) Cilj podnebne nevtralnosti je v središču evropskega zelenega dogovora in je pravno zavezujoč cilj, določen v evropskih podnebnih pravilih. Da bi EU do leta 2050 dosegla svoj cilj podnebne nevtralnosti ([32]), sprejema ukrepe za zmanjšanje emisij iz avtomobilov, saj cestni promet predstavlja petino emisij CO_2 v EU ([33]). Cilj EU je do leta 2030 zmanjšati emisije iz avtomobilov za 55 % in iz kombiniranih vozil za 50 % v primerjavi z letom 2021, da bi do leta 2035 dosegla cilj ničelnih emisij iz novih avtomobilov in kombiniranih vozil ([34]). Zato je prodaja novih avtomobilov z bencinskim ali dizelskim motorjem (za zdaj) od leta 2035 prepovedana ([35]).

(94) Vendar so hibridni avtomobili v sedanjem obdobju prehoda med avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem in popolnoma električnimi avtomobili za potrošnike pogosto uporabljena in iskana alternativa, saj že prispevajo k zmanjševanju emisij, nimajo pa pomanjkljivosti krajšega dosega, ki jo imajo številni električni avtomobili.

(95) Enako velja za proizvajalce avtomobilov, ki hibridne avtomobile uporabljajo tudi kot prehodne modele med avtomobili z motorjem z notranjim zgorevanjem in popolnoma električnimi avtomobili za porazdelitev stroškov ter kot „laboratorij“ za raziskave in inovacije, da bi utrli pot najsodobnejšim popolnoma električnim avtomobilom.

(96) Z izgubo proizvodnje hibridov v Uniji bi potrošnikom ostalo malo alternativ, saj tržni delež kitajskega uvoza že izpodriva tržne deleže drugih dobaviteljev, kot sta Japonska in Koreja, v zadnjem obdobju pa je kitajski uvoz začel pridobivati tržni delež tudi na račun industrije Unije.

(97) Poleg tega so za ta trg značilni visoki fiksni stroški in znatne naložbene zahteve, potrebne za ohranjanje konkurenčnosti. Uspešna in donosna avtomobilska industrija v Uniji je ključna za zagotovitev potrebnih naložb v raziskave in razvoj za proizvodnjo popolnoma električnih avtomobilov v Uniji do leta 2035. To, da bi zeleni prehod EU usmerjali izključno tuji akterji, ne bi bilo v interesu Unije.

(98) Poleg tega Komisija meni, da bi se z začasnim zaščitnim ukrepom v obliki, opisani v oddelku 12, vzpostavilo ustrezno ravnotežje med interesi proizvajalcev Unije in uporabnikov nižje v verigi. Komisija je ob upoštevanju pomena sektorja hibridnih vozil za gospodarstvo Unije, zlasti kar zadeva inovacije, elektrifikacijo in zaposlovanje, v predhodni oceni ugotovila, da bi bila uvedba ukrepov za hibridna vozila v interesu Unije.

10. **KRITIČNE OKOLIŠČINE**

(99) Komisija je v skladu s členom 7(1), točka (a), Uredbe (EU) 2015/478 preučila, ali obstajajo kritične okoliščine, v katerih bi zamuda povzročila škodo, ki bi jo bilo težko popraviti. V ta namen je ocenila položaj proizvajalcev Unije, gibanje uvoza v zadnjem obdobju in verjetnost, da se bo uvoz v bližnji prihodnosti še povečal.

(100) Kot je pojasnjeno v oddelku 7, so proizvajalci Unije kljub znatni rasti potrošnje v Uniji v zadnjem obdobju izgubili tržni delež, njihova dobičkonosnost pa se je znatno zmanjšala in dosegla le približno dve tretjini minimalnega dobička, ki je običajno potreben za zagotovitev dolgoročne finančne vzdržnosti njihove dejavnosti na področju hibridnih vozil. Hkrati je uvoz v Unijo vstopal po cenah, ki so bile v povprečju 18 % nižje od cen industrije Unije. Proizvajalci Unije so se zato soočali z vse večjim konkurenčnim pritiskom v času, ko je bila njihova zmožnost prenesti nadaljnje poslabšanje gospodarskega položaja že omejena.

