2026/2614

24.11.2026

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2026/2614 DE LA COMISIÓN

de 23 de noviembre de 2026

por el que se impone una medida provisional de salvaguardia respecto a las importaciones de determinados vehículos híbridos nuevos diseñados para el transporte de personas

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2015/478 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2015, sobre el régimen común aplicable a las importaciones ([1]), y en particular sus artículos 5 y 7,

Visto el Reglamento (UE) 2015/755 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2015, sobre el régimen común aplicable a las importaciones de determinados terceros países ([2]), y en particular sus artículos 3 y 4,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo ([3]), y en particular su artículo 113, apartado 3, párrafo segundo,

Considerando lo siguiente:

1. ANTECEDENTES

(1) El 30 de octubre de 2026, la Comisión Europea («Comisión») inició, por iniciativa propia, una investigación de salvaguardia relativa a las importaciones en la Unión de vehículos híbridos nuevos diseñados para el transporte de personas («híbridos») con arreglo al artículo 5 del Reglamento (UE) 2015/478 y al artículo 3 del Reglamento (UE) 2015/755 («Reglamentos de base»). La Comisión publicó un anuncio de inicio ([4]) en el *Diario Oficial de la Unión Europea* («anuncio de inicio»).

(2) Este procedimiento se inició a raíz de un análisis en profundidad de la información de que disponía la Comisión, procedente tanto de fuentes públicas de información sobre el mercado como de la industria de la Unión. Teniendo en cuenta la sensibilidad del sector de los híbridos y su importancia estratégica para la economía de la Unión en términos de innovación, electrificación y empleo, así como la existencia de pruebas suficientes que demuestran que las importaciones de híbridos amenazan con causar un perjuicio grave a la industria de la Unión, la Comisión decidió, ante estas circunstancias especiales y de conformidad con los Reglamentos de base, iniciar la investigación sin haber recibido una solicitud por escrito de un Estado miembro.

(3) La información de que disponía la Comisión indicaba además que las importaciones estaban entrando en la Unión a un ritmo acelerado y a precios significativamente inferiores a los de la industria de la Unión. A la luz de la frágil situación de la industria de la Unión, de la existencia de importantes capacidades de producción mundiales y del atractivo del mercado de la Unión, este gran incremento de las importaciones llevó a la Comisión a evaluar si se daban circunstancias críticas que requirieran la introducción sin demora de medidas provisionales para evitar un perjuicio grave difícil de remediar.

(4) La necesidad de actuar sin demora exigía que la Comisión llevara a cabo su análisis sobre la base de la información disponible en esta fase. Esto no prejuzga la toma en consideración de la nueva información que se obtenga durante la investigación. En particular, las respuestas al cuestionario que proporcionen los productores, importadores y distribuidores de la Unión, las observaciones por escrito y cualquier información que se presente en el ejercicio de los derechos de defensa serán debidamente examinadas por la Comisión durante la investigación. Las partes interesadas también tendrán la oportunidad de solicitar audiencias, de conformidad con el punto 3.4 del anuncio de inicio.

([1]) DO L 83 de 27.3.2015, p. 16, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/478/oj.
([2]) DO L 123 de 19.5.2015, p. 33, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/755/oj.
([3]) DO L 1 de 3.1.1994, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/1994/1/oj.
([4]) Anuncio de inicio de una investigación de salvaguardia relativa a las importaciones de determinados vehículos híbridos nuevos destinados al transporte de personas (DO C, C/2026/5780, 30.10.2026, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2026/5780/oj).

2. PRODUCTO AFECTADO Y PRODUCTOS SIMILARES O DIRECTAMENTE COMPETIDORES

(5) El producto afectado, tal como se define en el anuncio de inicio, está constituido por determinados vehículos híbridos nuevos, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, dotados tanto de un motor de combustión interna de pistones como de uno o más motores eléctricos como propulsores (independientemente del número de ruedas puestas en movimiento), ya puedan o no cargarse mediante la conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica, clasificados actualmente con los códigos NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 y ex 8703 70 00 (códigos TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10).

(6) El producto afectado abarca dos tipos: los vehículos eléctricos híbridos (VEH) nuevos y los vehículos eléctricos híbridos enchufables (VEHE) nuevos. Los VEHE tienen un motor de combustión interna de pistones y uno o más motores eléctricos alimentados por baterías. El motor de combustión apoya al motor eléctrico, y la batería se recarga desde el exterior mediante su conexión a la red. Los VEH están propulsados por un motor de combustión interna de pistones, pero además tienen un motor eléctrico alimentado por baterías que sirve para complementar el motor convencional. Su electricidad se genera internamente a partir del frenado regenerativo y del motor de combustión interna. ([5]) Los VEH incluyen los denominados «vehículos semihíbridos» (VESH), que son vehículos equipados con una batería que apoya al motor de combustión interna en la propulsión del vehículo con el fin de mejorar el consumo de combustible.

(7) Los vehículos con una fuente de energía eléctrica que se utilice únicamente para funciones distintas de la propulsión, los vehículos de categoría L con arreglo al Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([6]) y las motocicletas quedan excluidos de la investigación.

(8) La Comisión determinó provisionalmente que el producto producido por los productores de la Unión, denominado «el producto similar», es similar al producto afectado o compite directamente con él. Tanto el producto de la Unión como el importado poseen las mismas características físicas y técnicas fundamentales. Ambos incorporan un motor de combustión interna combinado con un motor eléctrico y un sistema de baterías. Aunque los modelos concretos pueden diferir en cuanto a rendimiento, equipo o diseño, estas diferencias no alteran su naturaleza fundamental de VEH o VEHE. Tanto el producto interno como el importado tienen fines idénticos: se utilizan para el transporte de personas y, por tanto, tienen el mismo uso final. Además, ambos se ofrecen a través de canales de venta similares o idénticos a clientes que pueden adquirirlos tanto a proveedores de la Unión como extranjeros. En consecuencia, existe un nivel considerable de competencia entre el producto afectado y el producido por los productores de la Unión.

3. LOS PRODUCTORES DE LA UNIÓN

(9) De acuerdo con la información sobre el mercado, entre los productores de la Unión del producto similar figuran fabricantes que operan con diversas marcas. La ACEA (Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles) representa a varios de estos productores de la Unión.

(10) En el anuncio de inicio se pidió a los productores de la Unión que cooperaran con la Comisión en la investigación.

4. AUMENTO DE LAS IMPORTACIONES

(11) Sobre la base de la información de Eurostat, la Comisión llevó a cabo un análisis preliminar de la evolución de las importaciones del producto afectado durante el período 2023-2025 y el primer semestre de 2026. Con el fin de garantizar la comparabilidad con períodos anteriores de un año completo, la Comisión también analizó el período de doce meses más reciente, que comprende los últimos seis meses de 2025 y los primeros seis meses de 2026 (en lo sucesivo, «PMR» o «período más reciente»).

(12) En su evaluación de la evolución de las importaciones, la Comisión no tuvo en cuenta los volúmenes de importación procedentes de determinados países que deben excluirse del ámbito de aplicación de las medidas provisionales, en particular: los países del Espacio Económico Europeo (EEE), Kenia y Ucrania. Habida cuenta de la estrecha integración de los mercados con los Estados miembros del EEE y del volumen reducido de las

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

([6]) Reglamento (UE) n.º 168/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de enero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos de dos o tres ruedas y los cuatriciclos, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 52, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj).

importaciones procedentes de estos países, la Comisión considera que los productos evaluados originarios de Noruega, Islandia y Liechtenstein deben quedar excluidos de la aplicación del presente Reglamento. Las importaciones procedentes de Kenia están excluidas en virtud del acuerdo bilateral [7], [8] y Ucrania lo está en virtud de la suspensión del Reglamento de base sobre medidas de salvaguardia [9]. No se registraron importaciones procedentes de Kenia durante el período considerado, mientras que las importaciones procedentes de Noruega, Islandia, Liechtenstein y Ucrania representaron conjuntamente menos del 0,01 % del total de importaciones en la UE del producto afectado.

(13) Las importaciones totales del producto afectado evolucionaron de la siguiente manera:

Cuadro 1

Todas las importaciones, en unidades (anuales)

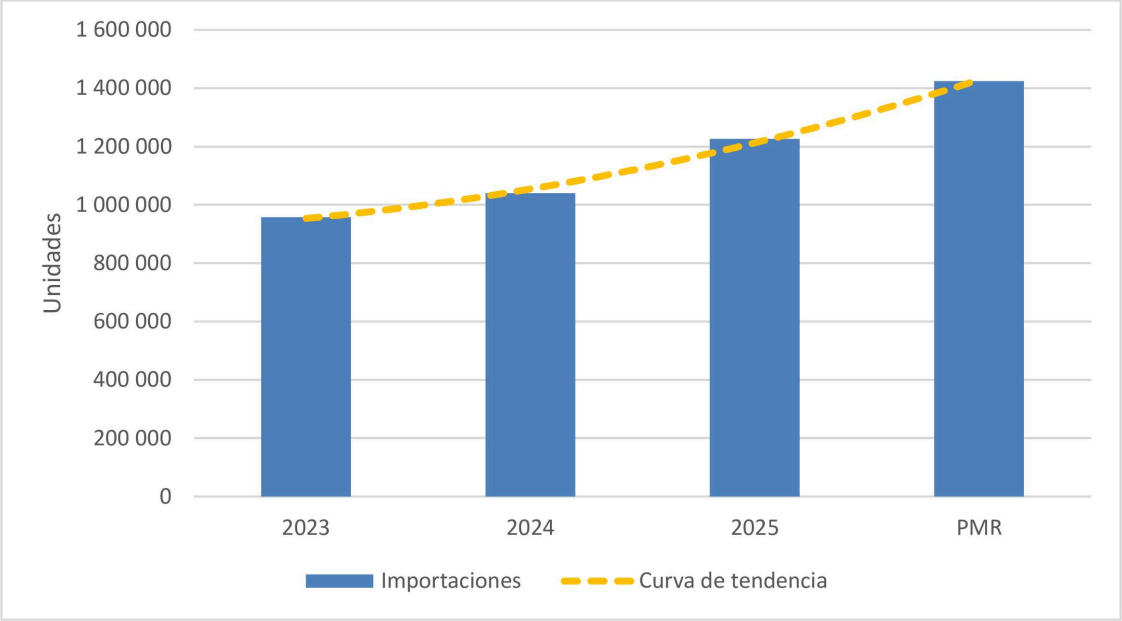
	2023	2024	2025	PMR
Importaciones, en unidades	957 965	1 040 457	1 225 813	1 423 691
Índice (2023 = 100)	*100*	*109*	*128*	*149*

Fuente: Eurostat. Los datos de Eurostat se extrajeron de los códigos NC 8703 40 10, 8703 50 00, 8703 60 10 y 8703 70 00.

(14) En términos globales, las importaciones del producto afectado aumentaron un 9 % en 2024 con respecto 2023, y posteriormente experimentaron un gran incremento en 2025 (+ 28 %) y en el PMR (+ 49 %). Los datos del primer semestre de 2026 confirman que es probable que el producto afectado siga importándose en cantidades sustancialmente mayores. Así pues, el producto afectado se importa en cantidades cada vez mayores en el sentido de los Reglamentos de base sobre medidas de salvaguardia.

Gráfico 1

Todas las importaciones, en unidades (anuales)



[7] Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo.

[8] Acuerdo de Asociación Económica entre la Unión Europea, por una parte, y la República de Kenia, miembro de la Comunidad del África Oriental, por otra (DO L, 2024/1648, 1.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/agree_internation/2024/1648/oj).

[9] Reglamento (UE) 2025/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2025, por el que se suspenden determinadas disposiciones del Reglamento (UE) 2015/478 en lo que respecta a las importaciones de productos ucranianos en la Unión (DO L, 2025/1153, 5.6.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2025/1153/oj).

(15) En el cuadro 2 se desglosan las importaciones por país de origen. La República Popular China («China») es actualmente el mayor exportador de vehículos híbridos nuevos a la Unión, y las importaciones procedentes de ese país han experimentado un gran incremento desde 2024. Las estadísticas de importación indican que las importaciones procedentes de China en el PMR fueron casi un 1 000 % mayores que en 2023. Las importaciones de vehículos híbridos nuevos procedentes de China, junto con las de Marruecos y Serbia, son las que crecen con mayor rapidez. Las importaciones procedentes de México y Turquía también han aumentado de forma constante. En cambio, las importaciones procedentes de otros orígenes se han mantenido relativamente estables o han disminuido.

Cuadro 2

Todas las importaciones, en unidades, por origen (anuales)

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

Fuente: Eurostat.

(16) El cuadro 3 muestra las importaciones trimestrales entre el tercer trimestre de 2025 y el segundo trimestre de 2026. Las importaciones aumentaron de forma continuada cada trimestre, lo que indica que el crecimiento fue sistemático a lo largo de todo el PMR, con un aumento de las importaciones en cada trimestre sucesivo, lo que indica que se trata de una tendencia al alza sostenida y no de un aumento puntual.

Cuadro 3

Todas las importaciones, en unidades (trimestrales)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
Importaciones, en unidades	319 256	355 287	367 428	381 720
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*111*	*115*	*120*

Fuente: Eurostat.

