Europeiska unionens
officiella tidning

SV
L-serien

2026/2614

24.11.2026

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) 2026/2614

av den 23 november 2026

om införande av en provisorisk skyddsåtgärd beträffande import av vissa nya hybridfordon konstruerade för personbefordran

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/478 av den 11 mars 2015 om gemensamma importregler ([1]), särskilt artiklarna 5 och 7,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2015/755 av den 29 april 2015 om gemensamma regler för import från vissa tredjeländer ([2]), särskilt artiklarna 3 och 4,

med beaktande av avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet ([3]), särskilt artikel 113.3 andra stycket, och

av följande skäl:

1. BAKGRUND

(1) Den 30 oktober 2026 inledde Europeiska kommissionen (*kommissionen*) på eget initiativ en skyddsåtgärdsundersökning avseende import till unionen av nya hybridfordon konstruerade för personbefordran (*hybridbilar*) i enlighet med artikel 5 i förordning (EU) 2015/478 och artikel 3 i förordning (EU) 2015/755 (*grundförordningarna*). Kommissionen offentliggjorde ett tillkännagivande om inledande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([4]) (*tillkännagivandet om inledande*).

(2) Inledandet följde på en djupgående analys av den information som kommissionen hade tillgång till från offentliga marknadsinformationskällor och unionsindustrin. Med tanke på hybridbilsektorns känslighet, dess strategiska betydelse för unionens ekonomi när det gäller innovation, elektrifiering och sysselsättning och förekomsten av tillräcklig bevisning som visade att importen av hybridbilar hotade att vålla unionsindustrin allvarlig skada, beslutade kommissionen under dessa särskilda omständigheter och i enlighet med grundförordningarna att inleda en undersökning utan att ha mottagit en skriftlig begäran från en medlemsstat.

(3) De uppgifter som kommissionen hade tillgång till visade vidare att importen till unionen skedde i allt snabbare takt och till priser som var betydligt lägre än unionsindustrins priser. Mot bakgrund av unionsindustrins bräckliga situation, den betydande globala produktionskapaciteten och unionsmarknadens attraktionskraft föranledde denna kraftiga importökning kommissionen att bedöma om det förelåg kritiska omständigheter som krävde att provisoriska åtgärder införs utan dröjsmål för att förhindra allvarlig skada som vore svår att avhjälpa.

(4) Behovet av att agera utan dröjsmål krävde att kommissionen gjorde sin analys på grundval av de uppgifter som fanns tillgängliga i detta skede. Detta föregriper inte behandlingen av de ytterligare uppgifter som kommer att inhämtas under undersökningen. I synnerhet kommer frågeformulärssvar från producenter, importörer och handlare i unionen, skriftliga inlagor och alla uppgifter som lämnas i samband med utövandet av rätten till försvar att granskas på vederbörligt sätt av kommissionen under undersökningen. Berörda parter kommer också att kunna begära att bli hörda i enlighet med avsnitt 3.4 i tillkännagivandet om inledande.

([1]) EUT L 83, 27.3.2015, s. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) EUT L 123, 19.5.2015, s. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) (EGT L 1, 3.1.1994, s. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Tillkännagivande om inledande av en skyddsåtgärdsundersökning beträffande import av vissa nya hybridfordon för personbefordran (EUT C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADANA ELLER DIREKT KONKURRERANDE PRODUKTER

(5) Den berörda produkten enligt definitionen i tillkännagivandet om inledande är vissa nya hybridfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, som kombinerar en förbränningskolvmotor med en eller flera elmotorer för framdrivningen, oavsett antalet hjul som sätts i rörelse och oavsett om fordonen kan laddas genom anslutning till en extern elkälla eller inte, och som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 och ex 8703 70 00 (Taric-nummer 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90 och 8703 70 00 10).

(6) Det finns två typer av den berörda produkten: nya hybridelfordon och nya laddhybridelfordon. Laddhybridelfordon har en förbränningskolvmotor och en eller flera batteridrivna elmotorer. Förbränningsmotorn stöder elmotorn, och batteriet laddas externt genom anslutning till elnätet. Hybridelfordon drivs med en förbränningskolvmotor, men har också en batteridriven elmotor som kompletterar den konventionella motorn. För sådana fordon genereras elen internt genom regenerativ bromsning och förbränningskolvmotorn ([5]). Hybridelfordon inbegriper s.k. lätthybridelfordon, som är fordon utrustade med ett batteri som bistår förbränningsmotorn med framdrivningen av fordonet i syfte att förbättra bränsleekonomin.

(7) Fordon som har en elektrisk kraftkälla som endast används för andra funktioner än framdrivning, fordon i kategori L enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 ([6]) och motorcyklar omfattas inte av undersökningen.

(8) Kommissionen fastställde preliminärt att den produkt som produceras av unionsproducenterna (*den likadana produkten*) är likadan som den berörda produkten eller av direkt konkurrerande slag. Både den inhemska och den importerade produkten har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper. Båda innehåller en förbränningsmotor i kombination med en elmotor och ett batterisystem. Även om enskilda modeller kan skilja sig åt i fråga om prestanda, utrustning eller utformning ändrar sådana skillnader inte deras grundläggande karaktär som hybridelfordon eller laddhybridelfordon. Både den inhemska och den importerade produkten har samma ändamål, dvs. personbefordran, och har således samma slutanvändning. Dessutom erbjuds båda produkter genom liknande eller identiska försäljningskanaler till kunder som kan köpa dem från både inhemska och utländska leverantörer. Det finns därför en hög grad av konkurrens mellan den berörda produkten och den produkt som produceras av unionsproducenterna.

3. UNIONSPRODUCENTER

(9) Baserat på marknadsinformation innefattar unionsproducenterna av den likadana produkten producenter som är verksamma under olika varumärken. ACEA (den europeiska bilindustriföreningen) företräder ett antal av dessa unionsproducenter.

(10) I tillkännagivandet om inledande ombads unionsproducenterna att samarbeta med kommissionen i undersökningen.

4. ÖKAD IMPORT

(11) På grundval av uppgifter från Eurostat gjorde kommissionen en preliminär analys av utvecklingen av importen av den berörda produkten under perioden 2023–2025 och första halvåret 2026. För att säkerställa jämförbarhet med tidigare helårsperioder analyserade kommissionen också den senaste tolvmånadersperioden, som innefattar de sex sista månaderna av 2025 och de sex första månaderna av 2026 (*den senaste perioden* eller *MRP* i diagram 1).

(12) I sin bedömning av importutvecklingen beaktade kommissionen inte importvolymerna från vissa länder som borde undantas från tillämpningsområdet för de provisoriska åtgärderna, särskilt länderna inom Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES), Kenya och Ukraina. Kommissionen anser att de produkter som är föremål för bedömning med ursprung i Norge, Island och Liechtenstein bör undantas från tillämpningen av denna förordning på grund av

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

([6]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 168/2013 av den 15 januari 2013 om godkännande av och marknadstillsyn för två- och trehjuliga fordon och fyrhjulingar (EUT L 60, 2.3.2013, s.52 ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

den nära marknadsintegrationen med EES-medlemmarna och de låga importvolymerna från dessa länder. Import från Kenya är undantagen på grundval av det bilaterala avtalet ([7]) ([8]), och Ukraina är undantaget på grundval av det tillfälliga upphävandet av den grundläggande förordningen om skyddsåtgärder ([9]). Under skadeundersöknings-perioden rapporterades ingen import från Kenya, och importen från Norge, Island, Liechtenstein och Ukraina utgjorde sammantaget mindre än 0,01 % av EU:s totala import av den berörda produkten.

(13) Den totala importen av den berörda produkten utvecklades på följande sätt:

Tabell 1

All import, i enheter (årligen)

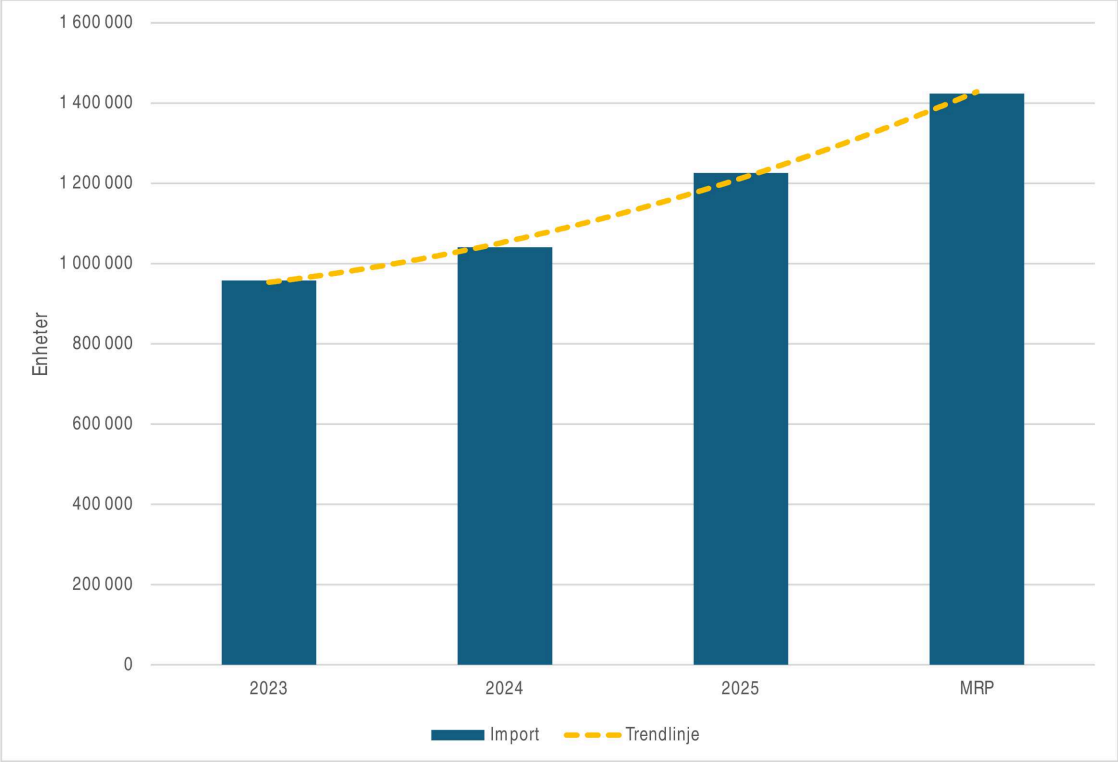
	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Import, i enheter	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Index (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Källa: Eurostat – Eurostat-data från KN-nummer 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 och 8703 70 00.

(14) Totalt sett ökade importen av den berörda produkten med 9 % under 2024 jämfört med 2023, innan den ökade kraftigt under 2025 (+28 %) och under den senaste perioden (+49 %). Data för första halvåret 2026 bekräftar att importen av den berörda produkten sannolikt kommer att fortgå i betydligt ökade kvantiteter. Den berörda produkten importeras således i ökade kvantiteter i den mening som avses i de grundläggande förordningarna om skyddsåtgärder.

Diagram 1

All import, i enheter (årligen)



([7]) Avtalet om Europeiska ekonomiska samarbetsområdet.

([8]) Ekonomiskt partnerskapsavtal mellan Europeiska unionen, å ena sidan, och Republiken Kenya, medlem i Östafrikanska gemenskapen, å andra sidan (EUT L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

([9]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2025/1153 av den 5 juni 2025 om tillfälligt upphävande av vissa bestämmelser i förordning (EU) 2015/478 vad gäller import av ukrainska produkter till unionen (EUT L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) I tabell 2 delas importen upp efter ursprungsland. Folkrepubliken Kina (*Kina*) är i nuläget den största exportören av nya hybridfordon till unionen, och importen från Kina ökade kraftigt från och med 2024. Importstatistiken visar att importen från Kina ökade med nästan 1 000 % under den senaste perioden jämfört med 2023. Importen från Kina är, jämte Marocko och Serbien, de snabbast växande källorna till import av nya hybridfordon. Importen från Turkiet och Mexiko ökade också stadigt. Importen från övriga länder har däremot antingen förblivit relativt stabil eller minskat.