([32]) Zmanjšanje emisij ogljikovega dioksida:cilji in politike EU |Teme |Evropski parlament.
([33]) Koliko izpustov CO_2 v EU povzročajo avtomobili(infografike) |Teme |Evropski parlament.
([34]) Zmanjšanje izpustov CO_2:razlaga novih ciljev za avtomobile in kombije |Teme |Evropski parlament.
([35]) Vendar je Komisija decembra 2025 predstavila predlog za pregled emisijskih standardov CO_2 za avtomobile in kombinirana vozila. V skladu s predlogom bodo morali proizvajalci avtomobilov od leta 2035 namesto 100-odstotnega zmanjšanja izpolnjevati cilj 90-odstotnega zmanjšanja emisij iz izpušne cevi, preostalih 10 % emisij pa bo treba nadomestiti z uporabo nizkoogljičnega jekla, proizvedenega v Uniji, ali e-goriv in biogoriv. To bo omogočilo, da bodo imela priključna hibridna vozila, vozila s podaljševalniki dosega, blaga hibridna vozila in vozila z motorjem z notranjim zgorevanjem poleg popolnoma električnih vozil vlogo tudi po letu 2035. Glej tudi https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Mesečni podatki so potrdili, da se je nadaljeval skokovit porast uvoza po nizkih cenah, zlasti, vendar ne izključno, uvoza s poreklom iz Kitajske. Uvoz iz Kitajske je v Unijo vstopal s pospešeno hitrostjo, zlasti v drugi polovici zadnjega obdobja, ter pridobil dodaten tržni delež na račun industrije Unije in drugih tradicionalnih dobaviteljev na trg Unije. Hkrati domače povpraševanje na Kitajskem medletno upada, proizvodnja na Kitajskem pa naj bi se še naprej povečevala, čeprav je izkoriščenost zmogljivosti ocenjena na zgolj 43 %. Ta kombinacija presežnih zmogljivosti, slabitve domačega povpraševanja in močne domače konkurence ustvarja močno spodbudo za kitajske proizvajalce, da v bližnji prihodnosti poiščejo izvozne trge. Vse večja uporaba ukrepov za omejevanje trgovine na drugih trgih dodatno povečuje tveganje, da bo ta izvoz usmerjen v Unijo, ki ostaja razmeroma odprt in privlačen trg. Unija je zato izpostavljena tveganju bližnjega nadaljnjega povečanja uvoza v času, ko je njena industrija že v nestabilnem položaju.

(102) Komisija je menila, da kombinacija že tako nestabilnega gospodarskega položaja proizvajalcev Unije, nadaljnjega povečevanja uvoza, znatnega pritiska na cene, ki ga povzroča ta uvoz, in verjetnosti nadaljnjega povečanja uvoza v bližnji prihodnosti ustvarja položaj, v katerem bi vsaka zamuda pri sprejetju začasnih zaščitnih ukrepov povzročila škodo, ki bi jo bilo težko popraviti. Brez pravočasnega ukrepanja bi se industrija Unije spopadala z nadaljnjim povečanjem obsega uvoza in stalnim pritiskom na cene, preden bi bilo mogoče preiskavo zaključiti.

(103) Komisija je zato začasno sklenila, da obstajajo kritične okoliščine v smislu člena 7(1), točka (a), Uredbe (EU) 2015/478 in da bi bilo treba nemudoma sprejeti začasne zaščitne ukrepe.

11. IZKLJUČITVE NEKATERIH DRŽAV S PODROČJA UPORABE ZAČASNIH UKREPOV

(104) V skladu s členom 18 Uredbe (EU) 2015/478 se začasni ukrepi ne smejo uporabljati za izdelke s poreklom iz držav v razvoju, ki so članice STO, Alžirije ([36]) in Libanona ([37]), če delež uvoza izdelka v Unijo ne presega 3 %, pod pogojem, da države v razvoju, ki so članice STO in katerih delež uvoza v Unijo je manjši od 3 %, skupaj ne presegajo 9 % celotnega uvoza zadevnega izdelka v Unijo.