(17) El cuadro 4 muestra las importaciones trimestrales por país de origen durante el PMR (entre el tercer trimestre de 2025 y el segundo trimestre de 2026). Las importaciones procedentes de China aumentaron de forma constante a lo largo del PMR, incrementándose en cada trimestre sucesivo. Las importaciones procedentes de Marruecos aumentaron de forma constante durante los tres primeros trimestres del PMR, una tendencia al alza que no se mantiene en el cuarto trimestre. Aun así, las importaciones fueron un 112 % más elevadas en el cuarto trimestre del PMR que en el primero. Las importaciones procedentes de Turquía aumentaron considerablemente en el segundo trimestre del PMR, antes de disminuir en el trimestre siguiente, aunque los volúmenes siguieron siendo superiores a los del primer trimestre. Las importaciones procedentes de otros orígenes se mantuvieron relativamente estables durante el PMR o disminuyeron.

Cuadro 4

Todas las importaciones, en unidades, por origen (trimestrales)

	T3 2025	T4 2025	T1 2026	T2 2026
China	92 999	98 139	124 696	170 748
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*106*	*134*	*184*
Japón	65 851	69 754	61 460	59 833
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*106*	*93*	*91*
Turquía	38 664	69 114	50 240	49 436
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*179*	*130*	*128*
Reino Unido	40 015	36 161	40 444	30 438
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*90*	*101*	*76*
Corea del Sur	28 136	21 320	26 620	23 005
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*76*	*95*	*82*
México	16 814	15 242	15 538	16 386
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*91*	*92*	*97*
Marruecos	6 329	14 394	27 135	13 401
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*227*	*429*	*212*
Serbia	10 721	16 330	9 547	4 939
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*152*	*89*	*46*
Sudáfrica	9 483	8 839	5 323	7 822
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*93*	*56*	*82*
Estados Unidos	10 120	5 825	6 244	5 485
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*58*	*62*	*54*
Todos los demás	124	169	181	227
Índice (T3 2025 = 100)	*100*	*136*	*146*	*183*

Fuente: Eurostat.

(18) El cuadro 5 muestra la evolución mensual de las importaciones procedentes de todos los terceros países en 2025 y 2026. Los datos hasta julio de 2026 confirman que, todos los meses, las importaciones fueron más elevadas que en el mismo mes del año anterior. En 2025, las importaciones siguieron una tendencia al alza, aumentando una media del 4,64 % cada mes. En 2026, esta tendencia se acentuó, con un aumento medio mensual del 9,33 %. Si se compara el volumen de las importaciones de los primeros siete meses de 2026 con el mismo período de 2025, las importaciones aumentaron un 39,5 %.

Cuadro 5

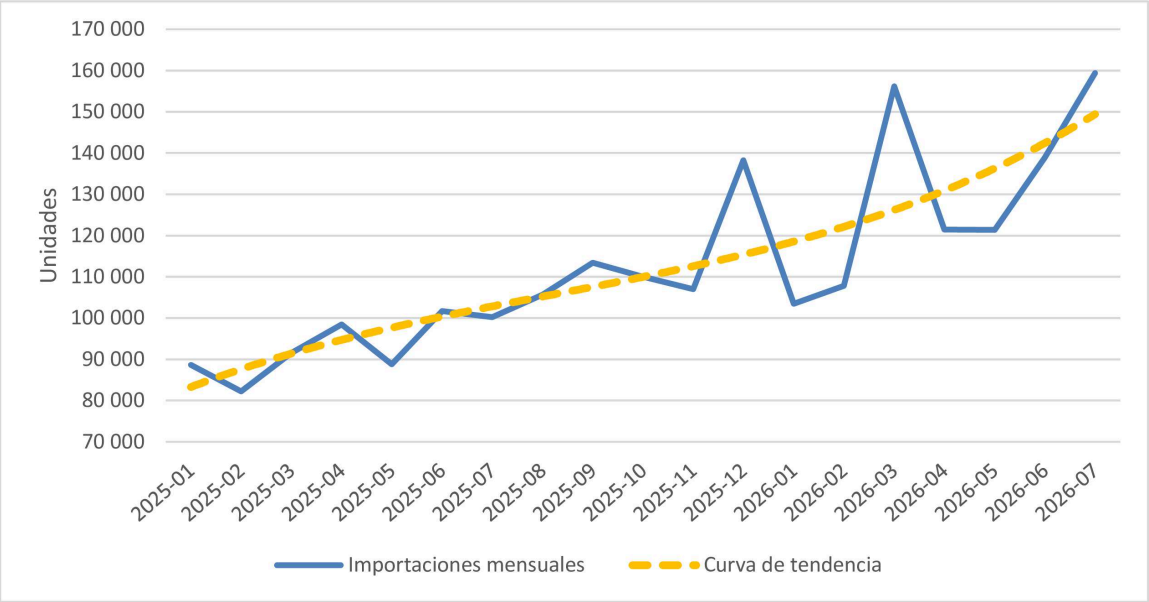
Todas las importaciones, en unidades (anuales)

Mes/Año	2025	2026
Enero	88 670	103 429
Febrero	82 225	107 816
Marzo	91 489	156 183
Abril	98 453	121 459
Mayo	88 769	121 334
Junio	101 664	138 927
Julio	100 224	159 388
Agosto	105 656	
Septiembre	113 376	
Octubre	110 024	
Noviembre	107 002	
Diciembre	138 261	
Fuente: Eurostat.		

(19) Como se ilustra en el gráfico 2, tanto la curva mensual de importaciones como la correspondiente curva de tendencia polinómica muestran a partir de finales de 2025 un claro cambio de pendiente, que se hace sustancialmente más pronunciada.

Gráfico 2

Evolución de las importaciones mensuales en los años 2025 y 2026



5. **ACONTECIMIENTOS IMPREVISTOS**

(20) La Comisión llegó a la conclusión preliminar de que el aumento de las importaciones es el resultado de acontecimientos imprevistos que tienen su origen en una serie de factores que causan desequilibrios en el comercio internacional del producto afectado.

(21) En primer lugar, la industria mundial del automóvil se ha caracterizado por un rápido crecimiento de la producción de vehículos eléctricos —incluido el producto afectado— y de la capacidad de fabricación, en particular en China, donde esta rápida expansión de la capacidad ha estado respaldada por políticas industriales, planes quinquenales y otros programas de apoyo gubernamentales ([10]). Esto no podía preverse razonablemente en el momento de las correspondientes negociaciones arancelarias en la OMC ni en el momento en que la UE aceptó la adhesión de China a la OMC ([11]). Una previsión de Mobility Global sobre la capacidad general de las fábricas en China, Turquía, Corea, Japón y el Reino Unido estima que la tendencia al alza de la capacidad continuará entre 2026 y 2033, impulsada principalmente por las ampliaciones de capacidad en China (cuadro 16).

(22) Al mismo tiempo, algunos grandes mercados de exportación están cerrándose como consecuencia del aumento de las prácticas comerciales restrictivas que inciden en los vehículos eléctricos, y en particular en el producto afectado. En particular, los Estados Unidos aplican importantes barreras a la importación, entre ellas unos derechos del 100 % con arreglo al artículo 301 sobre los VEHE fabricados en China, que se suman al arancel NMF del 2,5 %, así como requisitos relacionados con el contenido local y derechos del 25 % con arreglo al artículo 232 sobre las importaciones procedentes de todos los demás orígenes. Otros mercados importantes, como Canadá y Turquía, también mantienen barreras arancelarias significativas. Canadá mantiene un contingente de 49 000 vehículos al año para los turismos eléctricos procedentes de China, incluidos determinados vehículos híbridos, con un tipo arancelario de nación más favorecida del 6,1 %. Turquía mantiene actualmente un derecho de aduana adicional del 40 % sobre los turismos originarios de China, incluidos determinados VEHE. En cambio, el mercado de la Unión sigue siendo comparativamente abierto (arancel NMF del 10 %). Las citadas medidas comerciales restrictivas, que hacen de la Unión un destino de exportación atractivo, no podían preverse razonablemente en el momento de las correspondientes negociaciones arancelarias en la OMC.

(23) A raíz de la investigación antisubvenciones sobre los vehículos eléctricos de batería (VEB) procedentes de China, la Unión introdujo derechos adicionales en forma de medidas compensatorias. Las medidas provisionales entraron en vigor el 4 de julio de 2024 y las definitivas, el 30 de octubre de 2024. Los derechos compensatorios varían entre un 17 % para BYD y un 35,3 % para SAIC y otros productores no cooperantes. Como consecuencia de ello, el mercado de la Unión para las exportaciones chinas de vehículos eléctricos se volvió más restrictivo. Antes de la imposición de medidas, las importaciones de VEB en la Unión seguían una clara y significativa tendencia al alza, aumentando cada año (véase el cuadro 6).

Cuadro 6

Importaciones en la Unión de VEB originarios de China

	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Importaciones de VEB, en unidades	21 243	134 952	256 712	413 071	438 396	430 721
Índice (2020 = 100)	*100*	*635*	*1 208*	*1 945*	*2 064*	*2 028*
Δ% con respecto al año anterior		535 %	90 %	61 %	6 %	- 2 %

Fuente: Eurostat y datos aduaneros de los Estados miembros.

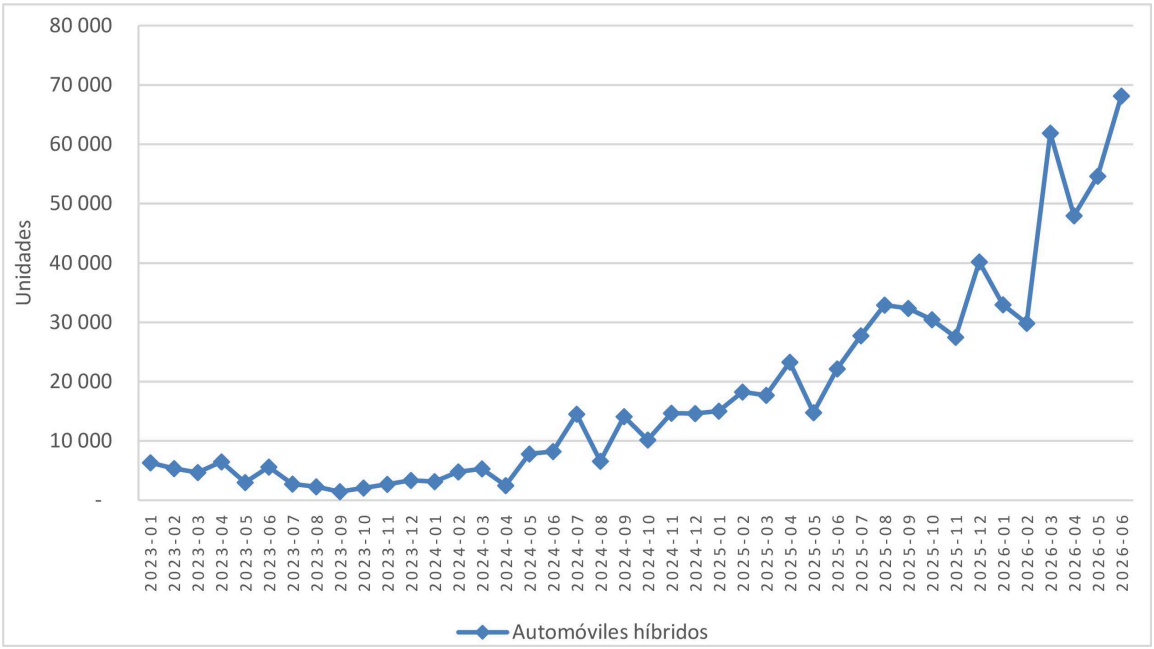
(24) Tras la entrada en vigor de las medidas, esta tendencia al alza se detuvo y las importaciones se estabilizaron, mientras que las importaciones de vehículos híbridos nuevos comenzaron a experimentar un gran incremento. Esta diferencia en las tendencias es visible en el gráfico 3, y refleja un claro cambio en el patrón de las importaciones, de los VEB a los vehículos híbridos nuevos.

([10]) Las políticas gubernamentales, los planes quinquenales y los programas de apoyo a los vehículos propulsados con energías alternativas, que incluyen los VEHE, se analizan a fondo en los puntos 3.1 y 3.2 del Reglamento de Ejecución (UE) 2024/1866 de la Comisión, de 3 de julio de 2024, por el que se impone un derecho compensatorio provisional a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (DO L, 2024/1866, 4.7.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/1866/oj), y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2024/2754 de la Comisión, de 29 de octubre de 2024, por el que se impone un derecho compensatorio definitivo a las importaciones de vehículos eléctricos de batería nuevos diseñados para el transporte de personas originarios de la República Popular China (DO L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

([11]) Como se confirmó en el Informe del Grupo Especial, Estados Unidos – Medida de salvaguardia sobre las importaciones de productos fotovoltaicos de silicio cristalino.