Tabell 2

All import, i enheter, per ursprung (årligen)

	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Kina	46 001	106 542	302 403	486 582
Index (2023 = 100)	*100*	*232*	*657*	*1 058*
Japan	268 611	305 240	269 459	256 898
Index (2023 = 100)	*100*	*114*	*100*	*96*
Turkiet	177 074	185 194	199 182	207 454
Index (2023 = 100)	*100*	*105*	*112*	*117*
Förenade kungariket	225 101	193 914	166 200	147 058
Index (2023 = 100)	*100*	*86*	*74*	*65*
Sydkorea	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*
Marocko	18	26 815	37 771	61 259
Index (2023 = 100)	*100*	*148 972*	*209 839*	*340 328*
Serbien	2	17	30 515	41 537
Index (2023 = 100)	*100*	*850*	*1 525 750*	*2 076 850*
Sydafrika	14 313	5 138	28 757	31 467
Index (2023 = 100)	*100*	*36*	*201*	*220*
Förenta staterna	64 488	41 586	29 142	27 674
Index (2023 = 100)	*100*	*64*	*45*	*43*
Alla övriga	425	297	478	701
Index (2023 = 100)	*100*	*70*	*112*	*165*

Källa: Eurostat

(16) Tabell 3 visar importen per kvartal från det tredje kvartalet 2025 till det andra kvartalet 2026. Importen ökade stadigt varje kvartal, vilket tyder på att tillväxten var konstant under hela den senaste perioden, och importen ökade varje påföljande kvartal, vilket tyder på en ihållande uppåtgående trend snarare än en engångsökning.

Tabell 3

All import, i enheter (kvartalsvis)

	Tredje kvartalet 2025	Fjärde kvartalet 2025	Första kvartalet 2026	Andra kvartalet 2026
Import, i enheter	319 256	355 287	367 428	381 720
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Källa: Eurostat

(17) Tabell 4 visar importen per ursprungsland och per kvartal under den senaste perioden (från det tredje kvartalet 2025 till det andra kvartalet 2026). Importen från Kina ökade konsekvent under hela den senaste perioden och ökade varje påföljande kvartal. Importen från Marocko ökade stadigt under de tre första kvartalen av den senaste perioden, men denna uppåtgående trend höll inte i sig under det fjärde kvartalet. Importen var dock fortfarande 112 % högre under fjärde kvartalet än under första kvartalet av den senaste perioden. Importen från Turkiet ökade kraftigt under det andra kvartalet av den senaste perioden, innan den minskade under det påföljande kvartalet, även om volymerna förblev högre än under det första kvartalet. Importen från övriga länder förblev antingen relativt stabil eller minskade under den senaste perioden.

Tabell 4

All import, i enheter, per ursprung (kvartalsvis)

	Tredje kvartalet 2025	Fjärde kvartalet 2025	Första kvartalet 2026	Andra kvartalet 2026
Kina	92 999	98 139	124 696	170 748
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japan	65 851	69 754	61 460	59 833
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turkiet	38 664	69 114	50 240	49 436
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Förenade kungariket	40 015	36 161	40 444	30 438
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Sydkorea	28 136	21 320	26 620	23 005
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
Mexiko	16 814	15 242	15 538	16 386
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marocko	6 329	14 394	27 135	13 401
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbien	10 721	16 330	9 547	4 939
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Sydafrika	9 483	8 839	5 323	7 822
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Förenta staterna	10 120	5 825	6 244	5 485
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Alla övriga	124	169	181	227
Index (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Källa: Eurostat

(18) Tabell 5 visar den månatliga utvecklingen av importen från samtliga tredjeländer under 2025 och 2026. Data fram till juli 2026 bekräftar att importen var högre varje månad än motsvarande månad föregående år. Under 2025 följde importen en uppåtgående trend och ökade med i genomsnitt 4,64 % varje månad. Under 2026 blev denna trend mer uttalad, med en genomsnittlig månatlig ökning på 9,33 %. En jämförelse mellan importvolymen under de sju första månaderna 2025 och samma period 2026 visar att importen ökade med 39,5 %.

Tabell 5

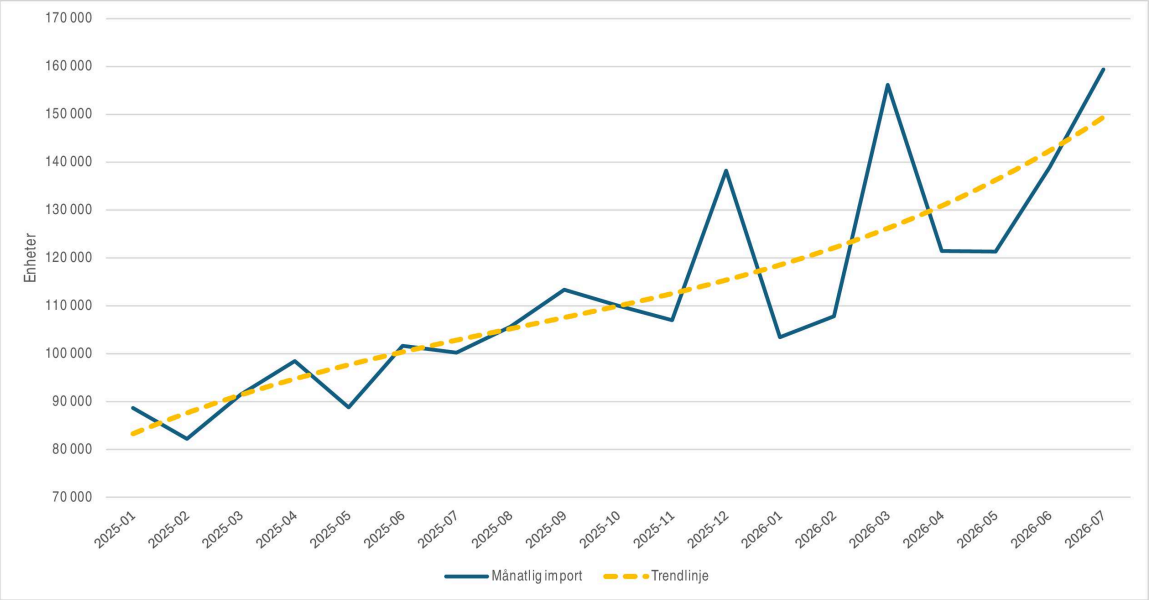
All import, i enheter (månatligen)

Månad/År	2025	2026
Januari	88 670	103 429
Februari	82 225	107 816
Mars	91 489	156 183
April	98 453	121 459
Maj	88 769	121 334
Juni	101 664	138 927
Juli	100 224	159 388
Augusti	105 656	
September	113 376	
Oktober	110 024	
November	107 002	
December	138 261	
Källa: Eurostat		

(19) Som framgår av diagram 2 nedan visar både den månatliga importkurvan och motsvarande polynomisk trendlinje en tydlig förändring i lutningen från slutet av 2025 och framåt, som blev betydligt brantare.

Diagram 2

Utveckling av den månatliga importen under 2025 och 2026



5. **OFÖRUTSEDD UTVECKLING**

(20) Kommissionen drog preliminärt slutsatsen att den ökade importen är resultatet av en oförutsedd utveckling som beror på ett antal faktorer som orsakar obalanser i världshandeln med den berörda produkten.

(21) För det första har den globala bilindustrin kännetecknats av en snabbt växande produktion av elfordon, inbegripet den berörda produkten, och produktionskapacitet för elfordon, särskilt i Kina, där denna snabba kapacitetsökning har gynnats av industripolitik, femårsplaner och andra statliga stödprogram ([10]). Detta kunde inte rimligen ha förutsetts vid tidpunkten för de relevanta WTO-tullförhandlingarna eller vid den tidpunkt då EU samtyckte till Kinas anslutning till WTO ([11]). I Mobility Globals prognos för den allmänna anläggningskapaciteten i Kina, Turkiet, Sydkorea, Japan och Förenade kungariket uppskattas att den uppåtgående trenden för kapaciteten kommer att fortsätta mellan 2026 och 2033, främst till följd av kapacitetsökningarna i Kina (tabell 16).

(22) Samtidigt håller stora exportmarknader på att stängas till följd av ökande handelsrestriktioner som berör elfordon, inbegripet den berörda produkten. I synnerhet Förenta staterna använder betydande importhinder, bland annat tullar enligt avsnitt 301 på 100 % på laddhybridelfordon som produceras i Kina utöver MGN-tullsatser på 2,5 %, samt krav på lokalt innehåll, och tullar enligt avsnitt 232 på 25 % på import från alla andra ursprungsländer. Andra stora marknader, däribland Kanada och Turkiet, upprätthåller också betydande tullhinder. Kanada tillämpar en kvot för elpersonbilar från Kina, inklusive vissa hybridfordon, på 49 000 fordon per år med en tullsats för mest gynnad nation på 6,1 %. Turkiet tillämpar för närvarande en tilläggstull på 40 % på personbilar med ursprung i Kina, inklusive vissa laddhybridelfordon. Unionsmarknaden är däremot fortfarande relativt öppen (MGN-tullsatser på 10 %). Dessa handelsrestriktioner, som gör unionen till en attraktiv exportdestination, kunde inte rimligen ha förutsetts vid tidpunkten för de relevanta WTO-tullförhandlingarna.

(23) Efter antisubventionsundersökningen avseende batterielfordon från Kina införde unionen ytterligare tullar i form av utjämningsåtgärder. Provisoriska åtgärder trädde i kraft den 4 juli 2024 och slutgiltiga åtgärder den 30 oktober 2024. Utjämningstullarna varierar från 17 % för BYD till 35,3 % för SAIC-koncernen och andra icke-samarbetsvilliga producenter. Till följd av detta blev unionsmarknaden för kinesisk export av elfordon mer begränsad. Innan åtgärderna infördes hade importen av batterielfordon till unionen en tydlig och betydande uppåtgående trend och ökade från år till år (se tabell 6).

Tabell 6

Import av batterielfordon med ursprung i Kina till unionen

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Import av batterielfordon, i enheter	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*
Δ % mot föregående år (%)		535	90	61	6	- 2

Källa: Eurostat och tulldata från medlemsstater

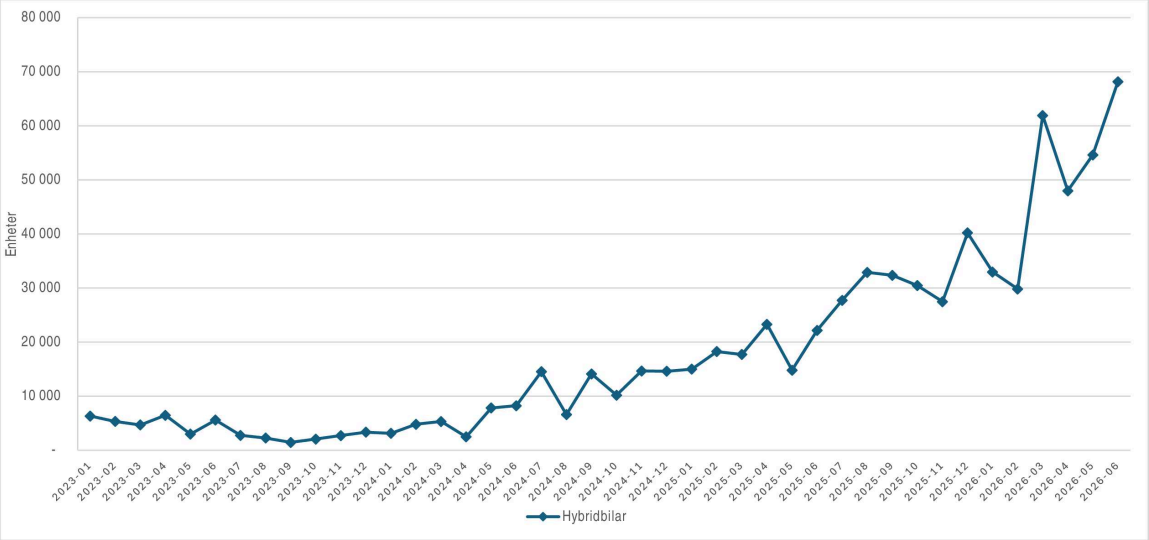
(24) Efter det att åtgärderna hade trätt i kraft avstannade denna uppåtgående trend och importen planade ut, samtidigt som importen av nya hybridfordon började öka kraftigt. De kontrasterande trenderna syns i diagram 3, som visar en tydlig förändring i importmönstret från batterielfordon till nya hybridfordon.