(105) V Prilogi I.1 so navedene države v razvoju, ki so članice STO, ter Alžirija in Libanon, za katere lahko velja izvzetje iz zaščitnih ukrepov, če so izpolnjeni pogoji iz prejšnje uvodne izjave.

(106) Metodologija, uporabljena za določitev deležev uvoza držav v razvoju, je temeljila na celotnem uvozu zadevnega izdelka v Unijo v letu 2025. Delež uvoza s poreklom iz vsake države v razvoju, navedene v Prilogi I.1, je bil izračunan kot delež tega celotnega uvoza. Uvoz s poreklom iz Ukrajine, Kenije, Islandije, Lihtenštajna in Norveške je bil izključen iz izračuna celotnega uvoza.

(107) Priloga I.2 (Seznam držav v razvoju, za katere se uporabljajo začasni ukrepi) vsebuje rezultat tega izračuna in določa države v razvoju, za katere veljajo začasni zaščitni ukrepi, ker njihov delež presega 3 %. Vse države v razvoju, ki so članice STO in katerih delež uvoza v Unijo je bil manjši od 3 %, skupaj niso predstavljale več kot 9 % celotnega uvoza zadevnega izdelka v Unijo v letu 2025.

(108) Poleg tega bi bilo treba, kot je določeno v oddelku 4, s področja uporabe začasnih ukrepov izključiti tudi Ukrajino, Evropski gospodarski prostor (EGP) in Kenijo.

(109) Glede na zahteve iz Sporazuma o izstopu Združenega kraljestva Velika Britanija in Severna Irska iz Evropske unije in Evropske skupnosti za atomsko energijo (v nadaljnjem besedilu: sporazum o izstopu), katerega sestavni del je

([36]) Sklep Sveta 2005/690/ES z dne 18. julija 2005 o sklenitvi Evro-mediteranskega sporazuma o pridružitvi med Evropsko skupnostjo in njenimi državami članicami na eni strani ter Ljudsko demokratično republiko Alžirijo na drugi strani (UL L 265, 10.10.2005, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Sklep Sveta 2006/356/ES z dne 14. februarja 2006 o sklenitvi Evro-mediteranskega sporazuma o pridružitvi med Evropsko skupnostjo in njenimi državami članicami na eni strani ter Libanonsko republiko na drugi strani (UL L 143, 30.5.2006, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

Windsorski okvir, in Uredbe (EU) 2020/2170 Evropskega parlamenta in Sveta ([38]) ter da se zagotovi, da lahko zadevni izdelki še naprej vstopajo na Severno Irsko, za te izdelke ne bi smele veljati kvote, kadar se vnesejo iz drugih delov Združenega kraljestva in prodajo končnim potrošnikom na ozemlju Severne Irske ter so registrirani za uporabo na Severnem Irskem. Komisija na podlagi razpoložljivih dokazov meni, da to ne pomeni znatnega tveganja za učinkovitost ukrepa. Kljub temu bo Komisija pozorno spremljala trgovinske tokove zadevnega izdelka iz drugih delov Združenega kraljestva v Severno Irsko in naknadne trgovinske tokove iz Severne Irske v preostalo Unijo ter lahko po potrebi spremenila to uredbo.

12. SKLEPNE UGOTOVITVE IN SPREJETJE ZAČASNIH UKREPOV

12.1 Sprejetje začasnih ukrepov

(110) Predhodno je bilo ugotovljeno, da so proizvajalci Unije izpostavljeni nevarnosti resne škode. Glede na kritične okoliščine, pojasnjene v oddelku 10, se šteje, da je treba sprejeti začasne zaščitne ukrepe, da se prepreči nadaljnja škoda industriji Unije, ki bi jo bilo težko odpraviti pred zaključkom te preiskave.

12.2 Oblika, raven in trajanje začasnega ukrepa

(111) Komisija je pri izbiri najustreznejše oblike začasnega zaščitnega ukrepa upoštevala več elementov.

(112) Prvič, Komisija je preučila, kaj je primerno za odpravo nevarnosti resne škode za proizvajalce Unije, ki je postala očitna v zadnjem obdobju.