Gráfico 3

Evolución de las importaciones de híbridos procedentes de China



(25) Este rápido cambio fue posible gracias al alto grado de flexibilidad de los sistemas de producción de los fabricantes ([12]). Muchos de ellos cuentan con líneas de producción capaces de fabricar diferentes grupos motopropulsores, lo que significa que la expansión de la producción de vehículos híbridos no requiere necesariamente el desarrollo de nuevas instalaciones de fabricación. Como consecuencia de ello, los fabricantes pueden cambiar a la producción de híbridos con relativa facilidad. Si bien las medidas compensatorias tenían por objeto aliviar a la industria de la Unión de la competencia desleal debida a los programas de apoyo gubernamental a los VEB en China, también crearon un incentivo para que los fabricantes chinos aumentaran las exportaciones de vehículos híbridos, que no estaban sujetas a derechos adicionales.

(26) A la luz de estas circunstancias, la Comisión concluyó provisionalmente que estos acontecimientos imprevistos no solo han dado lugar a un aumento sustancial de las importaciones de vehículos híbridos en la Unión, sino que seguirán impulsando dicho aumento.

6. OBLIGACIONES CUYO EFECTO DIO LUGAR AL AUMENTO DE LAS IMPORTACIONES

(27) La Comisión llegó a la conclusión preliminar de que el aumento de las importaciones del producto afectado es el resultado de las obligaciones contraídas por la Unión Europea en virtud del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994, en particular las concesiones arancelarias otorgadas en las líneas arancelarias pertinentes en rondas anteriores de negociaciones comerciales multilaterales.

(28) El producto afectado abarca varias líneas arancelarias y, en todas ellas, la Unión Europea tiene unos compromisos arancelarios del 10 % *ad valorem*.

(29) Actualmente, estas concesiones están inscritas en la parte I, sección II, de la Lista de Concesiones y Compromisos de la Unión Europea, certificada como Lista UE CLXXIII – Unión Europea el 1 de diciembre de 2016 ([13]), en su versión modificada.

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

([13]) Documento de la Organización Mundial del Comercio WT/Let/1220.

(30) Como resultado de estas concesiones inscritas en la Lista de Concesiones y Compromisos de la Unión Europea, aneja al GATT e incorporada de conformidad con el artículo II, apartado 7, del GATT de 1994, y como resultado de otras partes del GATT de 1994, la Unión Europea tiene obligaciones contraídas en virtud del GATT de 1994, a saber: el artículo XI, apartado 1, por el que se prohíben las restricciones no arancelarias a la importación del producto afectado y, lo que es más importante, el artículo II, apartado 1, letra a), y el artículo II, apartado 1, letra b), frases primera y segunda, del GATT de 1994. En virtud del artículo II, apartado 1, letra b), primera frase, la UE no está autorizada —salvo que sea aplicable una excepción— a imponer derechos de aduana ordinarios al producto afectado por encima de los establecidos y regulados en la parte correspondiente de la Lista de concesiones y compromisos de la UE. Además, el arancel de importación aplicado por la UE al producto afectado, también conocido como arancel de nación más favorecida (NMF), se situaba, en el momento de la investigación, en los niveles máximos permitidos en virtud de los compromisos arancelarios indicados anteriormente.

(31) El producto afectado se importaba en cantidades cada vez mayores como consecuencia de las obligaciones anteriormente mencionadas contraídas en virtud del GATT de 1994 ([14]), ya que dichas obligaciones, unidas a las concesiones arancelarias de la Unión Europea, mejoraron y afianzaron las condiciones de acceso al mercado de la Unión para las importaciones de vehículos híbridos nuevos. Los compromisos arancelarios antes mencionados tampoco dejan margen a la Unión Europea para aumentar los derechos de aduana ordinarios. Este hecho explica, al mismo tiempo, cómo las obligaciones en cuestión provocaron un aumento de las importaciones que amenaza con causar un perjuicio grave.

(32) Las citadas obligaciones en virtud del GATT también impedían que la Unión aumentara los derechos de importación aplicados al producto en cuestión. Por consiguiente, estas fueron las obligaciones contraídas por la Unión Europea en el marco del GATT de 1994 que limitaron «su capacidad para evitar o remediar el perjuicio derivado de un aumento de las importaciones». Al mismo tiempo, la Unión Europea suspendió dichas obligaciones como consecuencia de la aplicación de su medida de salvaguardia.

7. **AMENAZA DE PERJUICIO GRAVE**

7.1. **Situación de los productores de la Unión**

(33) Con el fin de evaluar si existe un perjuicio grave —o una amenaza de perjuicio grave— para los productores de la Unión del producto afectado, la Comisión, de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2015/478 y el artículo 6 del Reglamento (UE) 2015/755, ha examinado las tendencias del consumo, la producción, la utilización de la capacidad, las ventas, la cuota de mercado, los precios, la rentabilidad, el empleo y las exportaciones relacionados con el producto afectado desde 2023 hasta el PMR («el período considerado»).

(34) La producción, la capacidad de producción y la utilización de la capacidad registraron la siguiente evolución:

Cuadro 7

Producción, capacidad de producción y utilización de la capacidad

	2023	2024	2025	PMR
Producción (unidades)	4 065 576	4 712 178	5 562 965	5 667 859
Índice (2023 = 100)	*100*	*116*	*137*	*139*
Capacidad de producción (unidades)	6 420 013	7 583 462	9 000 898	9 317 209
Índice (2023 = 100)	*100*	*118*	*140*	*145*
Utilización de la capacidad (%)	63	62	62	61
Índice (2023 = 100)	*100*	*98*	*98*	*96*

Fuente: Mobility Global.

(35) Tanto la producción como la capacidad de producción de la industria de la Unión aumentaron durante el período considerado. Sin embargo, el ritmo de este aumento se ralentizó hacia el final de dicho período, ya que el aumento fue menos pronunciado en el PMR que en años anteriores. Al mismo tiempo, a pesar del aumento de la producción en los últimos años, la utilización de la capacidad siguió siendo baja, con una media de solo un 62 % aproximadamente en los últimos cuatro años.

([14]) Artículo XI, apartado 1, artículo II, apartado 1, letra a), y artículo II, apartado 1, letra b), frases primera y segunda, del GATT de 1994.

(36) El consumo de la Unión, basado en el número de matriculaciones del producto afectado notificadas por la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles (ACEA), evolucionó como sigue:

Cuadro 8

Consumo de la Unión, ventas en el mercado interno y cuota de mercado

	2023	2024	2025	PMR
Consumo (unidades)	3 530 443	4 047 806	4 749 212	5 113 654
Índice (2023 = 100)	*100*	*115*	*135*	*145*
Ventas en el mercado interno (unidades)	2 572 451	3 007 313	3 523 010	3 689 630
Índice (2023 = 100)	*100*	*117*	*137*	*143*
Cuota de mercado de los productores de la UE (%)	73	74	74	72
Índice (2023 = 100)	*100*	*102*	*102*	*99*
Cuota de mercado de las importaciones (%)	27	26	26	28
Índice (2023 = 100)	*100*	*96*	*96*	*104*

Fuente: Mobility Global y ACEA.

(37) El consumo de la Unión aumentó de manera continuada durante el período considerado, y en el PMR fue un 45 % superior al de 2023. Esto indica que el mercado de híbridos es un mercado en rápido crecimiento en la Unión Europea. Las ventas en el mercado interno de los productores de la Unión también aumentaron durante el mismo período. Los productores de la Unión se beneficiaron inicialmente del crecimiento continuo del consumo, pero esta tendencia positiva se interrumpió en el PMR. Aunque el consumo de la Unión siguió aumentando, la cuota de mercado de los productores de la Unión disminuyó dos puntos porcentuales entre 2025 y el PMR. En un mercado en crecimiento, normalmente se esperaría que los productores de la Unión incrementaran, o al menos mantuvieran, su cuota de mercado. El hecho de que la cuota de mercado disminuyera entre 2025 y el PMR supone que dicha disminución se produjo durante los seis primeros meses de 2026. Aunque todavía no se dispone de datos de todo el año 2026, la continuación de la tendencia observada en los seis primeros meses —que ya pudo constatarse por el número récord de unidades importadas en julio de 2026— daría lugar a una disminución de la cuota de mercado superior a dos puntos porcentuales a lo largo de todo el año.

(38) Como siguiente paso, la Comisión llevó a cabo un análisis detallado para evaluar el nivel de precios de los vehículos eléctricos híbridos nuevos importados en comparación con los precios de los producidos en la UE.

(39) Dada la amplia variedad de modelos de vehículos eléctricos híbridos nuevos importados en la Unión, y para garantizar que el análisis se basara en modelos comparables, se llevó a cabo una comparación de precios para cuatro categorías ([15]). Las cuatro categorías seleccionadas para la comparación corresponden a las categorías B, B-SUV, C-SUV y D-SUV, y representan volúmenes significativos y representativos de vehículos importados en la Unión. Estos modelos son tanto producidos por los productores de la Unión como importados en la Unión, lo que permite comparar directamente los precios de los modelos producidos en la Unión e importados.

([15]) Los turismos pueden dividirse en segmentos europeos estándar de clasificación de vehículos, que agrupan los turismos y los todocaminos (SUV) en función de su tamaño, dimensiones exteriores y uso previsto en el mercado. Véase también https://alternative-fuels-observatory.ec.europa.eu/general-information/vehicle-types.

(40) La Comisión llevó a cabo el análisis de precios sobre la base de los datos de Marklines ([16]), un portal de la industria del automóvil. La Comisión analizó las ofertas de precios a los consumidores (excluidos los descuentos acordados entre las partes) de las principales empresas importadoras para modelos fabricados en los países exportadores, así como para modelos comparables fabricados por la industria de la Unión. Las ofertas de precios se evaluaron por tipos de modelo considerando la versión básica. Todas las ofertas de precios examinadas se refieren al primer semestre de 2026 y, por lo tanto, reflejan el período más reciente.

Cuadro 9

Precios de las importaciones de todos los terceros países y diferencia respecto a los precios de la UE

Producto	Cantidades importadas, en unidades	Precio de importación medio, en EUR	Precio de la UE medio, en EUR	Diferencia de precio, en EUR	Diferencia total de precio, en EUR	Volumen de negocios hipotético, en EUR	Diferencia de precio, en %
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 %
Total	203 596				1 358 831 046	7 418 976 578	18,3 %

Fuente: Eurostat y Marklines. Producto: modelo básico para el año 2026.

(41) La Comisión llevó a cabo el análisis de precios de 25 modelos importados y 29 modelos fabricados por la industria de la Unión dentro de las cuatro categorías citadas, que abarcaban más de 200 000 unidades importadas. Las comparaciones de precios mostraron una diferencia de precios significativa entre los precios de las importaciones procedentes de todos los países exportadores y los precios de la industria de la Unión. Los precios de las importaciones son aproximadamente un 18 % inferiores a los precios de los productores de la Unión.

(42) Estas comparaciones de precios explican cómo ha sido posible el aumento de la penetración de los modelos importados en el mercado de la Unión a expensas de la industria de la Unión.

(43) En cuanto a la rentabilidad, esta se evaluó basándose en datos que cubrían una proporción importante de los productores de vehículos híbridos de la Unión, ponderados para tener en cuenta las diferencias en los volúmenes de ventas. Los datos indexados que figuran en los cuadros 10 y 11 muestran un deterioro continuado de la rentabilidad de la industria de la Unión durante el período considerado.

Cuadro 10

Evolución de la rentabilidad (anual)

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

Fuente: Productores de la Unión, con ponderación de los datos para tener en cuenta las diferencias en los volúmenes de ventas.

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

Cuadro 11

Evolución de la rentabilidad (trimestral)

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

Fuente: Productores de la Unión, datos ponderados para tener en cuenta las diferencias en los volúmenes de ventas.

(44) En términos anuales, la rentabilidad disminuyó un 57 % entre 2023 y el PMR. Como consecuencia de ello, en el PMR la industria de la Unión solo alcanzó por término medio dos tercios del beneficio mínimo que normalmente sería necesario para garantizar la viabilidad financiera a largo plazo de su negocio de vehículos híbridos. Los datos trimestrales confirman que esta tendencia negativa continuó y se intensificó en el PMR. Esto refleja un debilitamiento significativo de los resultados financieros de la industria de la Unión, tanto a largo plazo como en los últimos trimestres. Aunque todavía no se dispone de datos de todo el año 2026, la continuación de la tendencia observada en los seis primeros meses apuntaría a un nuevo deterioro de la rentabilidad a lo largo de 2026.

(45) En términos de empleo, las cifras de empleo de la ACEA no contienen un desglose por tecnología del grupo motopropulsor. Sin embargo, los estudios sobre la intensidad de mano de obra proporcionan una indicación de la mano de obra necesaria para fabricar diferentes tipos de vehículos ([17]).

(46) Un análisis de Syndex ([18]) estima que la producción de un VESH requiere aproximadamente 17,2 puestos de trabajo equivalentes a tiempo completo (ETC) por cada 1 000 vehículos, frente a los 17,4 ETC de un VEHE. Estas estimaciones son específicas para Francia y no tienen en cuenta por separado los VEH, aunque los VESH forman parte de la categoría más general de los VEH.