([10]) Statlig politik, femårsplaner och stödprogram för fordon som drivs med ny energi, vilket innefattar laddhybridelfordon, diskuteras ingående i avsnitten 3.1 och 3.2 i kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/1866 av den 3 juli 2024 om införande av en provisorisk utjämningstull på import av nya batterielfordon konstruerade för personbefordran med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj) och kommissionens genomförandeförordning (EU) 2024/2754 av den 29 oktober 2024 om införande av en slutgiltig utjämningstull på import av nya batterielfordon konstruerade för personbefordran med ursprung i Folkrepubliken Kina (EUT L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Såsom bekräftats av panelen Förenta staterna – Skyddsåtgärd beträffande import av solcellsprodukter av kristallint kisel – Panelrapport.

Diagram 3

Utvecklingen av importen av hybridbilar från Kina



(25) Detta snabba skifte möjliggjordes av att producenterna har i hög grad flexibla produktionssystem ([12]). Många av de produktionslinjer som drivs kan producera olika framdrivningssystem, vilket innebär att en ökad produktion av hybridfordon inte nödvändigtvis kräver att nya produktionsanläggningar etableras. Således kan producenterna relativt enkelt övergå till hybridproduktion. Utjämningsåtgärderna var avsedda att skydda unionsindustrin mot illojal konkurrens till följd av de statliga stödprogrammen för batterielfordon i Kina, men de gav också kinesiska producenter incitament att öka exporten av hybridfordon som inte omfattades av tilläggstullar.

(26) Mot bakgrund av dessa omständigheter drog kommissionen preliminärt slutsatsen att denna oförutsedda utveckling inte bara har lett till utan också kommer att fortsätta att driva på en betydande ökning av importen av hybridfordon till unionen.

6. SKYLDIGHETER SOM LETT TILL ÖKAD IMPORT

(27) Kommissionen drog preliminärt slutsatsen att den ökade importen av den berörda produkten är ett resultat av Europeiska unionens skyldigheter enligt Gatt 1994, särskilt de tullmedgivanden som beviljats för de berörda tullpositionerna i tidigare omgångar av multilaterala handelsförhandlingar.

(28) Den berörda produkten omfattar flera tullpositioner, och för alla dessa tullpositioner har Europeiska unionen tullåtaganden på 10 % av värdet.

(29) Dessa medgivanden anges för närvarande i del I, avsnitt II i Europeiska unionens lista över medgivanden och åtaganden, certifierad som lista EU CLXXIII – Europeiska unionen per den 1 december 2016 ([13]), i dess ändrade lydelse.

([12]) Se t.ex. https://www.globaltimes.cn/page/202608/1369156.shtml och 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) Till följd av dessa medgivanden i Europeiska unionens lista över medgivanden och åtaganden, som fogats till Gatt och införlivats i enlighet med artikel II.7 i Gatt 1994, och till följd av andra delar av Gatt 1994, har Europeiska unionen ådragit sig skyldigheter enligt Gatt 1994, särskilt enligt artikel XI.1, som förbjuder icke-tariffära restriktioner för import av den berörda produkten, och framför allt, artikel II.1 a och artikel II.1 b första och andra meningen i Gatt 1994. Enligt artikel II.1 b första meningen får EU inte, om inte ett tillämpligt undantag gäller, införa ordinarie tullar på den berörda produkten utöver de som fastställs och föreskrivs i den relevanta delen av EU:s lista över medgivanden och åtaganden. Dessutom låg EU:s importtullsats för den berörda produkten, även kallad tullsatsen för mest gynnad nation, vid tidpunkten för undersökningen på de högsta tillåtna nivåerna enligt de tullåtaganden som anges ovan.

(31) Den berörda produkten har importerats i ökade kvantiteter till följd av ovannämnda skyldigheter enligt Gatt 1994 ([14]), eftersom dessa skyldigheter, i kombination med Europeiska unionens tullmedgivanden, förbättrade och säkerställde villkoren för marknadstillträde för import av nya hybridfordon till unionsmarknaden. De ovannämnda tullåtagandena ger inte heller Europeiska unionen något utrymme för att höja de ordinarie tullarna. Detta förklarar samtidigt hur skyldigheterna i fråga ledde till den ökning av importen som hotar att vålla allvarlig skada.

(32) De nämnda skyldigheterna enligt Gatt hindrade samtidigt EU från att höja de tillämpliga importtullarna på produkten i fråga. Det var således Europeiska unionens ”skyldigheter enligt Gatt 1994 [som] begränsa[de] dess förmåga att förhindra eller avhjälpa skador till följd av ökad import”. Samtidigt ”upphäv[de] [Europeiska unionen] dessa skyldigheter som ett resultat av” sina skyddsåtgärder.

7. **HOT OM ALLVARLIG SKADA**

7.1. **Unionsproducenternas situation**

(33) För att bedöma om importen innebär allvarlig skada eller hot om allvarlig skada för unionsproducenterna av den berörda produkten undersökte kommissionen i linje med artikel 9 i förordning (EU) 2015/478 och artikel 6 i förordning (EU) 2015/755 utvecklingen av förbrukning, produktion, kapacitetsutnyttjande, försäljning, marknadsandel, priser, lönsamhet, sysselsättning och export i fråga om den berörda produkten för perioden från och med 2023 till och med den senaste perioden (*skadeundersökningsperioden*).

(34) Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande utvecklades på följande sätt:

Tabell 7

Produktion, produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande

	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Produktion (i enheter)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Index (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Produktionskapacitet (i enheter)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Index (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Kapacitetsutnyttjande (%)	63	62	62	61
Index (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Källa: Mobility Global

(35) Unionsindustrins produktion och produktionskapacitet steg under skadeundersökningsperioden. Takten i denna ökning avtog dock mot slutet av skadeundersökningsperioden, i det att ökningen under den senaste perioden var mindre uttalad än under tidigare år. Samtidigt förblev kapacitetsutnyttjandet lågt, trots den ökande produktionen under de senaste åren, och låg i genomsnitt på blott omkring 62 % under de senaste fyra åren.

([14]) Artikel XI.1, artikel II.1 a och II.1 b första och andra meningen i Gatt 1994.

(36) Förbrukningen i unionen, som baseras på det antal registreringar av den berörda produkten som rapporterats av den europeiska bilindustriföreningen (ACEA), utvecklades på följande sätt:

Tabell 8

Förbrukning i unionen, inhemsk försäljning och marknadsandel

	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Förbrukning (i enheter)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Inhemsk försäljning (i enheter)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Index (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
EU-producenters marknadsandel (%)	73	74	74	72
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Importens marknadsandel (%)	27	26	26	28
Index (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Källa: Mobility Global och ACEA

(37) Förbrukningen i unionen ökade stadigt under skadeundersökningsperioden, och steg med 45 % under den senaste perioden jämfört med 2023. Detta visar att marknaden för hybridbilar växer snabbt i Europeiska unionen. Unionsproducenternas inhemska försäljning ökade också under samma period. Unionsproducenterna gynnades inledningsvis av den fortsatta ökningen av förbrukningen, men denna positiva trend upphörde under den senaste perioden. Medan förbrukningen i unionen fortsatte att öka minskade unionsproducenternas marknadsandel med 2 procentenheter mellan 2025 och den senaste perioden. På en växande marknad förväntas unionsproducenterna i normala fall åtminstone behålla sin marknadsandel. Den minskade marknadsandelen mellan 2025 och den senaste perioden innebar att denna nedgång ägde rum under de sex första månaderna av 2026. Även om det ännu inte finns några helårsdata för 2026 skulle en fortsättning av den trend som observerades under de sex första månaderna, vilket importen av ett rekordstort antal enheter i juli 2026 redan kunde bekräfta, leda till en minskning av marknadsandelen med mer än 2 procentenheter för hela året.

(38) Kommissionen fortsatte med en detaljerad analys för att bedöma prisnivån på importerade nya hybridelfordon jämfört med priserna på de fordon som produceras i EU.

(39) Med tanke på de många olika modeller av nya hybridelfordon som importeras till unionen, och för att säkerställa att analysen baseras på jämförbara modeller, gjordes en prisjämförelse för fyra kategorier ([15]). De fyra kategorier som valts ut för jämförelsen motsvarar kategorierna B, B-SUV, C-SUV och D-SUV och står för betydande och representativa volymer av importerade fordon till unionen. Dessa modeller både produceras av unionsproducenterna och importeras till unionen, vilket gör det möjligt att direkt jämföra priserna på de modeller som produceras i unionen med de som importeras.

([15]) Personbilar kan delas in i standardiserade europeiska fordonsklassificeringssegment, som grupperar bilar och stadsjeepar (SUV) efter storlek, yttre dimensioner och avsedd marknadsanvändning. Se även https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) Kommissionen utförde prisanalysen på grundval av data från Marklines ([16]), en portal för bilindustrin. Kommissionen analyserade priserbjudandena till konsumenter (exklusive rabatter som parterna kommit överens om) från de största importföretagen för modeller som produceras i exportländerna samt för jämförbara modeller som produceras av unionsindustrin. Priserbjudandena bedömdes per modelltyp och för grundversionen. Alla granskade priserbjudanden avser första halvåret 2026 och återspeglar därför den senaste perioden.

Tabell 9

Alla priser för import från tredjeländer och skillnader mot EU-priser

Produkt	Importerade kvantiteter, i enheter	Genomsnittligt importpris, i euro	Genomsnittligt EU-pris, i euro	Prisskillnad, i euro	Total prisskillnad, i euro	Hypotetisk omsättning, i euro	Prisskillnad, (i %)
B	30 475	19 748	24 396	4 648	141 644 318	743 473 678	19,1
B-SUV	35 165	19 282	27 065	7 784	273 710 609	951 753 459	28,8
C-SUV	100 352	30 107	39 004	8 897	892 820 758	3 914 099 859	22,8
D-SUV	37 604	46 777	48 124	1 347	50 655 362	1 809 649 582	2,8
Totalt	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3

Källa: Eurostat och Marklines, Product: Basic model for year 2026

(41) Kommissionen utförde prisanalysen på 25 importerade modeller och 29 av unionsindustrin producerade modeller inom de fyra kategorierna, och analysen täckte över 200 000 importerade enheter. Prisjämförelserna visade på en betydande prisskillnad mellan importpriserna från alla exportländer och unionsindustrins priser. Importpriserna var omkring 18 % lägre än unionsproducenternas priser.

(42) Dessa prisjämförelser förklarar hur de exporterade modellerna har kunnat öka penetrationen av unionsmarknaden på unionsindustrins bekostnad.

(43) Lönsamheten bedömdes på grundval av data som täckte en betydande del av unionsproducenterna av hybridfordon och som viktades för att beakta skillnader i försäljningsvolymer. De indexerade data som anges i tabellerna 10 och 11 visar en kontinuerlig försämring av unionsindustrins lönsamhet under skadeundersökningsperioden.

Tabell 10

Lönsamhetens utveckling (årligen)

	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Lönsamhet (2023=100)	*100*	*51*	*41*	*43*

Källa: Unionsproducenter, *viktade data för att beakta skillnader i försäljningsvolymer*

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

Tabell 11

Lönsamhetens utveckling (kvartalsvis)

	Tredje kvartalet 2025	Fjärde kvartalet 2025	Första kvartalet 2026	Andra kvartalet 2026
Lönsamhet (tredje kvartalet 2025 = 100)	*100*	*90*	*34*	*57*

Källa: Unionsproducenter, *viktade data för att beakta skillnader i försäljningsvolymer*

(44) På årsbasis minskade lönsamheten med 57 % mellan 2023 och den senaste perioden. Till följd av detta uppnådde unionsindustrin under den senaste perioden i genomsnitt endast två tredjedelar av den minimivinst som normalt skulle behövas för att säkerställa långsiktig ekonomisk bärkraft för dess hybridfordonsverksamhet. Kvartalsvisa data bekräftar att denna negativa trend fortsatte och intensifierades under den senaste perioden. Detta visar en betydande försvagning av unionsindustrins ekonomiska resultat, både på längre sikt och under de senaste kvartalen. Även om det ännu inte finns några helårsdata för 2026 skulle en fortsättning av den trend som observerades under de sex första månaderna tyda på en ytterligare försämring av lönsamheten under 2026.