(113) Drugič, Komisija je upoštevala svojo prakso v prejšnjih preiskavah v zvezi z zaščitnimi ukrepi in veljavne mednarodne obveznosti, v skladu s katerimi bi bilo treba tradicionalne trgovinske tokove ohraniti, če ne povečujejo ugotovljene nevarnosti resne škode.

(114) Tretjič, Komisija je upoštevala ravni cen, po katerih uvoz vstopa v Unijo, posebne tržne razmere in zmožnost proizvajalcev izvoznikov, da absorbirajo zelo visoke dodatne dajatve ([39]). Ukrep bi moral proizvajalcem Unije zagotoviti učinkovito zaščito pred povečanim uvozom, ki pomeni nevarnost resne škode.

(115) Glede na navedeno, zlasti v zvezi s kritičnimi okoliščinami, zaradi katerih je potrebno takojšnje ukrepanje, je Komisija menila, da tarifni ukrep ne bi zagotovil učinkovitega odziva na grožnjo resne škode, saj ne bi v zadostni meri preprečil povečanega uvoza. Količinska omejitev v obliki uvoznih kvot, ki določa največjo količino zadevnega izdelka, ki se lahko uvozi v Unijo v obdobju uporabe začasnega zaščitnega ukrepa, se je zato štela za potrebno, da se zagotovi učinkovita zaščita proizvajalcev Unije. Uvoz zunaj kvot ne bi smel biti dovoljen. Kadar je govora o uvozu, ga je treba razumeti kot carinske deklaracije za sprostitev v prosti promet.

(116) Komisija je zagotovila, da je ta ukrep združljiv z obveznostmi Unije iz dvostranskih in regionalnih trgovinskih sporazumov s tretjimi državami. Komisija se je odločila uvesti ukrep v obliki kvot. Sklenila je, da je sprejetje takega ukrepa najmanj moteč ukrep za nadaljevanje dvostranske trgovine s prostotrgovinskimi partnericami Unije, ki je nujno potreben za odpravo nastalih težav.

([38]) Uredba (EU) 2020/2170 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 16. decembra 2020 o uporabi tarifnih kvot in drugih uvoznih kvot Unije (UL L 432, 21.12.2020, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) V zvezi s tem je Komisija upoštevala znatne neizkoriščene proizvodne zmogljivosti, ki so na voljo proizvajalcem izvoznikom, omejeno zmogljivost domačih trgov za absorpcijo teh zmogljivosti in vse večjo uporabo ukrepov, ki omejujejo trgovino, na drugih trgih, zaradi česar je trg Unije še posebej privlačen kot trg za presežno proizvodnjo.

(117) Komisija je na podlagi premislekov v zvezi z interesom Unije in za zagotovitev optimalne uporabe količin kvot menila, da bi jih bilo treba po eni strani dodeliti posebej za posamezne države, ki imajo znaten interes za dobavo zadevnega izdelka (t. i. kvote za posamezne države), po drugi strani pa vsem drugim državam porekla. Za namene te uredbe se šteje, da imajo države, katerih delež uvoza je v letu 2025 presegal 2 %, znaten interes za dobavo in bi morale prejeti kvoto za posamezno državo. Preostalo kvoto (kvota za druge države) bi bilo treba dodeliti vsem drugim državam dobaviteljicam.

(118) Komisija je menila, da je primerno količine kvot za posamezne države določiti v višini obsega uvoza, evidentiranega za posamezno državo v letu 2025, povečanega za malo več kot 15 %. Pri tem pristopu se je upoštevala znatna rast trga Unije za nova hibridna vozila, ki se je v predhodnih treh letih v povprečju povečal za 15 %. Komisija je menila, da zgolj določitev kvot na preteklih ravneh trgovine ne bi ustrezno odražala razvoja trga ali interesov uporabnikov v Uniji. Leto 2025 je bilo začasno izbrano kot referenčno leto, ker je bilo to zadnje celotno leto, za katero so bili na voljo podatki. Poleg tega je bil v letu 2025 zabeležen največji obseg uvoza.

(119) Glede na omejeno število vozil, uvoženih iz drugih držav porekla poleg držav porekla, ki imajo znaten interes za dobavo zadevnega izdelka (imetnice kvot za posamezne države), in da bi se preprečilo neupravičeno omejevanje njihovega dostopa do trga Unije, je bila letna kvota za druge države določena na 1 500 vozil, namesto da bi se izračunala v skladu z metodologijo iz uvodne izjave 118.