(47) Dado que la intensidad de mano de obra estimada es bastante similar en el caso de los VESH y de los VEHE —de 17,2 y 17,4 ETC por cada 1 000 vehículos, respectivamente—, para estimar el empleo asociado a la producción de vehículos híbridos nuevos se utiliza como indicador una intensidad media de mano de obra de 17,3 ETC por cada 1 000 vehículos.

(48) Aunque las estimaciones de empleo subyacentes son específicas para cada país, proporcionan una base razonable para extrapolar las cifras de empleo en toda la Unión Europea, ya que el sector del automóvil de la Unión se basa en procesos y tecnologías de fabricación comparables en términos generales.

(49) La aplicación de este índice de empleo a las cifras de producción de vehículos híbridos presentadas en el cuadro 12 da lugar a las siguientes estimaciones de ETC asociados a la producción de vehículos híbridos nuevos:

Cuadro 12

Empleo

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

Fuente: Syndex.

([17]) Galgóczi, B. (Ed.), *On the Way to Electromobility-a Green(er) But More Unequal Future?*, ETUI, 2023.
([18]) Véase el estudio mencionado anteriormente.

(50) Las exportaciones evolucionaron como sigue:

Cuadro 13

Exportaciones

	2023	2024	2025	PMR
Volumen de las ventas de exportación (unidades)	893 507	847 220	938 164	925 635
Índice (2023 = 100)	*100*	*95*	*105*	*104*
Precio de exportación (EUR por unidad)	35 929	35 615	36 986	34 096
Índice (2023 = 100)	*100*	*99*	*103*	*95*

Fuente: Eurostat.

(51) Las exportaciones de los productores de la Unión se mantuvieron relativamente estables durante el período considerado, a excepción de 2025. Los precios de las exportaciones disminuyeron en 2023 y después aumentaron ligeramente, antes de volver a disminuir durante el PMR.

7.2. **Amenaza de perjuicio grave**

(52) La Comisión concluyó provisionalmente que, en este momento, la situación de la industria de la Unión aún no indica la existencia de un perjuicio grave causado por el aumento de las importaciones. No obstante, la Comisión consideró que la industria se encuentra en una situación frágil y que existe una amenaza de perjuicio grave a la vista del empeoramiento de los indicadores económicos presentado en el punto 7.1, del aumento significativo y acelerado de las importaciones a bajo precio, de las reestructuraciones previstas en la industria de la Unión y de la disponibilidad significativa de capacidad de producción a escala mundial.

Empeoramiento de los indicadores económicos

(53) El anterior análisis mostró que, en el período más reciente, los productores de la Unión se han visto sometidos a una presión cada vez mayor en términos de cuota de mercado, utilización de la capacidad, rentabilidad y precios. A pesar de un aumento significativo del consumo de la Unión, los productores de la Unión experimentaron una disminución de dos puntos porcentuales en su cuota de mercado entre 2025 y el PMR ([19]), y la utilización de la capacidad se mantuvo persistentemente baja, entre un 61 % y un 63 % a lo largo de todo el período considerado. Los bajos índices de utilización de las instalaciones se tradujeron en costes fijos más elevados para los productores de la Unión en una situación en la que estos esperaban razonablemente aumentar la producción y reducir el coste fijo de esta. La pérdida de cuota de mercado es especialmente preocupante en un momento en el que los fabricantes de la Unión se ven obligados a realizar inversiones sustanciales en el desarrollo de nuevos modelos y tecnologías como parte de la transición hacia la electrificación.

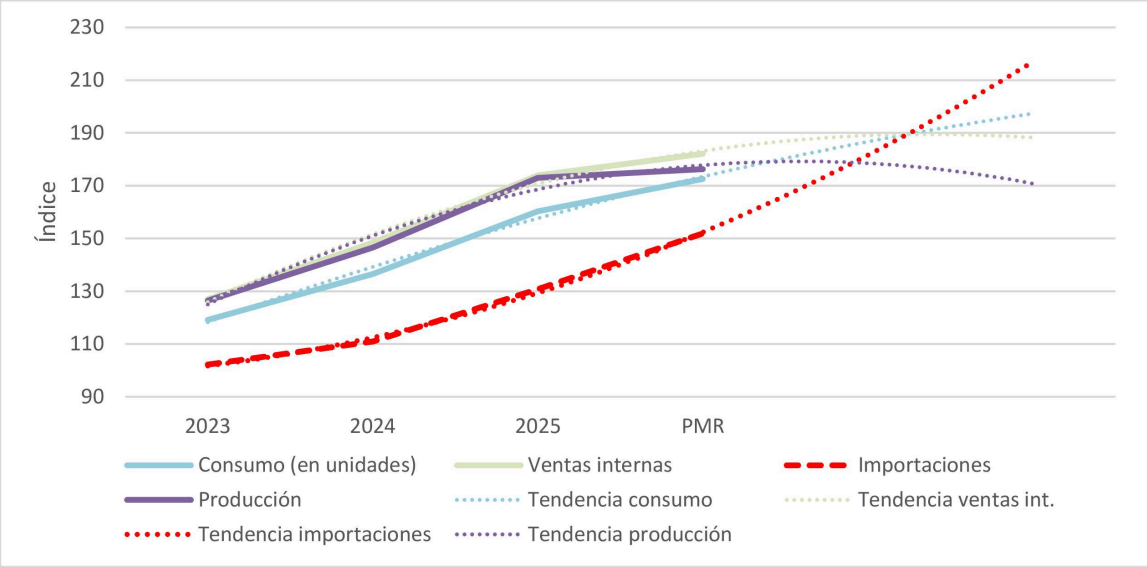
(54) Al mismo tiempo, las importaciones experimentaron un gran incremento, con unos precios de importación que en promedio fueron un 18 % inferiores a los de la industria de la Unión, y la rentabilidad de la industria de la Unión se deterioró continuamente durante el período considerado. Estos datos acumulados subrayan que la industria de la Unión no pudo beneficiarse del crecimiento del mercado, ya que las importaciones a bajo precio captaron agresivamente el incremento de la demanda en detrimento directo del rendimiento económico de los productores internos.

(55) En el gráfico que figura a continuación, se compara la evolución de los indicadores de rendimiento de la industria de la Unión con el aumento de las importaciones. Cada indicador incluye también una línea de tendencia prevista para los dos próximos años, que ilustra la ralentización del crecimiento de los indicadores económicos entre 2025 y el PMR, mientras que las importaciones continuaron al mismo ritmo.

([19]) Aunque todavía no se dispone de datos de todo el año 2026, la continuación de la tendencia observada en los seis primeros meses — que ya pudo constatarse por el número récord de unidades importadas en julio de 2026— daría lugar a una disminución de la cuota de mercado superior a dos puntos porcentuales en solo un año.

Gráfico 4

Visión general de las tendencias de consumo, producción, ventas e importaciones



(56) Esto resulta especialmente preocupante en un contexto en el que la industria de la Unión debería lograr elevados volúmenes de ventas y un índice sostenible de utilización de la capacidad ([20]), ya que este mercado se caracteriza por unos costes fijos elevados y unos importantes requisitos de inversión necesarios para mantener la competitividad. En conjunto, estos indicadores apuntan a un deterioro de la situación económica de la industria de la Unión en un futuro muy próximo. Esta evolución, sumada a la tasa de aumento de las importaciones expuesta más adelante, podría colocar a la industria en una posición cada vez más vulnerable en ausencia de medidas.

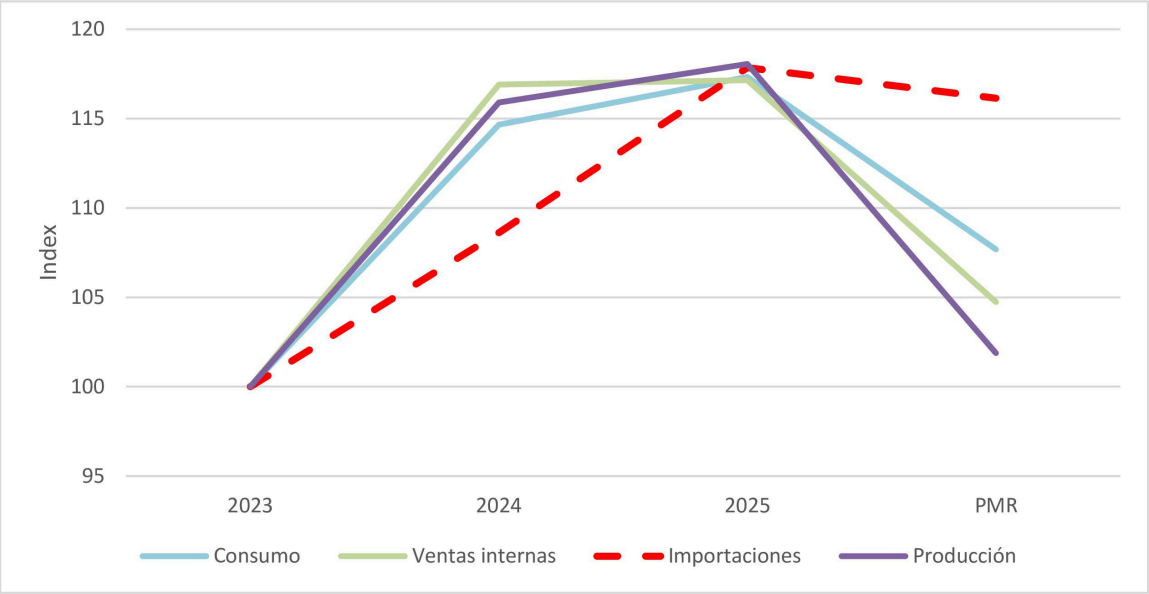
La tasa de aumento de las importaciones a bajo precio es significativa

(57) La evolución de los volúmenes de importación (cuadro 1) durante el período considerado mostró que las importaciones no solo aumentaron, sino que lo hicieron a un ritmo acelerado. Si bien el consumo de la Unión aumentó significativamente entre 2025 y el PMR (en 364 442 vehículos), más de la mitad de este incremento de la demanda, concretamente el 54 %, fue absorbida por importaciones procedentes de terceros países. Dado que estos terceros países representaban el 28 % de la cuota de mercado de la Unión, es evidente que el reciente crecimiento del consumo en el mercado ha sido capturado y abastecido principalmente por productos importados y no por la industria interna. Además, en el período más reciente, las importaciones entraron en el mercado a precios significativamente inferiores a los precios de los productores de la Unión. Además del hecho de que la diferencia de precios señalada en el punto 7.1 ejerció una presión significativa sobre la situación económica de la industria de la Unión, cuyos beneficios ya se encuentran en una situación frágil, es probable que esta diferencia de precios también haga que aumente la demanda de importaciones adicionales.

([20]) Varios productores de la Unión han anunciado programas de reestructuración destinados a reducir la capacidad con el fin de lograr índices de utilización de la capacidad más sostenibles. Véase también el epígrafe «Reestructuraciones previstas».

Gráfico 5

Tasa de incremento anual de determinados indicadores



(58) El gráfico anterior muestra los índices de la tasa de crecimiento anual del consumo, de la producción, de las ventas en el mercado interno y de las importaciones. Durante los tres primeros años, el consumo, la producción y las ventas en el mercado interno crecieron a un ritmo medio ligeramente inferior al 20 %. Sin embargo, durante el PMR, el crecimiento cayó bruscamente hasta niveles de un solo dígito. Inicialmente, las importaciones aumentaron a un ritmo mucho más lento, pero en 2025 ya habían alcanzado el nivel de los demás indicadores. En el PMR, la tasa de crecimiento de las importaciones superó la de los demás indicadores.

(59) Las estadísticas de importaciones por origen (cuadro 2) muestran que este gran incremento se debió principalmente a las importaciones originarias de China, aunque no de forma exclusiva. Los datos sobre las cuotas históricas de importaciones indican que, inicialmente, las importaciones chinas ganaron cuota de mercado a expensas de otros terceros países. Sin embargo, durante el PMR las importaciones chinas empezaron a ganar cuota de mercado a expensas de la industria de la Unión. Todo indica que esta tendencia continuará, y se prevé que las importaciones a bajo precio sigan aumentando. Según Mobility Global, China produjo aproximadamente 7 millones de vehículos híbridos en 2025, y se estima que su capacidad de producción duplica su producción real. Como se muestra en el cuadro 14, se prevé que la producción siga aumentando.

Cuadro 14

Producción china de híbridos

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

Fuente: Mobility Global Las cifras de 2025 y del primer semestre de 2026 reflejan la producción real, mientras que las cifras desde la segunda mitad de 2026 hasta 2030 representan las previsiones de Mobility Global.

(60) Esta expansión tiene lugar a pesar del debilitamiento de la demanda interna (las ventas de vehículos notificadas cayeron alrededor del 20 % interanual, lo que incluye un descenso del 26 % en las ventas de VEHE). ([21]) Como resultado de esta caída de la demanda, del exceso de capacidad productiva y de la intensa competencia interna, los productores chinos dependen cada vez más de los mercados de exportación. Como se muestra en el cuadro 15, en 2025 las exportaciones chinas aumentaron casi un 500 % en comparación con 2022. China exportó aproximadamente 1,125 millones de turismos híbridos, de los que el 27 % se destinaron a la Unión. Esto representó un aumento de siete puntos porcentuales en comparación con 2024, cuando el 20 % de las exportaciones chinas de turismos híbridos se dirigieron a la Unión.