(45) När det gäller sysselsättning är ACEA:s siffror för antal anställda inte uppdelade efter framdrivningsteknik. Studier av sysselsättningsintensiteten ger dock en indikation på den arbetskraft som krävs för att producera olika typer av fordon ([17]).

(46) I en analys av Syndex ([18]) uppskattas det att produktionen av ett lätthybridfordon kräver cirka 17,2 heltidsekvivalenter per 1 000 fordon, jämfört med 17,4 heltidsekvivalenter för ett laddhybridfordon. Denna uppskattning är specifik för Frankrike och beaktar inte separat hybridelfordon, även om lätthybridelfordon ingår i den bredare kategorin hybridelfordon.

(47) Med tanke på att den uppskattade sysselsättningsintensiteten i stort sett är densamma för lätthybridelfordon och laddhybridelfordon, med 17,2 respektive 17,4 heltidsekvivalenter per 1 000 fordon, används en genomsnittlig sysselsättningsintensitet på 17,3 heltidsekvivalenter per 1 000 fordon som en proxyvariabel för att uppskatta sysselsättningen i samband med produktionen av nya hybridfordon.

(48) Även om de underliggande uppskattningarna av sysselsättningen är landsspecifika utgör de en rimlig grund för extrapolering av sysselsättningssiffrorna till hela Europeiska unionen. Unionens bilindustri använder i stort sett jämförbara produktionsprocesser och produktionstekniker.

(49) Om detta sysselsättningsindex tillämpas på de siffror för produktionen av hybridfordon som presenteras i tabell 12 kan följande heltidsekvivalenter i samband med produktionen av nya hybridfordon uppskattas:

Tabell 12

Sysselsättning

	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Sysselsättning	27 837	28 474	33 622	33 816
Index (2023 = 100)	*100*	*102*	*121*	*121*

Källa: Syndex

([17]) Galgóczi, B. (Ed.).. *On the Way to Electromobility-a Green (er) But More Unequal Future?*. Europeiska fackföreningsinstitutet (ETUI), 2023.
([18]) Se ovannämnda studie.

(50) Exporten utvecklades på följande sätt:

Tabell 13

Export

	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Exportförsäljningsvolym (i enheter)	893 507	847 220	938 164	925 635
Index (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Exportpris (euro per enhet)	35 929	35 615	36 986	34 096
Index (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Källa: Eurostat

(51) Unionsproducenternas export förblev relativt stabil under skadeundersökningsperioden, med undantag för 2025. Exportpriserna sjönk under 2023 och ökade något därefter, för att sedan sjunka igen under den senaste perioden.

7.2. **Hot om allvarlig skada**

(52) Kommissionen drog preliminärt slutsatsen att unionsindustrins situation för närvarande inte ännu tyder på att den ökande importen vållat allvarlig skada. Kommissionen ansåg dock att industrin befinner sig i en bräcklig situation och att det finns ett hot om allvarlig skada, mot bakgrund av de försämrade ekonomiska indikatorer som presenteras i avsnitt 7.1, den betydande och allt snabbare ökningen av lågprisimporten, de planerade omstruktureringarna inom unionsindustrin och den betydande tillgängliga globala produktionskapaciteten.

Försämrade ekonomiska indikatorer

(53) Den föregående analysen visade att unionsproducenterna under den senaste perioden var alltmer pressade sett till marknadsandel, kapacitetsutnyttjande, lönsamhet och priser. Trots en betydande ökning av förbrukningen i unionen minskade unionsproducenternas marknadsandel med 2 procentenheter ([19]) mellan 2025 och den senaste perioden, och kapacitetsutnyttjandet förblev konstant lågt, mellan 61 % och 63 % under hela skadeundersökningsperioden. Det låga utnyttjandet av anläggningar ledde till högre fasta kostnader för unionsproducenterna i en situation där de rimligen kunde förvänta sig att öka produktionsvolymen och sänka de fasta produktionskostnaderna. Förlusten av marknadsandelar är särskilt oroande vid en tidpunkt då unionsproducenterna måste göra betydande investeringar i utvecklingen av nya modeller och ny teknik som en del av omställningen till elektrifiering.

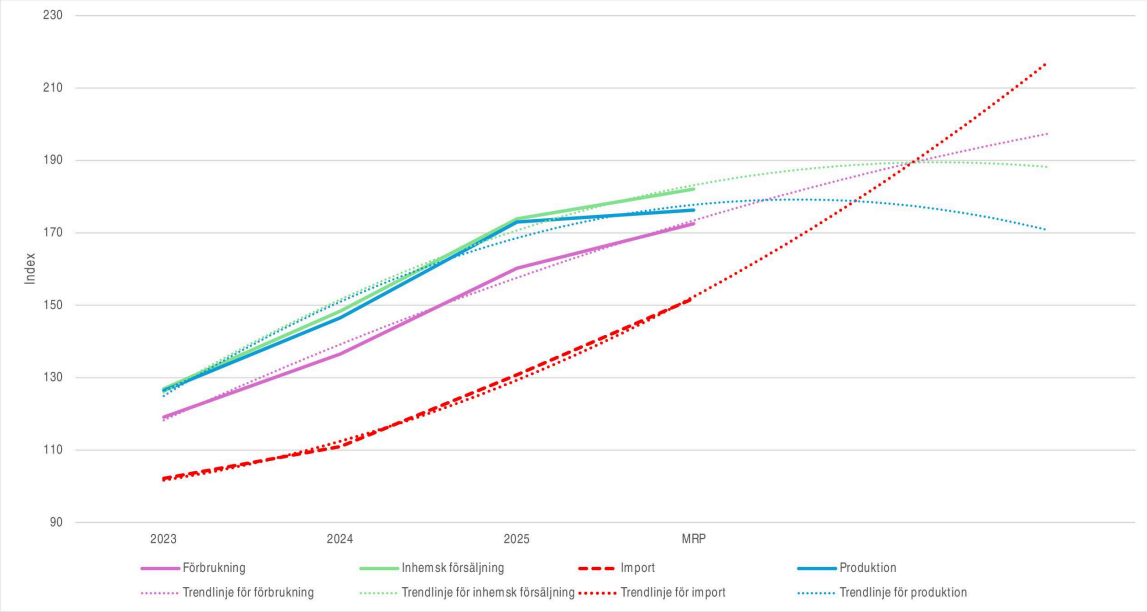
(54) Samtidigt ökade importen kraftigt, med importpriser som i genomsnitt var 18 % lägre än unionsindustrins priser, och unionsindustrins lönsamhet försämrades kontinuerligt under skadeundersökningsperioden. Denna kumulativa bevisning underströk att unionsindustrin inte kunde dra nytta av marknadstillväxten, eftersom lågprisimporten aggressivt fångade upp den tillkommande efterfrågan till direkt nackdel för de inhemska producenternas ekonomiska resultat.

(55) I diagrammet nedan jämförs utvecklingen av unionsindustrins resultatindikatorer med ökningen av importen. För varje indikator anges också en beräknad trendlinje för de kommande två åren, vilket illustrerar avmattningen i tillväxten för de ekonomiska indikatorerna mellan 2025 och den senaste perioden, medan importen fortsätter i samma takt.

([19]) Även om det ännu inte finns några helårsdata för 2026 skulle en fortsättning av den observerade trenden under de sex första månaderna leda till en minskning av marknadsandelen med mer än 2 procentenheter under blott ett år, vilket importen av ett rekordstort antal enheter i juli 2026 redan kunde bekräfta.

Diagram 4

Översikt över trender för förbrukning, produktion, försäljning och import



(56) Detta var särskilt oroande i ett sammanhang där unionsindustrin borde uppnå höga försäljningsvolymer och ett hållbart kapacitetsutnyttjande ([20]), eftersom denna marknad kännetecknas av höga fasta kostnader och de betydande investeringar som krävs för att behålla konkurrenskraften. Sammantaget pekar dessa indikatorer på en försämring av unionsindustrins ekonomiska situation inom en mycket nära framtid. I kombination med ökningstakten för importen, som beskrivs närmare nedan, skulle denna utveckling kunna försätta industrin i en alltmer sårbar situation i avsaknad av åtgärder.

Den betydande ökningstakten för lågprisimporten

(57) Utvecklingen av importvolymerna (tabell 1) under skadeundersökningsperioden visade att importen inte bara ökade, utan även ökade i allt snabbare takt. Förbrukningen i unionen ökade betydligt, dvs. med 364 442 fordon, mellan 2025 och den senaste perioden, men mer än hälften av denna ökade efterfrågan, närmare bestämt 54 %, absorberades av import med ursprung i tredjeländer. Med tanke på att dessa tredjeländer hade en marknadsandel på 28 % i unionen var det uppenbart att den senaste tidens ökning av marknadsförbrukningen främst har fångats upp och tillhandahållits av importerade produkter snarare än av den inhemska industrin. Under den senaste perioden har importen dessutom ägt rum på marknaden till priser som är betydligt lägre än unionsproducenternas priser. Utöver det faktum att den prisskillnad som anges i avsnitt 7.1 utövade ett betydande tryck på unionsindustrins ekonomiska situation, vars vinster redan befinner sig i en bräcklig situation, kommer denna prisskillnad sannolikt också att öka efterfrågan på ytterligare import.

([20]) Flera unionsproducenter har aviserat omstruktureringsprogram som syftar till att minska kapaciteten för att uppnå ett mer hållbart kapacitetsutnyttjande. Se även avsnittet ”Planerade omstruktureringar”.

Diagram 5

Årlig ökningstakt för vissa indikatorer



(58) Diagrammet ovan visar index för årlig ökningstakt för förbrukning, produktion, inhemsk försäljning och import. Under de tre första åren ökade förbrukningen, produktionen och den inhemska försäljningen med i genomsnitt knappt 20 %. Under den senaste perioden sjönk dock ökningen kraftigt till ensiffriga nivåer. Importen ökade inledningsvis i mycket långsammare takt, men 2025 hade den kommit i kapp de andra indikatorerna. Under den senaste perioden var importens ökningstakt högre än de andra indikatorernas.

(59) Importstatistiken per ursprung (tabell 2) visade att denna kraftiga ökning främst, men inte enbart, kunde hänföras till import med ursprung i Kina. Data för historiska importandelar visade att importen från Kina inledningsvis erövrade marknadsandelar på bekostnad av övriga tredjeländer. Under den senaste perioden började dock importen från Kina erövra marknadsandelar på unionsindustrins bekostnad. Denna trend förväntas bara fortsätta, och lågprisimporten väntas öka ytterligare. Enligt Mobility Global producerade Kina omkring 7 miljoner hybridfordon 2025, och dess produktionskapacitet uppskattas vara dubbelt så stor som dess produktion. Som framgår av tabell 14 väntas produktionen fortsätta att öka.

Tabell 14

Kinas hybridproduktion

	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Produktion, i enheter	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*

Källa: Mobility Global. Siffrorna för 2025 och första halvåret 2026 återspeglar den faktiska produktionen, medan siffrorna för andra halvåret 2026–2030 är Mobility Globals prognoser.

(60) Denna ökning äger rum trots en minskande inhemsk efterfrågan – den rapporterade fordonsförsäljningen minskar med omkring 20 % år för år, inbegripet en nedgång i försäljningen av laddhybridelfordon med 26 %. ([21]) Till följd av den sjunkande efterfrågan, överkapaciteten och den intensiva inhemska konkurrensen förlitar sig kinesiska producenter i ökande grad på exportmarknaderna. Såsom framgår av tabell 15 var Kinas export nästan 500 % större under 2025 jämfört med 2022. Kina exporterade omkring 1,125 miljoner hybridpersonbilar, varav 27 % var avsedda för unionen. Detta innebar en ökning med 7 procentenheter jämfört med 2024, då 20 % av Kinas export av hybridpersonbilar gick till unionen.