(120) Kvote so določene v Prilogi II k tej uredbi. Kvote bi bilo treba upravljati četrtletno, pri čemer se neporabljene količine kvot prenesejo v naslednje četrtletje (od 1. decembra 2026 do 28. februarja 2027, od 1. marca 2027 do 31. maja 2027 in od 1. junija 2027 do 18. junija 2027) v obdobju uporabe začasnega zaščitnega ukrepa.

(121) Kvoto za druge države bi bilo treba zapolniti po kronološkem vrstnem redu datumov, na katere se sprejmejo deklaracije za sprostitev v prosti promet, kot je določeno v Izvedbeni uredbi Komisije (EU) 2015/2447 ([40]). Ta način upravljanja zahteva tesno sodelovanje med državami članicami in Komisijo.

(122) Za uvoz v okviru veljavne kvote se uporablja carinska stopnja, ki se sicer uporablja za zadevni izdelek, ob upoštevanju morebitne preferencialne tarifne obravnave, določene v sporazumu med Unijo in državo porekla.

(123) Ali je blago, uvoženo iz držav v razvoju, upravičeno do izključitve iz kvot, je odvisno od njegovega porekla. Zato je treba uporabiti merila za določanje nepreferencialnega porekla, ki trenutno veljajo v Uniji.

(124) Uvoz, ki presega veljavno kvoto, se ne bi smel dovoliti.

(125) Ker so kvote izražene v številu vozil, se lahko dodelijo samo cele enote. Če se obseg kvote izračuna po načelu časovne porazdelitve ali se zahtevki za črpanje, ki presegajo preostalo razpoložljivo količino, dodelijo sorazmerno, bi bilo treba rezultat zato zaokrožiti navzdol na najbližjo celo enoto, tako da ni kvota nikoli presežena. Da se ne bi zmanjšal skupni obseg kvote, preostanek, ki izhaja iz zaokroževanja navzdol, ne bi smel ostati na voljo za črpanje v tekočem obdobju veljavnosti kvote, ampak bi ga bilo treba prenesti v naslednje obdobje veljavnosti kvote, razen zadnjega obdobja veljavnosti kvote.

(126) Začasni ukrepi bi se morali uporabljati 200 koledarskih dni (do 18. junija 2027) od datuma začetka veljavnosti te uredbe. Da bi se ta pravila čim prej izvajala, bi se morala uporabljati od začetka veljavnosti te uredbe brez obdobja blokade.

([40]) Izvedbena uredba Komisije (EU) 2015/2447 z dne 24. novembra 2015 o določitvi podrobnih pravil za izvajanje nekaterih določb Uredbe (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta o carinskem zakoniku Unije (UL L 343, 29.12.2015, str. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Izdelek v preiskavi je naveden v uvodni izjavi 5. Vendar je za proizvodne procese in tržne razmere v celotnem avtomobilskem sektorju značilna visoka stopnja zapletenosti. Zadevni izdelek se lahko proizvaja v proizvodnih obratih, ki proizvajajo tudi vozila zunaj obsega opredelitve izdelka, tudi z uporabo istih sestavnih delov. Poleg tega je pomembna značilnost avtomobilskega sektorja prodaja rabljenih vozil. Zato Komisija spremlja uvozne trende, zlasti glede:

— vozil, konstruiranih predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem, rabljenih ali novih, ki se trenutno uvrščajo pod oznake 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 zgoraj navedeni kategoriji mikro hibridnih električnih vozil, konstruiranih predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem in vir električne energije, ki se uporablja samo za nepogonske funkcije, rabljena ali nova, ki se trenutno uvrščajo pod oznake KN 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 in 8703 33 90 10;

— motorna vozila za prevoz blaga z bruto maso do vključno 5 ton, rabljena ali nova, ne glede na njihov pogonski sistem, ki se trenutno uvrščajo pod oznake 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;

— rabljena hibridna vozila, konstruirana predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem in enega ali več elektromotorjev kot pogonska motorja, ne glede na število koles, ki se premikajo, ter ne glede na to, ali jih je mogoče polniti z vklopom na zunanji vir električne energije ali ne, ki se trenutno uvrščajo pod oznake KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (oznaki TARIC 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— rabljena vozila samo z elektromotorjem za pogon, konstruirana predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki se trenutno uvrščajo pod oznako 8703 80 90.