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

Cuadro 15

Importaciones mundiales totales de vehículos híbridos procedentes de China

	2023	2024	2025
Importaciones mundiales procedentes de China (en unidades)	191 912	526 312	1 124 177
Índice (2023 = 100)	*100*	*274*	*586*

Fuente: GTA.

(61) Al mismo tiempo, y como se explica en el punto 5, la disponibilidad de destinos de exportación alternativos resultaba limitada. En cambio, el mercado de la Unión se mantuvo relativamente abierto, por lo que, desde la perspectiva de los exportadores chinos, enfrentados a una demanda interna débil y a un exceso de capacidad, era —y es— un destino de exportación atractivo.

(62) Teniendo en cuenta las importaciones significativas en la Unión y el rápido aumento de estas, la diferencia de precios de estas importaciones y los elevados obstáculos a la importación que existen en otros mercados de exportación pertinentes, es probable que aumenten sustancialmente las importaciones en la Unión. Es probable que este gran incremento continuado de las importaciones a bajo precio aumente aún más la presión sobre los precios de los productores de la Unión y erosione sus ventas, su cuota de mercado, su rentabilidad y su rendimiento de la inversión. Esto, a su vez, debilitaría la capacidad de la industria de la Unión para mantener la producción, preservar el empleo y financiar las importantes inversiones necesarias para la innovación y la transición a la electrificación. Así pues, las pruebas disponibles respaldaban la conclusión de que el aumento del volumen de las importaciones a bajo precio amenazaba con causar un perjuicio grave a la industria de la Unión.

Reestructuraciones previstas

(63) De un análisis preliminar del Observatorio Europeo de la Reestructuración (ERM) ([22]), así como de información complementaria de empresas y medios de comunicación, se desprende que la actividad de reestructuración entre los productores de automóviles de la Unión se ha intensificado desde 2024. El análisis expuesto a continuación se centra en los principales productores de automóviles de la Unión.

(64) En diciembre de 2024, un productor de la Unión se comprometió a reducir la plantilla de sus centros alemanes en más de 35 000 empleados para 2030 ([23]). Posteriormente, en marzo de 2026, esta cifra se revisó al alza, y la empresa comunicó que preveía suprimir 50 000 empleos en la Unión para 2030 en el conjunto del grupo ([24]).

(65) En septiembre de 2026, este productor de la Unión aprobó planes para recortar otros 50 000 puestos de trabajo en todo el mundo. Con ello, el número total de puestos que el productor prevé eliminar para 2030 asciende a unos 100 000: unos 50 000 empleos confirmados en distintos países de la Unión y otros 50 000 puestos en todo el mundo (aproximadamente la mitad de estos últimos en Alemania) ([25]). Aunque estos recortes de plantilla tienen un amplio alcance y no afectan específicamente a la producción de VEH o VEHE, la producción futura de vehículos híbridos se ve sujeta a una mayor presión como resultado de estas reestructuraciones a gran escala anunciadas, destinadas a reducir la capacidad. Por ejemplo, el anuncio de septiembre de 2026 señalaba que el productor de la Unión no podía garantizar actualmente asignaciones de producción futuras para sus fábricas de Hannover (12 900 empleados), Emden (7 700 empleados), Zwickau (8 000 empleados) y Audi Neckarsulm (15 500 empleados) más allá de 2030 ante el gran incremento de la competencia de las importaciones ([26]). Tanto la planta de Hannover

([22]) El Observatorio Europeo de la Reestructuración (ERM) mantiene un seguimiento de las variaciones de empleo a gran escala y los anuncios de reestructuración de los fabricantes de automóviles en toda la Unión Europea, y registra los casos de reestructuración anunciados que afectan al menos a 100 puestos de trabajo, o al 10 % del empleo en el caso de las empresas de mayor tamaño.

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

como la de Neckarsulm albergan actividades de producción de vehículos híbridos nuevos, lo que pone de relieve la amenaza para el empleo vinculada a la producción de vehículos híbridos nuevos en esos centros. Además, varias líneas de producción de la Unión también son suficientemente flexibles para fabricar vehículos con diferentes grupos motopropulsores, lo que significa que el cierre de cualquier fábrica de ese tipo tendrá consecuencias para la futura producción potencial de VEH y VEHE.

(66) La Comisión observó que otro productor de vehículos híbridos de la Unión pretende mejorar la utilización de la capacidad hasta un 80 % de aquí a 2030 mediante la reestructuración y la reducción de la capacidad de producción europea en 800 000 unidades ([27]). Como parte de esta reestructuración, este productor de la Unión tiene previsto poner fin a la producción de vehículos en Poissy (Francia), como muy pronto a finales de 2028. Esto incluirá la producción de vehículos híbridos. Se prevé que el centro de Poissy se readapte para actividades como la producción de piezas, el reacondicionamiento de vehículos, el reciclado, la impresión 3D y otras actividades industriales.

(67) Esto indica que, si bien la demanda de vehículos eléctricos está aumentando, el crecimiento del mercado lo captan predominantemente los híbridos importados, y los productores de la Unión tienen previsto reducir la capacidad de producción en lugar de poder beneficiarse plenamente de este crecimiento del mercado. La continuación prevista del gran incremento de importaciones a bajo precio agravará aún más la presión sobre los productores de la Unión.

(68) La Comisión observó otros anuncios de reestructuración a gran escala, que están directamente relacionados con el aumento de la presión mundial y los precios agresivos en el sector del automóvil y probablemente afectarán a la producción futura de vehículos híbridos. Por ejemplo, otro productor automovilístico anunció una nueva estrategia integral a largo plazo y una reestructuración para abordar la intensa competencia mundial, los costes de desarrollo y la presión cada vez mayor de unos fabricantes chinos muy dinámicos ([28]). Este productor de la Unión prevé suprimir entre el 15 % y el 20 % de su plantilla mundial de ingeniería ([29]), con reducciones en los puestos de ingeniería técnicos, de investigación y administrativos en todo el mundo (aunque afectarán significativamente a las operaciones en Francia y España) para reducir los costes de desarrollo de los vehículos electrificados.

(69) Además, la Comisión tomó nota de los anuncios de otro productor de vehículos híbridos de la Unión relativos a una reducción mundial de su plantilla en casi 8 000 empleados a lo largo de 2027 ([30]), concentrados mayoritariamente en Alemania. La empresa señaló la erosión de la rentabilidad y un mercado muy hostil como principales catalizadores de la reorganización.

(70) Además, otro productor de la Unión ha emprendido estrategias estructurales de reducción de tamaño y contención de costes para preservar la rentabilidad. En un contexto de disminución de la demanda de vehículos de gama alta y de intensas presiones sobre los precios en China, la presión resultante sobre los ingresos mundiales ha exigido reducir la escala de las operaciones y los objetivos de producción y reevaluar exhaustivamente la estructura de costes de la empresa ([31]).

Disponibilidad de capacidades mundiales significativas

(71) El cuadro 16 presenta una previsión de Mobility Global respecto a la capacidad general de las plantas en los principales mercados mundiales, a saber, China, Corea, Japón, el Reino Unido y Turquía. Las previsiones indican que se espera que la tendencia al alza de la capacidad continúe entre 2025 y 2033, impulsada principalmente por las ampliaciones de capacidad en China. Se estima un descenso por debajo del 50 % de la utilización de estas plantas después de 2025, lo que supone un nivel significativo y preocupante de capacidad excedentaria. Esto se debe, en particular, a China, donde se estima que la utilización de la capacidad sea de tan solo un 43 %. Como consecuencia de ello, el exceso de capacidad estimado en estos mercados mundiales puede alcanzar hasta 50 millones de vehículos, un nivel equivalente a la producción real. Aunque estas cifras no son específicas de los vehículos híbridos, proporcionan un contexto pertinente para evaluar las condiciones en las que opera el segmento de los vehículos híbridos. Esto es especialmente pertinente dada la flexibilidad de la producción automovilística, que permite a los fabricantes producir vehículos con diferentes grupos motopropulsores en las mismas líneas de producción. Esto hace que las tendencias en cuanto a producción y capacidad en el sector del automóvil en general sean pertinentes para evaluar el entorno de capacidad al que se enfrenta el segmento de los vehículos híbridos.

([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/.

Cuadro 16

Previsión de la capacidad general de las plantas en los principales mercados mundiales

China, Corea, Japón, Reino Unido y Turquía											
Indicador/año	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033
Producción total (en miles de unidades)	43 988	44 022	47 112	45 297	45 172	45 093	45 455	45 996	46 261	46 839	47 124
Índice	*100*	*100*	*107*	*103*	*103*	*103*	*103*	*105*	*105*	*106*	*107*
Producción total (en miles de unidades)	83 884	88 072	92 077	94 684	95 179	94 847	95 624	95 283	95 447	95 626	96 127
Índice	*100*	*105*	*110*	*113*	*113*	*113*	*114*	*114*	*114*	*114*	*115*
Utilización de la capacidad (en %)	52 %	50 %	51 %	48 %	47 %	48 %	48 %	48 %	48 %	49 %	49 %

Fuente: Mobility Global.

(72) Por lo tanto, sobre la base de un análisis preliminar del mercado mundial del automóvil, los exportadores disponen de suficiente capacidad libremente disponible, y están previstas nuevas ampliaciones que, dados los bajos precios de importación y el atractivo del mercado de la Unión de vehículos híbridos nuevos, es probable que se dirijan cada vez más al mercado de la Unión.

Existencias

(73) El nivel de existencias de híbridos en la Unión es un indicador pertinente de la presión futura que ejercerán los productos importados sobre la industria de la Unión, ya que estas cantidades están destinadas a la venta en el mercado de la Unión.

(74) En esta fase, el análisis se centra en particular en China, ya que el gran incremento de las importaciones se debe principalmente, aunque no solo, a las importaciones originarias de ese país. Con el fin de estimar los niveles de existencias del producto afectado en la Unión se examinaron las estadísticas de exportación de China a la Unión correspondientes al período comprendido entre 2023 y 2025. Puede considerarse que la diferencia entre las exportaciones notificadas por China y las importaciones registradas por la Unión representa vehículos pendientes de despacho de aduana en la Unión. Dado que el transporte de los vehículos desde China a la Unión puede llevar varios meses, no se han tenido en cuenta los datos relativos al año en curso.

Cuadro 17

Comparación entre las estadísticas de exportación de China y las estadísticas de importación de la UE

	2023	2024	2025
Exportaciones chinas a la UE (unidades)	47 644	114 197	356 037
Importaciones de la UE procedentes de China (unidades)	46 001	106 542	302 403
Diferencia (en unidades)	1 643	7 655	53 634

Fuente: Estadísticas de exportación chinas y Eurostat.

(75) La diferencia entre las exportaciones y las importaciones fue insignificante en 2023, aumentó ligeramente en 2024 y ascendió significativamente en 2025 hasta alcanzar unos 53 000 vehículos. Aunque algunos de estos vehículos pueden haber sido despachados en aduana en 2026, la magnitud de la diferencia observada en 2025 sigue siendo significativamente superior a la de los tres años anteriores. Esto indica que las existencias se están acumulando cada vez más y, por tanto, aumentan la presión ejercida por las importaciones sobre la industria de la Unión.

7.3. **Conclusión**

(76) Teniendo en cuenta lo anterior, la Comisión concluyó con carácter preliminar que los productores de la Unión se encontraban en una situación vulnerable y se enfrentaban a una amenaza de perjuicio grave, como demuestran el empeoramiento de los indicadores económicos presentado en el punto 7.1, el aumento significativo y acelerado de las importaciones a bajo precio, las reestructuraciones previstas en la industria de la Unión, la disponibilidad significativa de capacidades de producción a escala mundial y las existencias cada vez mayores en el mercado de la Unión.

8. **CAUSALIDAD**

(77) La Comisión examinó si el aumento de las importaciones fue lo que causó la amenaza de perjuicio grave a los productores de la Unión. Además, la Comisión también analizó si otros factores conocidos podrían haber contribuido simultáneamente a la amenaza de perjuicio grave para los productores de la Unión, de modo que se cuestionara la existencia de un nexo causal entre la amenaza de perjuicio grave sufrida por la industria de la Unión y el aumento de las importaciones.

8.1. **Aumento de las importaciones**

(78) La Comisión determinó, con carácter preliminar, que existía un nexo causal entre el aumento de las importaciones del producto afectado y la amenaza de perjuicio grave sufrida por los productores de la Unión. El nexo causal entre el gran incremento de las importaciones y la frágil situación económica de la industria de la Unión quedó demostrado por la evolución observada en el período más reciente.

(79) Aunque el consumo en la Unión y las ventas en la Unión aumentaron durante el período considerado, el período más reciente destaca como el primero en que el crecimiento del mercado fue captado predominantemente por las importaciones y no por la industria de la Unión. A medida que las importaciones ampliaron agresivamente su presencia en el mercado de la Unión durante este período, la industria de la Unión experimentó un deterioro de sus indicadores económicos: en particular, una pérdida de cuota de mercado, una presión significativa sobre los precios, una rentabilidad cada vez más frágil y la necesidad de nuevas reestructuraciones.