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

Tabell 15

Total global import av hybridfordon från Kina

	2023	2024	2025
Global import från Kina (i enheter)	191 912	526 312	1 124 177
Index (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Källa: GTA

(61) Samtidigt, och såsom förklaras i avsnitt 5, föreföll tillgången till alternativa exportdestinationer vara begränsad. Unionsmarknaden förblev däremot relativt öppen och var och är därför, ur de kinesiska exportörernas perspektiv med svag inhemsk efterfrågan och överkapacitet, en attraktiv exportdestination.

(62) Med tanke på den betydande och snabbt ökande importen till unionen, prisskillnaden för denna import och de höga importhindren på andra relevanta exportmarknader är det sannolikt att importen till unionen kommer att öka avsevärt. Denna fortsatta kraftiga ökning av lågprisimporten kommer sannolikt att ytterligare pressa unionsproducenternas priser och urholka deras försäljning, marknadsandel, lönsamhet och räntabilitet. Detta skulle i sin tur försvaga unionsindustrins förmåga att upprätthålla produktionen, bevara sysselsättningen och finansiera de betydande investeringar som krävs för innovation och omställningen till elektrifiering. Den tillgängliga bevisningen stödde därför slutsatsen att den ökande volymen lågprisimport hotar att vålla unionsindustrin allvarlig skada.

Planerade omstruktureringar

(63) På grundval av en preliminär analys av European Restructuring Monitor (ERM) ([22]) och kompletterande företags- och medierapportering verkar omstruktureringsinsatserna ha intensifierats bland bilproducenterna i unionen sedan 2024. Analysen nedan är inriktad på de största bilproducenterna i unionen.

(64) I december 2024 åtog sig en unionsproducent att fram till 2030 minska sin personalstyrka med mer än 35 000 anställda vid sina tyska anläggningar. ([23]) Denna siffra reviderades därefter uppåt i mars 2026, och företaget väntade sig att omkring 50 000 arbetstillfällen inom koncernen skulle försvinna inom EU fram till 2030. ([24])

(65) I september 2026 godkände unionsproducenten planer på att minska antalet arbetstillfällen globalt med ytterligare 50 000. Detta innebär att producenten planerar att totalt avveckla omkring 100 000 arbetstillfällen fram till 2030, innefattande cirka 50 000 bekräftade arbetstillfällen i unionen och ytterligare 50 000 arbetstillfällen globalt, varav cirka hälften i Tyskland. ([25]) Även om dessa neddragningar av arbetstillfällen har en bred omfattning och inte är specifikt inriktade på produktion av hybridelfordon och laddhybridelfordon, är den framtida produktionen av hybridfordon inte desto mindre under en ökande press till följd av dessa aviserade storskaliga omstruktureringar i syfte att minska kapaciteten. I aviseringen från september 2026 angavs till exempel att unionsproducenten för närvarande inte kunde garantera framtida produktionstilldelningar för anläggningarna i Hannover (12 900 anställda), Emden (7 700 anställda), Zwickau (8 000 anställda) och Audi Neckarsulm (15 500 anställda) efter 2030, mot bakgrund av den kraftigt ökande konkurrensen från importen ([26]). Både anläggningarna i Hannover och

([22]) European Restructuring Monitor (ERM) följer storskaliga förändringar av arbetstillfällen och aviseringar av omstruktureringar från bilproducenter i hela EU, och registrerar aviserade omstruktureringsåtgärder som berör minst 100 arbetstillfällen, eller 10 % av antalet anställda i större företag.

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

Neckarsulm är involverade i produktionen av nya hybridfordon, vilket belyser det hot mot sysselsättningen som är kopplat till produktionen av nya hybridfordon vid dessa anläggningar. Dessutom är flera produktionslinjer i unionen också tillräckligt flexibla för att producera fordon med olika framdrivningssystem, vilket innebär att en nedläggning av en sådan anläggning kommer att få konsekvenser för framtida potentiell produktion av hybridelfordon och laddhybridelfordon.

(66) Kommissionen noterade att en annan unionsproducent av hybridfordon strävar efter att höja kapacitetsutnyttjandet till 80 % fram till 2030 genom att omstrukturera och minska den europeiska produktionskapaciteten med 800 000 enheter ([27]). Som en del av denna omstrukturering planerar unionsproducenten att upphöra med fordonsproduktionen i Poissy (Frankrike) tidigast i slutet av 2028. Detta inbegriper produktion av hybridfordon. Anläggningen förväntas i stället användas för verksamheter som produktion av delar, renovering av fordon, materialåtervinning, 3D-utskrifter och annan industriell verksamhet.

(67) Detta tyder på att även om efterfrågan på elfordon ökar, fångas marknadstillväxten främst upp av importerade hybridbilar och att unionsproducenterna planerar att minska produktionskapaciteten i stället för att fullt ut kunna dra nytta av denna marknadstillväxt. Den förväntade fortsatt kraftiga ökningen av lågprisimporten kommer att ytterligare förvärra pressen på unionsproducenterna.

(68) Kommissionen har noterat ytterligare aviseringar av storskaliga omstruktureringar, som är direkt kopplade till det ökade globala trycket och den aggressiva prissättningen inom bilindustrin, och som sannolikt kommer att inverka på den framtida produktionen av hybridfordon. Exempelvis har en annan bilproducent aviserat en övergripande ny långsiktig strategi och omstrukturering med anledning av den intensiva globala konkurrensen, utvecklingskostnader och ökande press från snabbfotade kinesiska producenter. ([28]) Unionsproducenten planerar att minska sin globala ingenjörspersonalstyrka ([29]) med mellan 15 och 20 %, med inriktning på teknik, forskning och administrativa ingenjörer globalt och med stora konsekvenser för verksamheten i Frankrike och Spanien, i syfte att sänka utvecklingskostnaderna för elfordon.

(69) Dessutom noterade kommissionen aviseringar från en annan unionsproducent av hybridfordon angående en global neddragning av arbetskraften med nästan 8 000 anställda fram till 2027 ([30]), där de flesta av nedskärningarna är koncentrerade till Tyskland. Företaget pekade på en urholkad lönsamhet och allvarliga motvindar på marknaden som de viktigaste orsakerna till omorganisationen.

(70) Dessutom har en annan unionsproducent genomfört strukturella nedskärningar och kostnadsbegränsningsstrategier för att bevara lönsamheten. Mot bakgrund av den sjunkande efterfrågan på fordon i de högre prisklasserna och det intensiva pristrycket från Kina har den resulterande pressen på de globala intäkterna krävt neddragning av verksamheten, sänkta produktionsmål och en omfattande omprövning av företagets kostnadsstruktur. ([31])

Betydande tillgänglig global kapacitet

(71) I tabell 16 presenteras en prognos från Mobility Global för den allmänna anläggningskapaciteten på de stora globala marknaderna, nämligen Kina, Turkiet, Sydkorea, Japan och Förenade kungariket. Prognosen visar att den uppåtgående trenden för kapaciteten förväntas fortsätta mellan 2025 och 2033, främst till följd av kapacitetsökningarna i Kina. Utnyttjandet av dessa anläggningar beräknas minska till under 50 % efter 2025, vilket återspeglar en betydande och oroande grad av outnyttjad kapacitet. Detta är främst fallet i Kina, där kapacitetsutnyttjandet uppskattas vara så lågt som 43 %. Till följd av detta kan den uppskattade överkapaciteten på dessa globala marknader uppgå till så mycket som 50 miljoner fordon, en nivå som motsvarar den faktiska produktionen. Även om dessa siffror inte är specifika för hybridfordon utgör de ett relevant sammanhang för bedömningen av de förhållanden under vilka hybridfordonssegmentet verkar. Detta är särskilt relevant med tanke på bilproduktionens flexibilitet, där producenterna kan producera fordon med olika framdrivningssystem på samma produktionslinjer. Till följd av detta är utvecklingen av bilindustrins totala produktion och kapacitet relevant för bedömningen av den kapacitetsmiljö inom vilken hybridfordonssegmentet verkar.

([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/.

Tabell 16

Prognos för den allmänna anläggningskapaciteten på de stora globala marknaderna

Kina, Japan, Sydkorea, Turkiet, Förenade kungariket											
Indikator/År	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Total produktion (i tusental enheter)	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*
Total kapacitet (i tusental enheter)	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*
Kapacitetsutnyttjande (i %)	52	50	51	48	47	48	48	48	48	49	49

Källa: Mobility Global

(72) Utifrån en preliminär analys av världsmarknaden för bilar finns det därför tillräckligt med fritt tillgänglig kapacitet hos exportörerna, med ytterligare ökningar planerade, vilken med tanke på de låga importpriserna och attraktionskraften hos unionsmarknaden för nya hybridfordon sannolikt i allt högre grad kommer att riktas mot unionsmarknaden.

Lagernivåer

(73) Nivån på lagren av hybridbilar i unionen är en relevant indikator på det framtida tryck som importerade produkter kommer att utöva på unionsindustrin, eftersom dessa kvantiteter är avsedda för försäljning på unionsmarknaden.

(74) I detta skede är analysen särskilt inriktad på Kina, eftersom det verkar som om den kraftiga importökningen främst, men inte enbart, kan hänföras till import med ursprung i Kina. För att uppskatta lagernivåerna i unionen för den berörda produkten granskades statistiken för export från Kina till unionen för perioden 2023–2025. Skillnaden mellan den export som rapporterats av Kina och den import som registrerats av unionen kan anses utgöra fordon som ännu inte har tullklarerats i unionen. Med tanke på att det kan ta flera månader att transportera fordon från Kina till unionen har data för det innevarande året inte beaktats.

Tabell 17

Jämförelse mellan kinesisk exportstatistik och EU:s importstatistik

	2023	2024	2025
Export från Kina till EU (i enheter)	47 644	114 197	356 037
Import från Kina till EU (i enheter)	46 001	106 542	302 403
Skillnad (i enheter)	1 643	7 655	53 634

Källa: Kinesisk exportstatistik och Eurostat

(75) Skillnaden mellan export och import var försumbar under 2023, ökade något under 2024 och ökade betydligt under 2025, då den uppgick till omkring 53 000 fordon. Vissa av dessa fordon kan ha tullklarerats 2026, men den skillnad som konstaterades för 2025 är fortfarande betydligt större än skillnaden för de tre föregående åren. Detta tyder på att lagren byggs på i allt högre grad och därför ökar den press som importen utövar på unionsindustrin.

7.3. **Slutsats**

(76) Mot bakgrund av ovanstående drog kommissionen preliminärt slutsatsen att unionsproducenterna befann sig i en sårbar situation och hotades av allvarlig skada, vilket framgår av de försämrade ekonomiska indikatorer som presenteras i avsnitt 7.1, den betydande och allt snabbare ökningen av lågprisimporten, de planerade omstruktureringarna inom unionsindustrin, den betydande tillgängliga globala produktionskapaciteten och de allt större lagernivåerna på unionsmarknaden.

8. **ORSAKSSAMBAND**

(77) Kommissionen undersökte om den ökade importen var källan till hotet om allvarlig skada för unionsproducenterna. Kommissionen undersökte också huruvida andra kända faktorer samtidigt kunde ha bidragit till hotet om allvarlig skada för unionsproducenterna i sådan utsträckning att ett orsakssamband mellan hotet om allvarlig skada för unionsindustrin och den ökade importen kunde ifrågasättas.

8.1. **Ökad import**

(78) Kommissionen fastställde preliminärt att det fanns ett orsakssamband mellan den ökade importen av den berörda produkten och hotet om allvarlig skada för unionsproducenterna. Orsakssambandet mellan den kraftiga importökningen och unionsindustrins bräckliga ekonomiska situation framgick av den utveckling som observerats under den senaste perioden.

(79) Även om förbrukningen och försäljningen i unionen ökade under skadeundersökningsperioden utmärker sig den senaste perioden som den första där marknadstillväxten främst fångades upp av import snarare än av unionsindustrin. I takt med att importen aggressivt ökade sin närvaro på unionsmarknaden under denna period försämrades unionsindustrins ekonomiska indikatorer, bland annat i form av förlorade marknadsandelar, betydande pristryck, alltmer bräcklig lönsamhet och behovet av ytterligare omstrukturering.