(128) S spremljanjem zgornjih kategorij bo lahko Komisija ocenila gibanja uvoza teh vozil in presodila, ali lahko spremembe vzorcev uvoza vplivajo na učinkovitost tega ukrepa.

(129) Komisija se je posvetovala z Odborom za zaščitne ukrepe, ustanovljenim na podlagi člena 3(3) Uredbe (EU) 2015/478 oziroma člena 22(3) Uredbe (EU) 2015/755 –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

1. V skladu s členom 4 se odprejo kvote za uvoz nekaterih novih hibridnih vozil s poreklom iz tretjih držav, konstruiranih predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem in enega ali več elektromotorjev kot pogonska motorja, ne glede na število koles, ki se premikajo, ter ne glede na to, ali jih je mogoče polniti z vklopom na zunanji vir električne energije ali ne, ki se trenutno uvrščajo pod oznake KN ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 in ex 8703 70 00 (oznake 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), v Unijo za obdobje 200 koledarskih dni od začetka veljavnosti te uredbe.

2. Ko je kvota izčrpana, uvoz zadevnega izdelka v Unijo ni dovoljen.

3. Navedba kvot za zadevno poreklo je obvezna.

4. Za uvoz v okviru veljavne kvote se uporablja carinska stopnja, ki se sicer uporablja za zadevni izdelek, ob upoštevanju morebitne preferencialne tarifne obravnave, določene v sporazumu med Unijo in državo porekla.

5. Ne glede na prvi odstavek kvote ne veljajo za uvoz zadevnega izdelka, ki se vnese v Severno Irsko iz drugega dela Združenega kraljestva in proda končnim potrošnikom na ozemlju Severne Irske ter je registriran za uporabo na Severnem Irskem.

6. Ta člen se ne uporablja za izdelke s poreklom iz:

(a) Islandije, Lihtenštajna in Norveške;

(b) Ukrajine;

(c) Kenije;

(d) držav v razvoju iz Priloge I.1, razen držav iz Priloge I.2.

Člen 2

1. Kvote iz člena 1 upravljajo Komisija in države članice v skladu s sistemom upravljanja tarifnih kvot iz členov 49 do 54 Izvedbene uredbe (EU) 2015/2447.

2. Kvote se upravljajo četrtletno: od 1. decembra 2026 do 28. februarja 2027, od 1. marca 2027 do 31. maja 2027 in od 1. junija 2027 do 18. junija 2027.

3. Dodelitev vsake četrtletne kvote se ustavi na 20. delovni dan Komisije po koncu četrtletnega obdobja.

4. Od 1. decembra 2026 do 18. junija 2027 se neporabljena količina kvot v enem četrtletju prenese v naslednje četrtletje v istem letnem obdobju uporabe.

5. Količine, dodeljene v okviru kvote, se lahko vrnejo v skladu z veljavno carinsko zakonodajo. Če je črpanje četrtletne kvote ustavljeno v skladu s členom 2(3) te uredbe ali če je kvota izčrpana oziroma drugače zaprta za nadaljnji dostop na podlagi te uredbe, vračilo teh količin ne pomeni ponovnega odprtja te kvote za predložitev ali sprejetje novih zahtevkov za črpanje. Tako vrnjene količine se upoštevajo samo za prilagoditev stanja količine zadevne kvote. Če je bila neporabljena količina četrtletne kvote že prenesena v naslednje četrtletje v skladu s členom 2(3) te uredbe, se količine, ki so bile vrnjene po tem v zvezi z zadevnim četrtletjem, ne prenesejo v naslednje četrtletje. Zato te kvote gospodarskim subjektom ne bodo več dostopne.

6. Z odstopanjem od člena 51(5) Izvedbene uredbe (EU) 2015/2447 za kvote, razdeljene s to uredbo, ne velja obdobje blokade.