(80) Los datos mensuales del período más reciente indican que las importaciones están entrando en el mercado de la Unión a un ritmo acelerado. Además, los exportadores cuentan con suficiente capacidad libremente disponible, y se prevén nuevas ampliaciones de esta. Dado el atractivo del mercado de la Unión para los híbridos en términos de precios, se espera que la tendencia de las importaciones observada en el período más reciente continúe e incluso se acelere.

(81) Dada la ya frágil rentabilidad de la industria de la Unión, unida a los elevados costes fijos y a las importantes inversiones necesarias para mantener la competitividad en este mercado, la continuación de la tendencia acelerada de las importaciones sin duda deteriorará aún más la situación económica de la industria (como lo hizo en el período más reciente) y es probable que cause un perjuicio grave a los productores de la Unión en un futuro muy próximo.

(82) Por lo tanto, la Comisión concluyó, con carácter preliminar, que existía un nexo causal directo entre el aumento de las importaciones y la amenaza de perjuicio grave sufrida por los productores de la Unión.

8.2. **Otros factores conocidos**

(83) Para cerciorarse de que la amenaza de perjuicio grave no se debe a factores distintos del aumento de las importaciones, la Comisión llevó a cabo un análisis preliminar para determinar si otros factores podían haber contribuido a la amenaza de perjuicio grave sufrida por los productores de la Unión e intentar distinguir los efectos de dichos factores de los efectos del aumento de las importaciones, con el fin de establecer con carácter preliminar la existencia de una relación real y sustancial de causa y efecto.

(84) Si bien los elevados precios de la energía son un factor importante en la producción de vehículos híbridos, la amenaza real de perjuicio grave se deriva de la presión ejercida sobre los precios de la UE por el gran incremento de las importaciones a bajo precio. De hecho, los precios de la energía son generalmente más elevados en la Unión que en otras partes del mundo. En condiciones normales de mercado, los fabricantes pueden repercutir los aumentos de costes en sus precios de venta para mantener unos beneficios razonables. Sin embargo, el producto afectado entra en promedio en la Unión con unos precios inferiores en un 18 % a los precios de la Unión, y ejerce una presión que ha impedido a los productores de la Unión incrementar su precio de venta para cubrir el precio de la energía. Por lo tanto, no es el aumento de los costes de la energía como tal lo que hace que exista una amenaza de perjuicio grave, sino la incapacidad de los productores de la Unión para reflejar correctamente estos incrementos de costes en sus precios de venta, como consecuencia del aumento de las importaciones.

(85) Por lo que se refiere a los resultados de exportación de los productores de la Unión, se han mantenido en gran medida estables durante el período considerado, a excepción de 2024, año en el que las exportaciones disminuyeron. Dada esta estabilidad, la Comisión consideró provisionalmente que los resultados de exportación no contribuyeron a la amenaza de perjuicio grave.

(86) Por lo que se refiere a la demanda de los consumidores, las matriculaciones de vehículos híbridos en la UE han crecido de forma sistemática desde 2023. Además, según Global Mobility, se espera que las matriculaciones sigan aumentando hasta 2029.

Cuadro 18

Evolución de las matriculaciones de vehículos híbridos nuevos en la UE (con previsiones)

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

Fuente: Mobility Global y ACEA. Las cifras para 2026-2030 representan una previsión de Mobility Global.

(87) No solo está aumentando el número de matriculaciones, sino que la proporción de vehículos híbridos respecto al total de matriculaciones ha aumentado del 33 % en 2023 al 46 % en el PMR.

Cuadro 19

Proporción de vehículos híbridos nuevos respecto al total de matriculaciones en la UE

	2023	2024	2025	PMR
Proporción de vehículos híbridos respecto al total de matriculaciones de la UE (en %)	33 %	38 %	44 %	46 %
Índice (2023 = 100)	*100*	*115*	*133*	*139*

Fuente: Mobility Global y ACEA.

(88) Así pues, la Comisión determinó con carácter preliminar que la demanda de híbridos en la Unión está aumentando y, por tanto, no contribuye a la amenaza de perjuicio grave.

(89) Por lo que se refiere al marco regulador relativo a la reducción de las emisiones de CO_2, este no puede considerarse una causa de la amenaza de perjuicio grave. Antes al contrario: la nueva normativa en vigor o propuesta ha mejorado las perspectivas de los productores de vehículos híbridos. Si bien la Unión ha fijado objetivos ambiciosos de reducción de CO_2 para los turismos y furgonetas nuevos, estas medidas no suponen una prohibición inmediata de las tecnologías híbridas. En lugar de ello, el marco de transición se ha estructurado en el tiempo y, recientemente, ha experimentado cambios que lo hacen menos restrictivo para los productores híbridos de lo previsto anteriormente. En particular, la trayectoria política ha pasado de la expectativa de una transición completa más acelerada hacia los VEB para 2030 a un enfoque más gradual hasta 2035, y la propuesta de un valor de referencia de reducción de CO_2 del 90 % en lugar de una prohibición total de los vehículos que no sean VEB deja margen para mantener la presencia de vehículos híbridos. En consecuencia, la Comisión considera que, en la actualidad, no puede considerarse que el marco regulador amenace con causar un perjuicio grave a los productores de híbridos de la Unión.

(90) Por lo tanto, provisionalmente la Comisión no ha detectado otros factores que atenúen el nexo causal entre el aumento de las importaciones y la amenaza de perjuicio grave causada a los productores de la Unión.

8.3. **Conclusión**

(91) Por las razones expuestas, la Comisión concluyó provisionalmente que existía un nexo causal entre el aumento considerable de las importaciones y la amenaza de perjuicio grave sufrida por la industria de la Unión. Es posible que otros factores hayan contribuido a la amenaza de perjuicio grave sufrida por los productores de la Unión, pero dichos factores no atenúan el nexo causal.

9. **INTERÉS DE LA UNIÓN**

(92) La Comisión examinó si la adopción de medidas provisionales redundaría en interés de la Unión. El análisis del interés de la Unión se basó en una valoración de los diferentes intereses en juego, como los de los productores, los importadores y los usuarios de la Unión.

(93) El objetivo de neutralidad climática ocupa un lugar central en el Pacto Verde Europeo y es un objetivo jurídicamente vinculante establecido en la Legislación Europea sobre el Clima. Con el fin de alcanzar su objetivo de neutralidad climática para 2050 ([32]), la UE está adoptando medidas para reducir las emisiones de los turismos, ya que el transporte por carretera supone una quinta parte de las emisiones de CO_2 de la UE. ([33]) De aquí a 2030, la UE pretende reducir las emisiones de los turismos en un 55 % y las de las furgonetas en un 50 % con respecto a 2021, a fin de alcanzar para 2035 el objetivo de cero emisiones procedentes de los turismos y las furgonetas nuevos. ([34]) Por lo tanto, la venta de turismos nuevos de gasolina o gasóleo está (por el momento) prohibida a partir de 2035. ([35])

(94) Sin embargo, durante el actual período de transición entre los vehículos con motor de combustión y los automóviles totalmente eléctricos, los automóviles híbridos son una alternativa frecuentemente utilizada y buscada por los consumidores, dado que ya contribuyen a la reducción de las emisiones, pero no presentan la desventaja de una menor autonomía como sucede con muchos de los automóviles totalmente eléctricos.

(95) Lo mismo ocurre con los fabricantes de automóviles, que también utilizan los automóviles híbridos como modelos de transición entre el motor de combustión y los automóviles totalmente eléctricos para repartir los costes y como «laboratorio» de investigación e innovación para allanar el camino a los vehículos totalmente eléctricos de última generación.

(96) Por lo tanto, la pérdida de producción de híbridos en la Unión dejaría a los consumidores con pocas alternativas, puesto que la cuota de mercado de las importaciones chinas ya está suprimiendo las cuotas de mercado de otros proveedores, como Corea o Japón, y durante el PMR las importaciones chinas también empezaron a ganar cuota de mercado a expensas de la industria de la Unión.

(97) Además, este mercado se caracteriza por unos costes fijos elevados y unos requisitos de inversión sustanciales para mantener la competitividad. Una industria automovilística viable y rentable en la Unión resulta esencial para garantizar las inversiones necesarias en investigación y desarrollo para producir automóviles totalmente eléctricos de aquí a 2035 en la Unión. No redundaría en interés de la Unión dejar que la transición ecológica de la UE fuera impulsada únicamente por agentes extranjeros.

(98) Además, la Comisión considera que una medida de salvaguardia provisional en la forma descrita a continuación en el punto 12 lograría un equilibrio adecuado entre los intereses de los productores de la Unión y los de los usuarios situados en fases posteriores de la cadena de suministro. Teniendo en cuenta la importancia del sector de los vehículos híbridos para la economía de la Unión —en particular. en términos de innovación, electrificación y empleo—, la evaluación preliminar de la Comisión fue que la imposición de medidas sobre los vehículos híbridos redundaría en interés de la Unión.

10. **CIRCUNSTANCIAS CRÍTICAS**

(99) De conformidad con el artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2015/478, la Comisión examinó si concurrían circunstancias críticas en las que un retraso supondría un perjuicio difícilmente reparable. A tal fin, la Comisión evaluó la situación de los productores de la Unión, la evolución de las importaciones en el período más reciente y la probabilidad de que las importaciones siguieran aumentando en un futuro inmediato.

(100) Como se explicó en el punto 7, a pesar del crecimiento significativo del consumo de la Unión, los productores de la Unión perdieron cuota de mercado durante el período más reciente, mientras que su rentabilidad disminuyó sustancialmente y alcanzó solo alrededor de dos tercios del beneficio mínimo normalmente necesario para garantizar la viabilidad financiera a largo plazo de su negocio de híbridos. Al mismo tiempo, las importaciones entraron en la Unión a unos precios que por término medio eran un 18 % inferiores a los de la industria de la Unión. Por lo tanto, los productores de la Unión se enfrentaron a una presión competitiva cada vez mayor en un momento en el que su capacidad para absorber un mayor deterioro de su situación económica ya es limitada.

([32]) Reducir las emisiones de carbono: objetivos y políticas de la UE | Temas | Parlamento Europeo.
([33]) Emisiones de CO_2 de los coches: hechos y cifras (infografía) | Temas | Parlamento Europeo.
([34]) Reducir las emisiones de carbono: nuevos objetivos de CO_2 | Temas | Parlamento Europeo.
([35]) Sin embargo, en diciembre de 2025, la Comisión presentó una propuesta de revisión de las normas sobre emisiones de CO_2 para turismos y furgonetas. Según la propuesta, a partir de 2035, en lugar de una reducción del 100 %, los fabricantes de automóviles tendrán que cumplir un objetivo de reducción del 90 % de las emisiones de gases de escape, mientras que el 10 % restante de las emisiones tendrá que compensarse mediante el uso de acero hipocarbónico fabricado en la Unión, o con electrocombustibles y biocombustibles. Esto hace que los vehículos híbridos enchufables (VEHE), los extensores de autonomía, los vehículos semihíbridos (VESH) y los vehículos con motor de combustión interna puedan seguir desempeñando un papel después de 2035, junto con los vehículos totalmente eléctricos. Véase también https://climate.ec.europa.eu/areas-action/transport-decarbonisation/road-transport/cars-and-vans_es.

(101) Los datos mensuales confirmaron que el gran incremento de las importaciones a bajo precio continuó, especialmente —aunque no solo— en el caso de las importaciones originarias de China. Las importaciones chinas han entrado en la Unión a un ritmo acelerado, en particular en la segunda mitad del PMR, y han ganado más cuota de mercado a expensas de la industria de la Unión, así como de otros proveedores tradicionales del mercado de la Unión. Al mismo tiempo, la demanda interna en China experimenta una caída interanual, mientras que se prevé que la producción en ese país siga aumentando, a pesar de que se estima que la utilización de la capacidad es de tan solo el 43 %. Esta combinación de exceso de capacidad, debilitamiento de la demanda interna e intensa competencia interna crea un fuerte incentivo para que los productores chinos busquen mercados de exportación en un futuro inminente. La creciente aplicación de medidas comerciales restrictivas en otros mercados aumenta aún más el riesgo de que estas exportaciones se dirijan a la Unión, que sigue siendo un mercado relativamente abierto y atractivo. Por lo tanto, la Unión se ve expuesta al riesgo inminente de un nuevo aumento de las importaciones en un momento en que su industria ya se encuentra en una situación frágil.

(102) La Comisión consideró que la combinación de la ya frágil situación económica de los productores de la Unión, el continuo aumento de las importaciones, la importante presión sobre los precios ejercida por dichas importaciones y la probabilidad de nuevos aumentos de las importaciones en un futuro inmediato crea una situación en la que cualquier retraso en la adopción de medidas provisionales de salvaguardia causaría un perjuicio difícilmente reparable. En ausencia de medidas oportunas, la industria de la Unión se enfrentaría a nuevos aumentos de los volúmenes de importación y a una presión continuada sobre los precios antes de que pudiera concluirse la investigación.

(103) Por consiguiente, la Comisión concluyó provisionalmente que existen circunstancias críticas en el sentido del artículo 7, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2015/478 y que deben adoptarse sin demora medidas de salvaguardia provisionales.