(80) Månatliga data för den senaste perioden tyder på att importen till unionsmarknaden sker i allt snabbare takt. Exportörerna har dessutom tillräckligt med fritt tillgänglig kapacitet, och ytterligare kapacitetsökningar planeras. Med tanke på attraktionskraften hos unionsmarknaden för hybridbilar sett till prisnivåer väntas den importtrend som observerats under den senaste perioden fortsätta och till och med accelerera ytterligare.

(81) Med tanke på unionsindustrins redan bräckliga lönsamhet, i kombination med de höga fasta kostnaderna och de betydande investeringar som krävs för att behålla konkurrenskraften på denna marknad, kommer en fortsatt stigande importtrend utan tvekan att ytterligare försämra industrins ekonomiska situation (vilket skett under den senaste perioden) och sannolikt vålla allvarlig skada för unionsproducenterna inom en mycket nära framtid.

(82) Kommissionen drog därför preliminärt slutsatsen att det fanns ett orsakssamband mellan den ökade importen och hotet om allvarlig skada för unionsproducenterna.

8.2. **Andra kända faktorer**

(83) För att säkerställa att hotet om allvarlig skada inte tillskrivs andra faktorer än ökad import har kommissionen gjort en preliminär analys för att fastställa om andra faktorer kan ha bidragit till hotet om allvarlig skada för unionsproducenterna och särskilja verkningarna av dessa faktorer från verkningarna av den ökade importen, i syfte att preliminärt fastställa förekomsten av ett genuint och betydande orsakssamband.

(84) Höga energipriser är en viktig faktor vid produktionen av hybridfordon, men det faktiska hotet om allvarlig skada härrör från pressen på priserna i EU till följd av den kraftiga ökningen av lågprisimporten. Energipriserna är mycket riktigt i allmänhet högre i unionen än i vissa andra delar av världen. Under normala marknadsförhållanden kan kostnadsökningar för producenter återspeglas i deras försäljningspriser så att de kan upprätthålla en skälig vinstmarginal. Den berörda produkten importeras dock till unionen till priser som i genomsnitt är 18 % lägre än unionens priser och som utövar ett tryck som hindrar unionsproducenterna från att höja sina försäljningspriser i syfte att täcka energikostnaderna. Det är således inte de stigande energikostnaderna i sig utan unionsproducenternas oförmåga, till följd av den ökade importen, att låta dessa kostnadsökningar i tillbörlig mån återspeglas i deras försäljningspriser som är orsaken till hotet om allvarlig skada.

(85) Unionsproducenternas exportresultat var i stort sett stabilt under skadeundersökningsperioden, med undantag för 2024, då exporten minskade. Med tanke på denna stabilitet bedömde kommissionen preliminärt att exportresultatet inte bidrog till hotet om allvarlig skada.

(86) När det gäller konsumenternas efterfrågan har registreringarna av hybridfordon i EU stadigt ökat sedan 2023. Enligt Global Mobility väntas dessutom registreringarna fortsätta att öka fram till 2029.

Tabell 18

Utvecklingen av registreringar av nya hybridfordon i EU (inbegripet prognoser)

	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
Registreringar (i tusental enheter)	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*

Källa: Mobility Global och ACEA. Siffrorna för 2026–2030 utgör en prognos från Mobility Global.

(87) Det är inte bara antalet registreringar som ökar, utan hybridfordonens andel av det totala antalet registreringar har ökat från 33 % 2023 till 46 % under den senaste perioden.

Tabell 19

Andel nya hybridfordon av det totala antalet registreringar i EU

	2023	2024	2025	Den senaste perioden
Andel hybridfordon av det totala antalet registreringar i EU (i %)	33	38	44	46
Index (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Källa: Mobility Global och ACEA

(88) Kommissionen fastställde därför preliminärt att efterfrågan i unionen på hybridbilar ökar och därmed inte bidrar till hotet om allvarlig skada.

(89) När det gäller regelverket för minskning av CO_2-utsläpp kan detta inte betraktas som en orsak till hotet om allvarlig skada. Tvärtom har den tillämpliga och föreslagna utvecklingen av lagstiftningen förbättrat utsikterna för producenter av hybridfordon. Unionen har fastställt ambitiösa mål för att minska CO_2-utsläppen från nya personbilar och lätta nyttofordon, men dessa åtgärder innebär inte ett omedelbart förbud mot hybridteknik. Omställningsramen har snarare strukturerats över tid och har nyligen utvecklats på ett sätt som är mindre restriktivt för hybridproducenter än vad som tidigare förväntades. I synnerhet har politiken övergått från förväntningar om en påskyndad omställning till helt batteridrivna elfordon senast 2030 till en mer gradvis strategi fram till 2035, och förslaget om ett riktmärke för minskade koldioxidutsläpp på 90 % i stället för ett fullständigt förbud mot fordon som inte är batteridrivna elfordon lämnar utrymme för fortsatt förekomst av hybridfordon. Kommissionen anser därför att regelverket för närvarande inte kan betecknas som ett hot om allvarlig skada för unionens hybridproducenter.

(90) Preliminärt har således kommissionen inte identifierat några andra faktorer som skulle försvaga orsakssambandet mellan importökningen och hotet om allvarlig skada för unionsproducenterna.

8.3. **Slutsats**

(91) Av ovanstående skäl drog kommissionen preliminärt slutsatsen att det fanns ett orsakssamband mellan den betydande importökningen och hotet om allvarlig skada för unionsindustrin. Andra faktorer kan ha bidragit till hotet om allvarlig skada för unionsproducenterna, men dessa faktorer försvagade inte orsakssambandet.

9. **UNIONENS INTRESSE**

(92) Kommissionen undersökte om det skulle ligga i unionens intresse att anta provisoriska åtgärder. Analysen av unionens intresse byggde på en bedömning av alla de olika intressen som berördes, inbegripet unionsproducenters, importörers och användares intressen.

(93) Klimatneutralitetsmålet står i centrum för den europeiska gröna given och är ett rättsligt bindande mål som fastställs i EU:s klimatlag. För att uppnå sitt mål om klimatneutralitet senast 2050 ([32]) vidtar EU åtgärder för att minska utsläppen från bilar, i det att vägtransport står för en femtedel av EU:s CO_2-utsläpp. ([33]) EU strävar efter att fram till 2030 minska utsläppen från bilar med 55 % och från lätta nyttofordon med 50 %, jämfört med 2021 års nivåer, i syfte att uppnå målet om nollutsläpp från nya bilar och lätta nyttofordon senast 2035. ([34]) Därför är försäljningen (i nuläget) av nya bensin- eller dieselbilar förbjuden från och med 2035. ([35])

(94) Under den nuvarande övergångsperioden mellan bilar med förbränningsmotor och helt eldrivna bilar används hybridbilar dock ofta och efterfrågas av konsumenterna som alternativ, eftersom de redan bidrar till att minska utsläppen men inte har nackdelen i form av den lägre räckvidd som kännetecknar många helt eldrivna bilar.

(95) Detsamma gäller biltillverkarna, som också använder hybridbilar som övergångsmodeller mellan förbränningsmotorn och helt eldrivna bilar för att sprida kostnaderna och som ett ”testlaboratorium” för forskning och innovation som banar väg för toppmoderna helt eldrivna bilar.

(96) Att förlora produktionen av hybridbilar i unionen skulle därför ge konsumenterna få alternativ, eftersom marknadsandelen för importen från Kina redan håller på att radera marknadsandelarna för andra leverantörer såsom Japan eller Sydkorea, och under den senaste perioden började dessutom importen från Kina också erövra marknadsandelar på unionsindustrins bekostnad.

(97) Dessutom kännetecknas denna marknad av höga fasta kostnader och de betydande investeringar som krävs för att behålla konkurrenskraften. En livskraftig och lönsam bilindustri i unionen är avgörande för att säkerställa nödvändiga investeringar i forskning och utveckling, så att helt eldrivna bilar kan produceras i unionen fram till 2035. Det skulle inte ligga i unionens intresse att låta EU:s gröna omställning drivas enbart av utländska aktörer.

(98) Dessutom anser kommissionen att en provisorisk skyddsåtgärd i den form som beskrivs i avsnitt 12 nedan skulle skapa en lämplig balans mellan unionsproducenternas intressen och intressena hos användare i senare led. Med beaktande av hybridfordonssektorns betydelse för unionens ekonomi, särskilt när det gäller innovation, elektrifiering och sysselsättning, var kommissionens preliminära bedömning att införandet av åtgärder beträffande hybridfordon skulle ligga i unionens intresse.

10. **KRITISKA OMSTÄNDIGHETER**

(99) I enlighet med artikel 7.1 a i förordning (EU) 2015/478 undersökte kommissionen om det förelåg kritiska omständigheter där dröjsmål skulle kunna orsaka skada som vore svår att avhjälpa. I detta syfte bedömde kommissionen unionsproducenternas situation, importutvecklingen under den senaste perioden och sannolikheten för att importen skulle öka ytterligare inom den närmaste framtiden.

(100) Såsom förklaras i avsnitt 7 förlorade unionsproducenterna marknadsandelar under den senaste perioden, trots en betydande ökning av förbrukningen i unionen, samtidigt som deras lönsamhet minskade avsevärt och endast uppnådde omkring två tredjedelar av den minimivinst som normalt krävs för att säkerställa långsiktig ekonomisk bärkraft för deras hybridbilsverksamhet. Samtidigt var priserna för importen till unionen i genomsnitt 18 % lägre än unionsindustrins priser. Unionsproducenterna stod därför inför ett ökat konkurrenstryck vid en tidpunkt då deras förmåga att absorbera en ytterligare försämring av deras ekonomiska situation redan var begränsad.

([32]) Reducing carbon emissions: EU targets and policies | Topics | European Parliament.
([33]) CO2 emissions from cars: facts and figures (infographics) | Topics | European Parliament.
([34]) Reducing car emissions: new CO2 targets for cars and vans explained | Topics | European Parliament.
([35]) I december 2025 lade kommissionen dock fram ett förslag till översyn av normerna för CO_2-utsläpp från bilar och lätta nyttofordon. Enligt förslaget gäller från och med 2035 ett mål för biltillverkarna om en minskning på 90 % av utsläppen från avgasröret, i stället för en minskning på 100 %, medan de återstående utsläppen på 10 % måste kompenseras genom användning av grönt stål tillverkat i unionen, eller av e-bränslen och biobränslen. Därigenom lämnas utrymme åt laddhybridelfordon, räckviddsförlängare, lätthybridelfordon och fordon med förbränningsmotor även efter 2035, vid sidan av helt eldrivna fordon. Se även https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_en.

(101) Månatliga data bekräftade att den kraftiga ökningen av lågprisimporten fortsatte, särskilt, men inte enbart, importen med ursprung i Kina. Importen från Kina till unionen skedde i allt snabbare takt, särskilt under den andra hälften av den senaste perioden, och erövrade ytterligare marknadsandelar på bekostnad av unionsindustrin och andra traditionella leverantörer till unionsmarknaden. Samtidigt minskar den inhemska efterfrågan i Kina från år till år, medan produktionen i Kina väntas fortsätta att öka, även om kapacitetsutnyttjandet beräknas vara så lågt som 43 %. Denna kombination av överkapacitet, försvagad inhemsk efterfrågan och intensiv inhemsk konkurrens skapar ett starkt incitament för kinesiska producenter att söka exportmarknader inom en nära framtid. Den ökande användningen av handelsrestriktioner på andra marknader ökar ytterligare risken för att denna export kommer att riktas mot unionen, som fortfarande är en relativt öppen och attraktiv marknad. Unionen riskerar därför en nära förestående ytterligare ökning av importen vid en tidpunkt då dess industri redan befinner sig i en bräcklig situation.

(102) Kommissionen ansåg att kombinationen av unionsproducenternas redan bräckliga ekonomiska situation, den fortsatta importökningen, det betydande pristryck som denna import utövar och sannolikheten för ytterligare importökningar inom den närmaste framtiden skapar en situation där varje dröjsmål med antagandet av provisoriska skyddsåtgärder skulle kunna orsaka skada som vore svår att avhjälpa. Om inga åtgärder vidtas i tid skulle unionsindustrin ställas inför ytterligare ökningar av importvolymerna och fortsatt pristryck innan undersökningen kunde slutföras.