7. Kadar zahtevane količine presegajo preostalo razpoložljivo količino kvote, se količine, ki se dodelijo, določijo sorazmerno in se, kadar rezultat ni celo število, zaokrožijo navzdol na najbližjo celo enoto. Kvota se zapre z dnem te dodelitve. Preostanek, ki ostane zaradi zaokroževanja navzdol, ni na voljo za nadaljnja črpanja v zadevnem obdobju veljavnosti kvote in se prenese v naslednje obdobje veljavnosti kvote, razen če je zadevno obdobje veljavnosti kvote zadnje obdobje veljavnosti kvote v istem letu uporabe.

Člen 3

1. Za uvoz izdelkov iz Priloge III k tej uredbi velja naknadni nadzor Unije v skladu z uredbama (EU) 2015/478 in (EU) 2015/755.

2. Uvrstitev izdelkov, zajetih s to uredbo, temelji na KN in TARIC.

Člen 4

1. Poreklo katerega koli izdelka, za katerega se uporablja ta uredba, se določi v skladu z veljavnimi določbami Unije o nepreferencialnem poreklu in Uredbo (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta ([41]).

2. Če ni določeno drugače, se uporabljajo ustrezni veljavni carinski predpisi.

Člen 5

1. Za koriščenje kvot iz člena 1 za blago s poreklom iz Ljudske republike Kitajske je potrebna predložitev podpisanega in ožigosanega potrdila o izvozni kvoti, ki ga izda kitajska gospodarska zbornica za uvoz in izvoz strojev in elektronskih izdelkov (CCCME) Ljudske republike Kitajske.

2. Potrdilo o izvozni kvoti se izda na obrazcu, ki ustreza vzorcu iz Priloge IV k tej uredbi.

Člen 6

Države članice in Komisija tesno sodelujejo pri zagotavljanju skladnosti s to uredbo.

Člen 7

Ta uredba začne veljati 1. decembra 2026.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 23. novembra 2026

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Uredba (EU) št. 952/2013 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. oktobra 2013 o carinskem zakoniku Unije (UL L 269, 10.10.2013, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

PRILOGA I

I.1— **Seznam držav v razvoju, ki so članice STO, ter Alžirija in Libanon**

Afganistan, Albanija, Alžirija, Angola, Antigva in Barbuda, Argentina, Armenija, Bahrajn, Bangladeš, Barbados, Belize, Benin, Bolivija, Bocvana, Brazilija, Brunej, Burkina Faso, Burundi, Zelenortski otoki, Kambodža, Kamerun, Srednjeafriška republika, Čad, Čile, Kitajska, Kolumbija, Kongo, Kostarika, Slonokoščena obala, Kuba, Demokratična republika Kongo, Džibuti, Dominika, Dominikanska republika, Ekvador, Egipt, Salvador, Esvatini, Fidži, Gabon, Gambija, Gruzija, Gana, Grenada, Gvatemala, Gvineja, Gvineja-Bissau, Gvajana, Haiti, Honduras, Hongkong, Indija, Indonezija, Jamajka, Jordanija, Kazahstan, Kenija, Kuvajt, Kirgiška republika, Laos, Libanon, Lesoto, Liberija, Macao, Madagaskar, Malavi, Malezija, Maldivi, Mali, Mavretanija, Mauritius, Mehika, Moldavija, Mongolija, Črna gora, Maroko, Mozambik, Mjanmar/Burma, Namibija, Nepal, Nikaragva, Niger, Nigerija, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nova Gvineja, Paragvaj, Peru, Filipini, Katar, Ruanda, Saint Kitts in Nevis, Sveta Lucija, Saint Vincent in Grenadine, Samoa, Saudova Arabija, Senegal, Sejšeli, Sierra Leone, Salomonovi otoki, Severna Makedonija, Južna Afrika, Šrilanka, Surinam, Tadžikistan, Tanzanija, Tajska, Togo, Tonga, Trinidad in Tobago, Tunizija, Turčija, Uganda, Ukrajina, Združeni arabski emirati, Urugvaj, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Jemen, Zambija, Zimbabve.