11. EXCLUSIÓN DE DETERMINADOS PAÍSES DEL ÁMBITO DE APLICACIÓN DE LAS MEDIDAS PROVISIONALES

(104) De conformidad con el artículo 18 del Reglamento (UE) 2015/478, las medidas provisionales no deben aplicarse a ningún producto originario de un país en desarrollo miembro de la Organización Mundial del Comercio (OMC), de Argelia ([36]) ni del Líbano ([37]) mientras su cuota respectiva en las importaciones de la Unión de ese producto no sobrepase el 3 %, y siempre que los países en desarrollo miembros cuya cuota en las importaciones sea inferior al 3 % no supongan colectivamente más del 9 % de las importaciones totales en la Unión del producto afectado.

(105) En el anexo I, apartado 1, se enumeran los países en desarrollo miembros de la OMC, junto con Argelia y Líbano, que pueden acogerse a una exención de las medidas de salvaguardia siempre que se den las condiciones establecidas en el considerando anterior.

(106) La metodología utilizada para determinar las cuotas de importación de los países en desarrollo se basó en las importaciones totales en la Unión del producto afectado en 2025. La proporción de las importaciones originarias de cada país en desarrollo mencionado en el anexo I, apartado 1, se calculó como proporción de esas importaciones totales. Las importaciones originarias de Ucrania, Kenia, Islandia, Liechtenstein y Noruega se excluyeron del cálculo de las importaciones totales.

(107) El anexo I, apartado 2 (Lista de países en desarrollo a los que se aplican las medidas provisionales), contiene el resultado de este cálculo y especifica los países en desarrollo que están sujetos a medidas provisionales de salvaguardia por superar el 3 %. El conjunto de países en desarrollo miembros con una cuota de importación inferior al 3 % no representaron colectivamente más del 9 % de las importaciones totales de la Unión del producto afectado en 2025.

(108) Además, como se indica en el punto 4, también Ucrania, el Espacio Económico Europeo (EEE) y Kenia deben quedar excluidos del ámbito de aplicación de las medidas provisionales.

(109) Habida cuenta de los requisitos establecidos en el Acuerdo sobre la retirada del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte de la Unión Europea y de la Comunidad Europea de la Energía Atómica («Acuerdo de Retirada»), del que forma parte integrante el Marco de Windsor, y del Reglamento (UE) 2020/2170 del Parlamento Europeo y

([36]) Decisión 2005/690/CE del Consejo, de 18 de julio de 2005, relativa a la celebración del Acuerdo Euromediterráneo por el que se establece una Asociación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República Argelina Democrática y Popular, por otra (DO L 265 de 10.10.2005, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2005/690/oj.

([37]) Decisión 2006/356/CE del Consejo, de 14 de febrero de 2006, sobre la celebración del Acuerdo Euromediterráneo de Asociación entre la Comunidad Europea y sus Estados miembros, por una parte, y la República Libanesa, por otra (DO L 143 de 30.5.2006, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec/2006/356/oj.

del Consejo ([38]), y a fin de garantizar que los productos en cuestión puedan seguir entrando en Irlanda del Norte, dichos productos no deben estar sujetos a contingentes cuando se introduzcan desde otra parte del Reino Unido y se vendan a consumidores finales en el territorio de Irlanda del Norte y se matriculen para su uso en Irlanda del Norte. Sobre la base de las pruebas disponibles, la Comisión no considera que esto pueda suponer un riesgo significativo para la eficacia de la medida. No obstante, la Comisión seguirá de cerca los flujos comerciales del producto afectado que se trasladen desde otra parte del Reino Unido a Irlanda del Norte, así como los flujos comerciales posteriores desde Irlanda del Norte al resto de la Unión, y podrá modificar el presente Reglamento en caso necesario.

12. CONCLUSIONES Y ADOPCIÓN DE MEDIDAS PROVISIONALES

12.1. Adopción de medidas provisionales

(110) Se concluyó, con carácter preliminar, que los productores de la Unión están sufriendo una amenaza de perjuicio grave. Dadas las circunstancias críticas explicadas en el punto 10, se considera que deben adoptarse medidas provisionales de salvaguardia antes de la conclusión de la investigación actual, a fin de prevenir daños adicionales difícilmente reparables a la industria de la Unión antes de la conclusión de la investigación en curso.

12.2. Forma, nivel y duración de la medida provisional

(111) A la hora de determinar la forma más adecuada de medida de salvaguardia provisional, la Comisión tuvo en cuenta varios elementos.

(112) En primer lugar, la Comisión consideró lo que resulta adecuado para responder a la amenaza de perjuicio grave para los productores de la Unión, que ha quedado manifiesta durante el período más reciente.

(113) En segundo lugar, la Comisión tuvo en cuenta su práctica en investigaciones de salvaguardia anteriores, así como las obligaciones internacionales que establecen que deben mantenerse los flujos comerciales tradicionales en la medida en que no agraven la amenaza de perjuicio grave constatada.

(114) En tercer lugar, la Comisión tuvo en cuenta los niveles de precios a los que entran las importaciones en la Unión, las circunstancias específicas del mercado y la capacidad de los productores exportadores para absorber derechos adicionales muy elevados ([39]). La medida debe proporcionar una protección eficaz a los productores de la Unión frente al aumento de las importaciones que causa una amenaza de perjuicio grave.

(115) A la luz de las consideraciones anteriores, en particular por lo que se refiere a las circunstancias críticas que hacen necesaria una acción inmediata, la Comisión consideró que una medida arancelaria no proporcionaría una respuesta eficaz a la amenaza de perjuicio grave, ya que no impediría suficientemente que se materializara el aumento de las importaciones. Por lo tanto, a fin de proporcionar una protección eficaz a los productores de la Unión se consideró necesaria una restricción cuantitativa en forma de contingentes de importación que fije una cantidad máxima del producto afectado que puede importarse en la Unión durante el período de aplicación de la medida de salvaguardia provisional. No deben autorizarse importaciones al margen de dichos contingentes. Cuando se hace referencia a las importaciones, deben entenderse como declaraciones de aduana para el despacho a libre práctica.

(116) La Comisión veló por que esta medida fuera compatible con las obligaciones de la Unión en virtud de acuerdos comerciales bilaterales o regionales con terceros países. La Comisión decidió imponer una medida en forma de contingentes. La Comisión concluyó que la adopción de tal medida constituye la medida menos perturbadora para el mantenimiento del comercio bilateral con los socios de libre comercio de la Unión que resulta estrictamente necesaria para remediar las dificultades que han surgido.

([38]) Reglamento (UE) 2020/2170 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de diciembre de 2020, sobre la aplicación de los contingentes arancelarios de la Unión y otros contingentes de importación (DO L 432 de 21.12.2020, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2020/2170/oj).

([39]) A este respecto, la Comisión tuvo en cuenta las importantes capacidades de producción excedentarias de que disponen los productores exportadores, la limitada capacidad de sus mercados nacionales para absorber estas capacidades y el creciente uso de medidas restrictivas del comercio en otros mercados, que hacen que el mercado de la Unión sea especialmente atractivo como salida para el exceso de producción.

(117) Basándose en consideraciones sobre el interés de la Unión, y con el fin de garantizar un uso óptimo de los volúmenes de los contingentes, la Comisión consideró que los contingentes deben asignarse, por una parte, específicamente a los países que tengan un interés sustancial en suministrar el producto afectado («contingentes específicos por país») y, por otra, a todos los demás orígenes. A efectos del presente Reglamento, se considera que los países con una proporción de más del 2 % de las importaciones en 2025 tienen un interés proveedor importante y deben recibir un contingente específico por país. A todos los demás países proveedores se les debe asignar un contingente residual (contingente «Otros países»).

(118) La Comisión consideró apropiado fijar los volúmenes contingentarios de los contingentes específicos por país en el nivel de las importaciones registradas del país correspondiente en 2025, incrementado en un porcentaje ligeramente superior al 15 %. Este enfoque tuvo en cuenta el crecimiento significativo del mercado de la Unión de vehículos híbridos nuevos, que aumentó en promedio un 15 % en los tres años anteriores. La Comisión consideró que fijar los contingentes únicamente en los niveles comerciales históricos no reflejaría adecuadamente la evolución del mercado ni los intereses de los usuarios de la Unión. Provisionalmente, se seleccionó el año 2025 como año de referencia porque era el año completo más reciente para el que se disponía de datos. Además, 2025 registró los mayores volúmenes de importación.

(119) Teniendo en cuenta el número limitado de vehículos importados de los demás orígenes distintos de los orígenes con un interés sustancial en suministrar el producto afectado (los «titulares de contingentes específicos por país»), y con el fin de evitar restringir indebidamente su acceso al mercado de la Unión, el contingente anual «Otros países» se fijó en 1 500 vehículos, en lugar de calcularse de conformidad con la metodología descrita en el considerando 118.

(120) Los contingentes se fijan en el anexo II del presente Reglamento. Los contingentes deben administrarse trimestralmente, con traslado al siguiente trimestre (del 1 de diciembre de 2026 al 28 de febrero de 2027, del 1 de marzo al 31 de mayo de 2027 y del 1 al 18 de junio de 2027) de los volúmenes contingentarios no utilizados, dentro del período de aplicación de la medida de salvaguardia provisional.

(121) El contingente «Otros países» debe completarse según el orden cronológico de las fechas de aceptación de las declaraciones de despacho a libre práctica, de conformidad con las disposiciones del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión ([40]). Este método de administración requiere una estrecha cooperación entre los Estados miembros y la Comisión.

(122) Las importaciones dentro del contingente aplicable estarán sujetas al tipo de derecho de aduana que sería aplicable de otro modo al producto afectado, teniendo en cuenta cualquier trato arancelario preferencial previsto en virtud de un acuerdo entre la Unión y el país de origen.

(123) La elegibilidad de las mercancías importadas de países en vías de desarrollo para ser excluidas de los contingentes depende del origen de las mercancías. Por consiguiente, deben aplicarse los criterios para determinar el origen no preferencial actualmente en vigor en la Unión.

(124) No deben permitirse las importaciones que excedan del contingente aplicable.

(125) Dado que los contingentes se expresan en número de vehículos, solo es posible asignar unidades enteras. Por consiguiente, cuando un volumen contingentario se calcule de forma prorrateada en el tiempo, o cuando las solicitudes de utilización que superen el saldo restante se asignen de forma prorrateada, el resultado deberá redondearse a la unidad entera inmediatamente inferior, de modo que en ningún caso se supere el contingente. A fin de no reducir el volumen contingentario total, el saldo resultante de este redondeo a la baja no debe quedar disponible para su utilización en el período contingentario en curso, sino trasladarse al siguiente, salvo en el último período contingentario.

(126) Las medidas provisionales deben aplicarse durante doscientos días naturales (hasta el 18.6.2027) a partir de la fecha en la que el presente Reglamento entre en vigor. Para garantizar que estas normas se hagan efectivas lo antes posible, deben aplicarse desde la entrada en vigor del presente Reglamento, sin período de bloqueo.

([40]) Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447 de la Comisión, de 24 de noviembre de 2015, por el que se establecen normas de desarrollo de determinadas disposiciones del Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 343 de 29.12.2015, p. 558, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2015/2447/oj).

(127) El producto investigado se expone en el considerando 5. Sin embargo, los procesos de producción y las condiciones del mercado en el sector del automóvil en general se caracterizan por un alto grado de complejidad. En particular, el producto en cuestión puede fabricarse en instalaciones de producción que también produzcan vehículos situados fuera del ámbito de aplicación de la definición del producto, incluso mediante el uso de los mismos componentes. Además, la venta de vehículos usados es una característica importante del sector del automóvil. Por consiguiente, la Comisión vigilará las tendencias de las importaciones, en particular en cuanto a:

— vehículos diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, con motor de combustión interna de pistones, usados o nuevos, clasificados actualmente con los códigos NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90,

— dentro de la categoría mencionada anteriormente, vehículos eléctricos microhíbridos, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, con motor de combustión interna de pistones utilizado para la propulsión y una fuente de alimentación eléctrica, como un alternador integrado o motor de arranque, que se utiliza únicamente para funciones distintas de la propulsión, usados o nuevos, clasificados actualmente con los códigos TARIC 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 y 8703 33 90 10,

— vehículos de motor para el transporte de mercancías de un peso bruto no superior a 5 toneladas, usados o nuevos, independientemente de su grupo motopropulsor, clasificados actualmente con los códigos NC 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99 y 8704 60 00,

— vehículos híbridos usados, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, dotados tanto de un motor de combustión interna de pistones como de uno o más motores eléctricos como propulsores (independientemente del número de ruedas puestas en movimiento), ya puedan o no cargarse mediante la conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica, clasificados actualmente con los códigos NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 y ex 8703 70 00 (códigos TARIC 8703 50 00 90 y 8703 70 00 90),

— vehículos usados propulsados únicamente con motor eléctrico, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, clasificados actualmente con el código 8703 80 90.

(128) Vigilar estas categorías de vehículos permitirá a la Comisión valorar la evolución de las importaciones de estos vehículos y decidir si los cambios en los patrones de importación pueden afectar a la eficacia de la medida de salvaguardia.