(103) Kommissionen drog därför preliminärt slutsatsen att det föreligger kritiska omständigheter i den mening som avses i artikel 7.1 a i förordning (EU) 2015/478 och att provisoriska skyddsåtgärder bör antas utan dröjsmål.

11. UNDANTAGANDE AV VISSA LÄNDER FRÅN DE PROVISORISKA ÅTGÄRDERNAS TILLÄMPNINGSOMRÅDE

(104) I enlighet med artikel 18 i förordning (EU) 2015/478 får provisoriska åtgärder inte tillämpas mot en produkt med ursprung i ett utvecklingsland som är WTO-medlem, Algeriet ([36]) eller Libanon ([37]), om det landets andel av importen till unionen av produkten i fråga inte överstiger 3 %, förutsatt att de utvecklingsländer som är WTO-medlemmar och har en importandel på mindre än 3 % tillsammans svarar för högst 9 % av unionens totala import av den berörda produkten.

(105) I bilaga I.1 förtecknas de utvecklingsländer som är medlemmar i WTO, samt Algeriet och Libanon, som kan komma i fråga för ett undantag från skyddsåtgärder på de villkor som anges i skälet ovan.

(106) Metoden för att fastställa utvecklingsländernas importandelar baserades på den totala importen till unionen av den berörda produkten under 2025. Andelen import med ursprung i vart och ett av de utvecklingsländer som anges i bilaga I.1 beräknades som en andel av denna totala import. Import med ursprung i Ukraina, Kenya, Island, Liechtenstein och Norge undantogs vid beräkningen av den totala importen.

(107) Bilaga I.2 (*Förteckning över utvecklingsländer som omfattas av provisoriska åtgärder*) innehåller resultatet av denna beräkning och anger de utvecklingsländer som omfattas av provisoriska skyddsåtgärder eftersom deras andel överstiger 3 %. Samtliga utvecklingsländer som är WTO-medlemmar och har en importandel på mindre än 3 % svarade tillsammans inte för mer än 9 % av unionens totala import av den berörda produkten 2025.

(108) Såsom anges i avsnitt 4 bör dessutom Ukraina, Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Kenya undantas från tillämpningsområdet för provisoriska åtgärder.

(109) Mot bakgrund av kraven enligt avtalet om Förenade konungariket Storbritannien och Nordirlands utträde ur Europeiska unionen och Europeiska atomenergigemenskapen (*utträdesavtalet*), varav Windsorramen är en

([36]) Rådets beslut 2005/690/EG av den 18 juli 2005 om ingående av Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Demokratiska folkrepubliken Algeriet, å andra sidan (EUT L 265, 10.10.2005, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj).

([37]) Rådets beslut 2006/356/EG av den 14 februari 2006 om ingående av Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskapen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Republiken Libanon, å andra sidan (EUT L 143, 30.5.2006, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj).

integrerad del, och Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/2170 ([38]), och för att säkerställa att de berörda produkterna kan fortsätta att föras in i Nordirland, bör dessa produkter inte omfattas av kvoter när de förs in från en annan del av Förenade kungariket och säljs till slutkonsumenter på Nordirlands territorium samt registreras för användning i Nordirland. På grundval av tillgänglig bevisning anser kommissionen inte att detta kan utgöra en betydande risk för åtgärdens verkningsfullhet. Kommissionen kommer inte desto mindre att noga övervaka handelsflödena för den berörda produkten från en annan del av Förenade kungariket till Nordirland, samt efterföljande handelsflöden från Nordirland till resten av unionen, och kan vid behov ändra denna förordning.

12. SLUTSATSER OCH ANTAGANDE AV PROVISORISKA ÅTGÄRDER

12.1. Antagande av provisoriska åtgärder

(110) Slutsatsen drogs preliminärt att unionsproducenterna står inför ett hot om allvarlig skada. Med tanke på de kritiska omständigheter som beskrivs i avsnitt 10 anses det att provisoriska skyddsåtgärder bör antas för att förhindra ytterligare skada för unionsindustrin som vore svår att avhjälpa innan denna undersökning avslutas.

12.2. Den provisoriska åtgärdens form, nivå och varaktighet

(111) Vid fastställandet av den lämpligaste formen på den provisoriska skyddsåtgärden beaktade kommissionen flera faktorer.

(112) För det första övervägde kommissionen vilken åtgärd som är lämplig för att avhjälpa det hot om allvarlig skada för unionsproducenterna som blev uppenbart under den senaste perioden.

(113) För det andra beaktade kommissionen sin praxis vid tidigare skyddsåtgärdsundersökningar och tillämpliga internationella skyldigheter, enligt vilka traditionella handelsflöden bör upprätthållas i den mån de inte förvärrar det hot om allvarlig skada som konstaterats.

(114) För det tredje beaktade kommissionen de prisnivåer till vilka importen till unionen sker, de specifika marknadsförhållandena och de exporterande producenternas förmåga att absorbera mycket höga tilläggstullar ([39]). Åtgärden bör ge unionsproducenterna ett verkningsfullt skydd mot den ökade import som utgör ett hot om allvarlig skada.

(115) Mot bakgrund av ovanstående överväganden, särskilt när det gäller de kritiska omständigheter som gör det nödvändigt att vidta omedelbara åtgärder, ansåg kommissionen att en tullåtgärd inte skulle utgöra ett verkningsfullt svar på hotet om allvarlig skada, eftersom den inte i tillräcklig utsträckning skulle förhindra att den ökade importen förverkligas. En kvantitativ restriktion i form av importkvoter, som fastställer den maximala kvantitet av den berörda produkten som får importeras till unionen under den provisoriska skyddsåtgärdens tillämpningsperiod, ansågs därför nödvändig för att ge unionsproducenterna ett verkningsfullt skydd. Import utöver kvoterna bör inte tillåtas. Import bör tolkas som tulldeklarationer för övergång till fri omsättning.

(116) Kommissionen säkerställde att denna åtgärd är förenlig med unionens skyldigheter enligt bilaterala eller regionala handelsavtal med tredjeländer. Kommissionen beslutade att införa en åtgärd i form av kvoter. Kommissionen drog slutsatsen att antagandet av en sådan åtgärd utgör den minst störande åtgärd för fortsatt bilateral handel med unionens frihandelspartner som är absolut nödvändig för att avhjälpa de svårigheter som har uppstått.

([38]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2020/2170 av den 16 december 2020 om tillämpningen av unionens tullkvoter och andra importkvoter (EUT L 432, 21.12.2020, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) I detta avseende tog kommissionen hänsyn till den betydande outnyttjade produktionskapacitet som finns tillgänglig för exporterande producenter, de inhemska marknadernas begränsade förmåga att absorbera denna kapacitet och den ökande användningen av handelsrestriktioner på andra marknader, vilket gör unionsmarknaden särskilt attraktiv som avsättningsmöjlighet för överskottsproduktion.

(117) På grundval av överväganden rörande unionens intresse och för att säkerställa bästa möjliga användning av kvotvolymerna ansåg kommissionen att kvoter, å ena sidan, bör tilldelas specifikt till länder som har ett betydande intresse av att leverera den berörda produkten (*landsspecifika kvoter*) och, å andra sidan, bör tilldelas alla övriga ursprung. Vid tillämpning av denna förordning anses länder med en andel på mer än 2 % av importen under 2025 ha ett betydande leveransintresse, och bör således tilldelas en landsspecifik kvot. En återstående kvot (*kvot för övriga länder*) bör tilldelas alla andra leverantörsländer.

(118) Kommissionen ansåg det lämpligt att fastställa volymerna för landsspecifika kvoter till den importnivå som registrerades för respektive land under 2025, ökad med något mer än 15 %. Detta tillvägagångssätt beaktade den betydande tillväxten på unionsmarknaden för nya hybridfordon, som växte med i genomsnitt 15 % under de föregående tre åren. Kommissionen ansåg att ett fastställande av kvoterna enbart på grundval av historiska handelsnivåer inte i tillräcklig mån skulle återspegla marknadsutvecklingen eller unionsanvändarnas intressen. År 2025 valdes preliminärt som referensår eftersom det var det senaste hela året med tillgängliga data. Under 2025 registrerades dessutom de största importvolymerna.

(119) Med tanke på det begränsade antalet fordon som importeras från andra länder utöver de länder som har ett betydande intresse av att leverera den berörda produkten (*innehavare av landsspecifika kvoter*), och för att undvika att i otillbörlig mån begränsa deras tillträde till unionsmarknaden, fastställdes den årliga kvoten för övriga länder till 1 500 fordon, i stället för att beräknas i enlighet med den metod som beskrivs i skäl 118.

(120) Kvoterna anges i bilaga II till denna förordning, Kvoterna bör förvaltas kvartalsvis, med överföring av outnyttjade kvotvolymer till följande kvartal (1 december 2026–28 februari 2027, 1 mars 2027–31 maj 2027 och 1 juni 2027–18 juni 2027) inom tillämpningsperioden för den provisoriska skyddsåtgärden.

(121) Kvoten för övriga länder bör utnyttjas i kronologisk ordning utifrån datumen för godtagande av tulldeklarationer för övergång till fri omsättning, i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ([40]). Denna förvaltningsmetod kräver ett nära samarbete mellan medlemsstaterna och kommissionen.

(122) Import inom den tillämpliga kvoten bör omfattas av den tullsats som annars är tillämplig på den berörda produkten, med beaktande av eventuell förmånlig tullbehandling som föreskrivs i ett avtal mellan unionen och ursprungslandet.

(123) Möjligheten att från tullkvoterna undanta varor som importeras från utvecklingsländer är avhängig av varornas ursprung. Gällande kriterier i unionen för fastställande av icke-förmånsberättigande ursprung bör därför tillämpas.

(124) Import utöver den tillämpliga kvoten bör inte tillåtas.

(125) Eftersom kvoterna uttrycks i antal fordon kan endast hela enheter tilldelas. Om en kvotvolym beräknas tidsproportionellt, eller när ansökningar om utnyttjande som överstiger den tillgängliga återstoden fördelas proportionellt, bör resultatet därför avrundas nedåt till närmaste hela enhet, så att kvoten aldrig överskrids. För att inte minska den totala kvotvolymen bör den återstod som följer av avrundningen nedåt inte förbli tillgänglig för utnyttjande under den innevarande kvotperioden, utan bör överföras till påföljande kvotperiod, utom under den sista kvotperioden.

(126) De provisoriska åtgärderna bör gälla i 200 kalenderdagar räknat från den dag då denna förordning träder i kraft (dvs. till och med den 18 juni 2027). För att säkerställa att dessa regler genomförs så snart som möjligt bör de tillämpas från och med denna förordnings ikraftträdande, utan någon blockeringsperiod.

([40]) Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/2447 av den 24 november 2015 om närmare regler för genomförande av vissa bestämmelser i Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 343, 29.12.2015, s. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) Den undersökta produkten beskrivs i skäl 5. Produktionsprocesserna inom och marknadsvillkoren för bilindustrin som helhet kännetecknas dock av en hög grad av komplexitet. I synnerhet kan produkten i fråga produceras i produktionsanläggningar som också producerar fordon som inte ingår i produktdefinitionen, även genom användning av samma komponenter. Dessutom är försäljning av begagnade fordon ett viktigt inslag i bilindustrin. Kommissionen bör därför övervaka importtrenderna, särskilt för följande:

— Fordon konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, med förbränningskolvmotor, begagnade eller nya, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 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 och 8703 33 90.

— Inom ovannämnda kategori, elektriska mikrohybridfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, med förbränningskolvmotor som framdrivningsmotor och en elektrisk kraftkälla, såsom en integrerad generator eller startmotor, som endast används för andra funktioner än framdrivning, begagnade eller nya, som för närvarande klassificeras enligt Taric-nummer 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 och 8703 33 90 10.

— Motorfordon för varutransport med en bruttovikt av högst 5 ton, begagnade eller nya, oavsett framdrivningssystem, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 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 och 8704 60 00.