I.2— **Seznam držav v razvoju, za katere se uporabljajo začasni ukrepi**

Kitajska, Turčija, Mehika in Maroko.

PRILOGA II

Količina kvot

Izdelek	Oznaki KN in TARIC	Dodelitev po državah (če je ustrezno)	Od 1. decembra 2026 do 28. februarja 2027	Od 1. marca 2027 do 31. maja 2027	Od 1. junija 2027 do 18. junija 2027	Zaporedna številka
			količina kvote (v enotah)	količina kvote (v enotah)	količina kvote (v enotah)	
Nekatera nova hibridna vozila	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Kitajska	86 301	88 219	17 260	090254
		Japonska	76 900	78 609	15 380	090255
		Turčija	56 844	58 107	11 369	090256
		Združeno kraljestvo	47 431	48 485	9 486	090257
		Republika Koreja	30 566	31 245	6 113	090258
		Mehika	15 640	15 987	3 128	090259
		Maroko	10 779	11 019	2 156	090260
		Srbija	8 709	8 902	1 742	090261
		Združene države Amerike	8 317	8 502	1 663	090262
		Južna Afrika (*)	n. r.	n. r.	n. r.	n. r.
		druge države	370	378	74	090290

(*) Ni relevantno, ker je Južna Afrika izvzeta na podlagi Priloge I.2.

PRILOGA III

Seznam izdelkov, za katere velja naknadni nadzor

— Vozila, konstruirana predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem, rabljenih ali novih, ki se trenutno uvrščajo pod oznake 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 zgoraj navedeni kategoriji mikro hibridna električna vozila, konstruirana predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem in vir električne energije, ki se uporablja samo za nepogonske funkcije, rabljena ali nova, ki se trenutno uvrščajo pod oznake KN 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 in 8703 33 90 10;

— motorna vozila za prevoz blaga z bruto maso do vključno 5 ton, rabljena ali nova, ne glede na njihov pogonski sistem, ki se trenutno uvrščajo pod oznake 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;

— rabljena hibridna vozila, konstruirana predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki imajo batni motor z notranjim zgorevanjem in enega ali več elektromotorjev kot pogonska motorja, ne glede na število koles, ki se premikajo, ter ne glede na to, ali jih je mogoče polniti z vklopom na zunanji vir električne energije ali ne, ki se trenutno uvrščajo pod oznake KN 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90, ex 8703 70 00 (oznaki TARIC 8703 50 00 90, 8703 70 00 90);

— rabljena vozila samo z elektromotorjem za pogon, konstruirana predvsem za prevoz devetih oseb ali manj, vključno z voznikom, ki se trenutno uvrščajo pod oznako 8703 80 90.

PRILOGA IV

POTRDILO O IZVOZNI KVOTI

KITAJSKA GOSPODARSKA ZBORNICA ZA UVOZ IN IZVOZ STROJEV IN ELEKTRONSKIH IZDELKOV (CCCME)
NASLOV: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TEL.: 0086 10 58280982
FAKS: 0086 10 58280870

ŠT. POTRDILA O KVOTI:	
DATUM POTRDILA O KVOTI:	
IME PRODAJALCA:	
IME UVOZNIKA:	
ŠT. TRGOVSKEGA RAČUNA:	
DATUM TRGOVSKEGA RAČUNA:	

Zap. št.	OZNAKA KN/TARIC	ZNAMKA	MODEL	KOLIČINA
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
SKUPAJ				

(*) CCCME lahko poveča število vrstic v tabeli.

IZJAVA

Podpisani potrjujem, da se to potrdilo nanaša na hibridna električna vozila, zajeta v trgovskem računu, ki ga je predložila družba [IME PRODAJALCA], za izvoz kitajskega porekla v Evropsko unijo v skladu z ureditvijo kvot v okviru zaščitnih ukrepov EU za hibridna električna vozila (Izvedbena uredba Komisije (EU) 2026/2614).

Izjavljam, da so informacije v tem potrdilu resnične in točne ter da količina blaga, na katero se nanaša, ne presega kvote, dodeljene Kitajski v skladu z zaščitnimi ukrepi.

IME URADNIKA:

PODPIS:

DATUM: CCCME (ŽIG)