(129) La Comisión ha consultado al Comité sobre salvaguardias establecido en virtud del artículo 3, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/478 y del artículo 22, apartado 3, del Reglamento (UE) 2015/755, respectivamente.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

1. A reserva de lo dispuesto en el artículo 4, se abren contingentes arancelarios específicos en relación con las importaciones en la Unión, originarias de terceros países, de determinados vehículos híbridos nuevos, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, dotados tanto de un motor de combustión interna de pistones como de uno o más motores eléctricos como propulsores (independientemente del número de ruedas puestas en movimiento), ya puedan o no cargarse mediante la conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica, clasificados actualmente con los códigos NC ex 8703 40 10, ex 8703 50 00, ex 8703 60 10 y ex 8703 70 00 (códigos TARIC 8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90 y 8703 70 00 10) por un período de doscientos días naturales a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

2. Cuando se agote un contingente, no se permitirá la entrada en la Unión de las importaciones del producto afectado.

3. La declaración de los contingentes para el origen de que se trate será obligatoria.

4. Las importaciones dentro del contingente aplicable estarán sujetas al tipo de derecho de aduana que sería aplicable de otro modo al producto afectado, teniendo en cuenta cualquier trato arancelario preferencial previsto en virtud de un acuerdo entre la Unión y el país de origen.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las importaciones del producto afectado introducidas en Irlanda del Norte desde otra parte del Reino Unido y vendidas a consumidores finales en el territorio de Irlanda del Norte y matriculadas para su uso en Irlanda del Norte no estarán sujetas a contingentes.

6. El presente artículo no se aplicará a los productos originarios de:

a) Islandia, Liechtenstein y Noruega;

b) Ucrania;

c) Kenia;

d) los países en desarrollo especificados en el anexo I.1, con excepción de los países especificados en el anexo I.2.

Artículo 2

1. Los contingentes del artículo 1 serán gestionados por la Comisión y los Estados miembros de conformidad con el sistema de gestión de contingentes arancelarios establecido en los artículos 49 a 54 del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447.

2. Los contingentes se administrarán trimestralmente: del 1 de diciembre de 2026 al 28 de febrero de 2027, del 1 de marzo al 31 de mayo de 2027 y del 1 al 18 de junio de 2027.

3. Las asignaciones de cada contingente trimestral se detendrán el vigésimo día hábil de la Comisión tras el final del período trimestral.

4. Del 1 de diciembre de 2026 al 18 de junio de 2027, los volúmenes del contingente no utilizados en un trimestre se transferirán al trimestre siguiente dentro del mismo período anual de aplicación.

5. Las cantidades atribuidas en el marco de un contingente podrán devolverse de conformidad con la legislación aduanera aplicable. Cuando se haya detenido la utilización de un contingente trimestral de conformidad con el artículo 2, apartado 3, del presente Reglamento, o cuando se haya agotado un contingente o se haya cerrado de otro modo el acceso a él con arreglo al presente Reglamento, la devolución de las cantidades correspondientes no implicará la reapertura de dicho contingente para la presentación o aceptación de nuevas solicitudes de utilización. Estas cantidades devueltas solo se tendrán en cuenta para ajustar el saldo del contingente correspondiente. Cuando el saldo no utilizado de un contingente trimestral ya se haya transferido al trimestre siguiente de conformidad con el artículo 2, apartado 3, del presente Reglamento, las cantidades devueltas posteriormente con respecto a ese trimestre no se transferirán al trimestre siguiente. Por tanto, los operadores económicos ya no tendrán acceso a estos contingentes.

6. No obstante lo dispuesto en el artículo 51, apartado 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2015/2447, los contingentes repartidos por el presente Reglamento no estarán sujetos a un período de bloqueo.

7. Cuando las cantidades solicitadas superen el saldo restante de un contingente, las cantidades asignadas se determinarán de forma prorrateada y, cuando el resultado no sea un número entero, se redondearán a la unidad entera inmediatamente inferior. El contingente quedará cerrado desde la fecha de dicha asignación. El saldo resultante de este redondeo a la baja no estará disponible para su ulterior utilización en dicho período contingentario y se trasladará al período contingentario siguiente, salvo que el período contingentario en cuestión sea el último del mismo período anual de aplicación.

Artículo 3

1. Las importaciones de los productos enumerados en el anexo III del presente Reglamento estarán sujetas a vigilancia retrospectiva de la Unión de conformidad con los Reglamentos (UE) 2015/478 y (UE) 2015/755.

2. La clasificación de los productos cubiertos por el presente Reglamento se basa en la NC y el TARIC.

Artículo 4

1. El origen de cualquier producto al que sea aplicable el presente Reglamento se determinará de conformidad con las disposiciones vigentes en la Unión relativas al origen no preferencial y con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ([41]).

2. Salvo especificación en contrario, serán de aplicación las disposiciones vigentes pertinentes en materia de derechos de aduana.

Artículo 5

1. El beneficio de los contingentes mencionados en el artículo 1 para las mercancías originarias de la República Popular China estará sujeto a la presentación de un certificado de exportación de contingente firmado y sellado expedido por la Cámara de Comercio China para la Importación y Exportación de Maquinaria y Productos Electrónicos (CCCME por su sigla en inglés) de la República Popular China.

2. El certificado de exportación de contingente se extenderá en un formulario que se ajuste al modelo que figura en el anexo IV del presente Reglamento.

Artículo 6

Los Estados miembros y la Comisión cooperarán estrechamente a fin de garantizar el cumplimiento del presente Reglamento.

Artículo 7

El presente Reglamento entrará en vigor el 1 de diciembre de 2026.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 23 de noviembre de 2026.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

([41]) Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de octubre de 2013, por el que se establece el código aduanero de la Unión (DO L 269 de 10.10.2013, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2013/952/oj).

ANEXO I

I.1. **Lista de los países en desarrollo que son miembros de la OMC, Argelia y Líbano**

Afganistán, Albania, Angola, Antigua y Barbuda, Arabia Saudí, Argelia, Argentina, Armenia, Bangladés, Barbados, Baréin, Belice, Benín, Bolivia, Botsuana, Brasil, Brunéi Darusalam, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Camboya, Camerún, Chad, Chile, China, Colombia, Congo, Costa de Marfil, Costa Rica, Cuba, Dominica, Ecuador, Egipto, El Salvador, Emiratos Árabes Unidos, Esuatini, Filipinas, Fiyi, Gabón, Gambia, Georgia, Ghana, Granada, Guatemala, Guinea, Guinea-Bisáu, Guyana, Haití, Honduras, Hong Kong, India, Indonesia, Islas Salomón, Jamaica, Jordania, Kazajistán, Kenia, Kuwait, Lesoto, Líbano, Liberia, Macao, Macedonia del Norte, Madagascar, Malasia, Malaui, Maldivas, Mali, Marruecos, Mauricio, Mauritania, México, Moldavia, Mongolia, Montenegro, Mozambique, Myanmar/Birmania, Namibia, Nepal, Nicaragua, Níger, Nigeria, Omán, Pakistán, Panamá, Papúa Nueva Guinea, Paraguay, Perú, Qatar, República Centroafricana, República Democrática del Congo, República Democrática Popular de Laos, República Dominicana, República Kirguisa, Ruanda, Samoa, San Cristóbal y Nieves, Santa Lucía, San Vicente y las Granadinas, Senegal, Seychelles, Sierra Leona, Sri Lanka, Sudáfrica, Surinam, Tailandia, Tanzania, Tayikistán, Timor Oriental, Togo, Tonga, Trinidad y Tobago, Túnez, Turquía, Uganda, Ucrania, Uruguay, Vanuatu, Venezuela, Vietnam, Yemen, Yibuti, Zambia y Zimbabue.

I.2. **Lista de los países en desarrollo a los que se aplican las medidas provisionales**

China, Marruecos, México y Turquía.

ANEXO II

Volúmenes de los contingentes

Producto	Códigos NC y TARIC	Asignación por país (si procede)	Del 1 de diciembre de 2026 al 28 de febrero de 2027	Del 1 de marzo al 31 de mayo de 2027	Del 1 al 18 de junio de 2027	Número de orden
			Volumen del contingente (en unidades)	Volumen del contingente (en unidades)	Volumen del contingente (en unidades)	
Determinados vehículos híbridos nuevos	8703 40 10 10, 8703 40 10 90, 8703 50 00 10, 8703 60 10 10, 8703 60 10 90, 8703 70 00 10	China	86 301	88 219	17 260	090254
		Japón	76 900	78 609	15 380	090255
		Turquía	56 844	58 107	11 369	090256
		Reino Unido	47 431	48 485	9 486	090257
		República de Corea	30 566	31 245	6 113	090258
		México	15 640	15 987	3 128	090259
		Marruecos	10 779	11 019	2 156	090260
		Serbia	8 709	8 902	1 742	090261
		Estados Unidos de América	8 317	8 502	1 663	090262
		Sudáfrica (*)	No aplicable	No aplicable	No aplicable	No aplicable
		Otros países	370	378	74	090290

(*) No aplicable porque Sudáfrica está exenta sobre la base del anexo I.2.

ANEXO III

Lista de productos sujetos a vigilancia retrospectiva

— Vehículos diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, con motor de combustión interna de pistones, usados o nuevos, clasificados actualmente con los códigos NC 8703 21 10, 8703 21 90, 8703 22 10, 8703 22 90, 8703 23 11, 8703 23 19, 8703 23 90, 8703 24 10, 8703 24 90, 8703 31 10, 8703 31 90, 8703 32 11, 8703 32 19, 8703 32 90, 8703 33 11, 8703 33 19, 8703 33 90.

— Dentro de la categoría mencionada anteriormente, vehículos eléctricos microhíbridos, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, con motor de combustión interna de pistones utilizado para la propulsión y una fuente de alimentación eléctrica, como un alternador integrado o motor de arranque, que se utiliza únicamente para funciones distintas de la propulsión, usados o nuevos, clasificados actualmente con los códigos TARIC 8703 21 10 10, 8703 21 90 10, 8703 22 10 10, 8703 22 90 10, 8703 23 11 10, 8703 23 19 10, 8703 23 90 10, 8703 24 10 10, 8703 24 90 10, 8703 31 10 10, 8703 31 90 10, 8703 32 11 10, 8703 32 19 10, 8703 32 90 10, 8703 33 11 20, 8703 33 19 20 y 8703 33 90 10.

— Vehículos de motor para el transporte de mercancías de un peso bruto no superior a 5 toneladas, usados o nuevos, independientemente de su grupo motopropulsor, clasificados actualmente con los códigos NC 8704 21 31, 8704 21 39, 8704 21 91, 8704 21 99, 8704 31 31, 8704 31 39, 8704 31 91, 8704 31 99, 8704 41 31, 8704 41 39, 8704 41 91, 8704 41 99, 8704 51 31, 8704 51 39, 8704 51 91, 8704 51 99 y 8704 60 00.

— Vehículos híbridos usados, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, dotados tanto de un motor de combustión interna de pistones como de uno o más motores eléctricos como propulsores (independientemente del número de ruedas puestas en movimiento), ya puedan o no cargarse mediante la conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica, clasificados actualmente con los códigos NC 8703 40 90, ex 8703 50 00, 8703 60 90 y ex 8703 70 00 (códigos TARIC 8703 50 00 90 y 8703 70 00 90).

— Vehículos usados propulsados únicamente con motor eléctrico, diseñados principalmente para el transporte de nueve personas o menos, incluido el conductor, clasificados actualmente con el código 8703 80 90.

ANEXO IV

CERTIFICADO DE EXPORTACIÓN DE CONTINGENTE

CÁMARA DE COMERCIO CHINA PARA LA IMPORTACIÓN Y EXPORTACIÓN DE MAQUINARIA Y PRODUCTOS ELECTRÓNICOS (CCCME)
DIRECCIÓN: 8th Floor, Office Tower 2, No. 18 Jianguomennei Street, 100005, Beijing, CHINA
TEL: 0086-10-58280982
FAX: 0086-10-58280870

N.º DEL CERTIFICADO DE CONTINGENTE:	
FECHA DEL CERTIFICADO DE CONTINGENTE:	
NOMBRE DEL VENDEDOR:	
NOMBRE DEL IMPORTADOR:	
N.º DE LA FACTURA COMERCIAL:	
FECHA DE LA FACTURA COMERCIAL:	

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

(*) La CCCME podrá incrementar el número de líneas del cuadro.

DECLARACIÓN

El abajo firmante certifica que el presente certificado se refiere a los vehículos eléctricos híbridos incluidos en la factura comercial facilitada por [NOMBRE DEL COMPRADOR] destinados a su exportación a la Unión Europea con origen en China de conformidad con el régimen de contingentación establecido en virtud de las medidas de salvaguardia de la UE para los vehículos eléctricos híbridos [Reglamento de Ejecución (UE) 2026/xxxx de la Comisión].
Declara que la información que figura en el presente certificado es veraz y exacta, y que la cantidad de mercancías cubiertas por el presente certificado no supera el contingente asignado a China en virtud de las medidas de salvaguardia.

NOMBRE DEL FUNCIONARIO:

FIRMA:

FECHA: CCCME (SELLO)