— Begagnade hybridfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, som kombinerar en förbränningskolvmotor med en eller flera elmotorer för framdrivningen, oavsett antalet hjul som sätts i rörelse och oavsett om fordonen kan laddas genom anslutning till en extern elkälla eller inte, och som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 och ex 8703 70 00 (Taric-nummer 8703 50 00 90 och 8703 70 00 90).

— Begagnade fordon med enbart elmotor för framdrivning, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8703 80 90.

(128) En övervakning av ovanstående fordonskategorier kommer att göra det möjligt för kommissionen att bedöma importutvecklingen för dessa fordon och avgöra om förändrade importmönster kan inverka på åtgärdens verkningsfullhet.

(129) Kommissionen har samrått med den kommitté för skyddsåtgärder som inrättats genom artikel 3.3 i förordning (EU) 2015/478 respektive artikel 22.3 i förordning (EU) 2015/755.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Om inte annat följer av artikel 4 öppnas härmed kvoter för import till unionen av vissa nya hybridfordon med ursprung i tredjeländer, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, som kombinerar en förbränningskolvmotor med en eller flera elmotorer för framdrivningen, oavsett antalet hjul som sätts i rörelse och oavsett om fordonen kan laddas genom anslutning till en extern elkälla eller inte, och som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 och ex 8703 70 00 (Taric-nummer 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90 och 8703 70 00 10), under en period av 200 kalenderdagar räknat från den dag då denna förordning träder i kraft.

2. Om en kvot har förbrukats ska import av den berörda produkten inte tillåtas till unionen.

3. Det ska vara obligatoriskt att deklarera det berörda ursprunget inom ramen för kvoterna.

4. Import inom den tillämpliga kvoten ska omfattas av den tullsats som annars är tillämplig på den berörda produkten, med beaktande av eventuell förmånlig tullbehandling som föreskrivs i ett avtal mellan unionen och ursprungslandet.

5. Trots vad som sägs i punkt 1 ska import av den berörda produkten som förs in i Nordirland från en annan del av Förenade kungariket och säljs till slutkonsumenter på Nordirlands territorium samt registreras för användning i Nordirland inte omfattas av kvoter.

6. Denna artikel ska inte tillämpas på produkter med ursprung i

a) Island, Liechtenstein och Norge,

b) Ukraina,

c) Kenya, och

d) de utvecklingsländer som anges i bilaga I.1, utom de länder som anges i bilaga I.2.

Artikel 2

1. De kvoter som anges i artikel 1 ska förvaltas av kommissionen och medlemsstaterna i enlighet med det förvaltningssystem för tullkvoter som anges i artiklarna 49–54 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447.

2. Kvoterna ska förvaltas kvartalsvis. dvs. från 1 december 2026 till 28 februari 2027, från 1 mars 2027 till 31 maj 2027 och från 1 juni 2027 till 18 juni 2027.

3. Tilldelningen av varje kvartalsvis kvot ska stoppas på kommissionens tjugonde arbetsdag efter kvartalets utgång.

4. Från och med den 1 december 2026 till och med den 18 juni 2027 ska outnyttjade kvotvolymer för ett kvartal överföras till nästa kvartal inom samma årliga tillämpningsperiod.

5. Kvantiteter som tilldelats inom ramen för en kvot får återlämnas i enlighet med tillämplig tullagstiftning. Om utnyttjandet av en kvartalsvis kvot har stoppats i enlighet med artikel 2.3 i denna förordning, eller om en kvot har förbrukats eller på annat sätt stängts för ytterligare tillträde enligt denna förordning, ska återlämnandet av sådana kvantiteter inte medföra att kvoten åter öppnas för inlämnande eller godtagande av nya ansökningar om utnyttjande. Sådana återlämnade kvantiteter ska endast beaktas vid justeringen av återstoden av den berörda kvoten. Om den outnyttjade återstoden av en kvartalsvis kvot redan har överförts till det påföljande kvartalet i enlighet med artikel 2.3 i denna förordning, ska kvantiteter som återlämnas därefter för det kvartalet inte överföras till det påföljande kvartalet. Dessa kvoter är därför inte längre tillgängliga för ekonomiska aktörer.

6. Genom undantag från artikel 51.5 i genomförandeförordning (EU) 2015/2447 ska tullkvoter som fördelas genom den här förordningen inte omfattas av någon blockeringsperiod.

7. Om de begärda kvantiteterna överstiger den tillgängliga återstoden av en kvot, ska de kvantiteter som ska tilldelas fastställas proportionellt och, om resultatet inte är ett heltal, avrundas nedåt till närmaste hela enhet. Kvoten ska stängas från och med dagen för den tilldelningen. Återstoden efter avrundning nedåt ska inte vara tillgänglig för ytterligare utnyttjanden inom den kvotperioden och ska överföras till påföljande kvotperiod, såvida inte den berörda kvotperioden är den sista kvotperioden inom samma årliga tillämpningsperiod.

Artikel 3

1. Import av de produkter som förtecknas i bilaga III till denna förordning ska omfattas av unionsövervakning i efterhand i enlighet med förordningarna (EU) 2015/478 och (EU) 2015/755.

2. Klassificeringen av de produkter som omfattas av denna förordning ska baseras på KN och Taric.

Artikel 4

1. Ursprunget för alla produkter på vilka denna förordning är tillämplig ska fastställas i enlighet med unionens gällande bestämmelser om icke-förmånsberättigande ursprung och med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 ([41]).

2. Om inget annat anges ska relevanta gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 5

1. Aktörer som önskar omfattas av de kvoter som avses i artikel 1 för varor med ursprung i Folkrepubliken Kina ska uppvisa ett undertecknat och stämplat exportkvotscertifikat som utfärdats av Folkrepubliken Kinas handelskammare för import och export av maskiner och elektroniska produkter (CCCME).

2. Exportkvotscertifikatet ska upprättas på ett formulär som motsvarar förlagan i bilaga IV till denna förordning.

Artikel 6

Medlemsstaterna och kommissionen ska ha ett nära samarbete för att säkerställa att denna förordning efterlevs.

Artikel 7

Denna förordning träder i kraft den 1 december 2026.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 23 november 2026.

På kommissionens vägnar
Ursula VON DER LEYEN
Ordförande

([41]) Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen (EUT L 269, 10.10.2013, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

BILAGA I

I.1 – **Förteckning över utvecklingsländer, WTO-medlemmar, Algeriet och Libanon**

Afghanistan, Albanien, Algeriet, Angola, Antigua och Barbuda, Argentina, Armenien, Bahrain, Bangladesh, Barbados, Belize, Benin, Bolivia, Botswana, Brasilien, Brunei, Burkina Faso, Burundi, Centralafrikanska republiken, Chile, Colombia, Costa Rica, Demokratiska republiken Kongo, Djibouti, Dominica, Dominikanska republiken, Ecuador, Egypten, Elfenbenskusten, El Salvador, Eswatini, Fiji, Filippinerna, Förenade Arabemiraten, Gabon, Gambia, Georgien, Ghana, Grenada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bissau, Guyana, Haiti, Honduras, Hongkong, Indien, Indonesien, Jamaica, Jemen, Jordanien, Kambodja, Kamerun, Kap Verde, Kazakstan, Kenya, Kina, Kirgizistan, Kongo, Kuba, Kuwait, Laos, Lesotho, Libanon, Liberia, Macao, Madagaskar, Malawi, Malaysia, Maldiverna, Mali, Marocko, Mauretanien, Mauritius, Mexiko, Moçambique, Moldavien, Mongoliet, Montenegro, Myanmar, Namibia, Nepal, Nicaragua, Niger, Nigeria, Nordmakedonien, Oman, Pakistan, Panama, Papua Nya Guinea, Paraguay, Peru, Qatar, Rwanda, Saint Kitts och Nevis, Saint Lucia, Saint Vincent och Grenadinerna, Salomonöarna, Samoa, Saudiarabien, Senegal, Seychellerna, Sierra Leone, Sri Lanka, Surinam, Sydafrika, Tadzjikistan, Tanzania, Tchad, Thailand, Togo, Tonga, Trinidad och Tobago, Tunisien, Turkiet, Uganda, Ukraina, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Zambia, Zimbabwe och Östtimor.

I.2 – **Förteckning över utvecklingsländer som omfattas av provisoriska åtgärder**

Kina, Turkiet, Mexiko och Marocko.

BILAGA II

Kvotvolymer

Produkt	KN- och Taric-nummer	Tilldelning per land (om tillämpligt)	1 december 2026–28 februari 2027	1 mars 2027–31 maj 2027	1 juni 2027–18 juni 2027	Löpnummer
			Kvotvolym (i enheter)	Kvotvolym (i enheter)	Kvotvolym (i enheter)	
Vissa nya hybridfordon	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	Kina	86 301	88 219	17 260	090254
		Japan	76 900	78 609	15 380	090255
		Turkiet	56 844	58 107	11 369	090256
		Förenade kungariket	47 431	48 485	9 486	090257
		Republiken Korea	30 566	31 245	6 113	090258
		Mexiko	15 640	15 987	3 128	090259
		Marocko	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbien	8 709	8 902	1 742	090261
		Förenta staterna	8 317	8 502	1 663	090262
		Sydafrika (*)	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt	Ej tillämpligt
		Övriga länder	370	378	74	090290

(*) Ej tillämpligt eftersom Sydafrika är undantaget på grundval av bilaga I.2.

BILAGA III

Förteckning över produkter som omfattas av övervakning i efterhand

— Fordon konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, med förbränningskolvmotor, begagnade eller nya, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 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 och 8703 33 90.

— Inom ovannämnda kategori, elektriska mikrohybridfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, med förbränningskolvmotor som framdrivningsmotor och en elektrisk kraftkälla, såsom en integrerad generator eller startmotor, som endast används för andra funktioner än framdrivning, begagnade eller nya, som för närvarande klassificeras enligt Taric-nummer 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 och 8703 33 90 10.

— Motorfordon för varutransport med en bruttovikt av högst 5 ton, begagnade eller nya, oavsett framdrivningssystem, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 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 och 8704 60 00.

— Begagnade hybridfordon, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, som kombinerar en förbränningskolvmotor med en eller flera elmotorer för framdrivningen, oavsett antalet hjul som sätts i rörelse och oavsett om fordonen kan laddas genom anslutning till en extern elkälla eller inte, och som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 och ex 8703 70 00 (Taric-nummer 8703 50 00 90 och 8703 70 00 90).

— Begagnade fordon med enbart elmotor för framdrivning, konstruerade huvudsakligen för personbefordran av nio eller färre personer, inbegripet föraren, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 8703 80 90.

BILAGA IV

EXPORTKVOTSCERTIFIKAT

KINAS HANDELSKAMMARE FÖR IMPORT OCH EXPORT AV MASKINER OCH ELEKTRONISKA PRODUKTER (CCCME)
ADRESS: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, KINA
TFN: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

KVOTCERTIFIKAT NR:	
KVOTCERTIFIKATSDATUM:	
SÄLJARENS NAMN:	
IMPORTÖRENS NAMN:	
FAKTURANUMMER:	
FAKTURADATUM:	

S/N	KN-/TARIC-NUMMER	MÄRKE	MODELL	KVANTITET
1				
2				
3				
4				
5				
6				
7				
8				
9				
10				
11				
12				
13				
14				
15				
16				
17				
18				
19				
… (*)				
TOTALT				

(*) CCCME kan utöka antalet rader i tabellen

FÖRSÄKRAN

Jag intygar härmed att detta certifikat avser de hybridelfordon som omfattas av den faktura som ställts ut av [SÄLJARENS NAMN] för export av kinesiskt ursprung till Europeiska unionen i enlighet med kvotsystemet inom ramen för EU:s skyddsåtgärder beträffande hybridelfordon (kommissionens genomförandeförordning (EU) 2026/2614).
Jag försäkrar att uppgifterna i detta certifikat är sanningsenliga och korrekta och att den kvantitet varor som omfattas av certifikatet inte överstiger den kvot som Kina tilldelats inom ramen för skyddsåtgärderna.

TJÄNSTEMANNENS NAMN:

UNDERSKRIFT:

DATUM: CCCME (SIGILL)