



DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2026/328

z dnia 9 lutego 2026 r.

przyjmująca zobowiązanie złożone w związku ze środkami antysubsydyjnymi dotyczącymi przywozu nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej na okres stosowania środków ostatecznych

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1037 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem towarów subsydiowanych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 13 i 15,

po konsultacji z komitetem ustanowionym na mocy art. 15 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1036 z dnia 8 czerwca 2016 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Unii Europejskiej⁽²⁾,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) W następstwie dochodzenia antysubsydyjnego („pierwotne dochodzenie”) Komisja nałożyła, rozporządzeniem wykonawczym (UE) 2024/2754⁽³⁾, ostateczne cło wyrównawcze na nowe pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym, zaprojektowane głównie do przewozu maksymalnie dziewięciu osób, łącznie z kierowcą, z wyłączeniem pojazdów kategorii L zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013⁽⁴⁾ oraz motocykli, napędzane (niezależnie od liczby kół w ruchu) wyłącznie jednym silnikiem elektrycznym lub większą ich liczbą, włącznie z pojazdami z systemem zwiększania zasięgu napędzanymi silnikami spalinowymi wewnętrznego spalania (pomocnicza jednostka mocy), obecnie objęte kodem CN ex 8703 80 10 (kod TARIC 8703 80 10 10) i pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej („Chiny” lub „państwo, którego dotyczy postępowanie”) („produkt objęty postępowaniem”). Środki przyjęły formę cła *ad valorem* w wysokości od 7,8 % do 35,3 %.
- (2) W motywie 1422 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/2754 stwierdzono, że wspólnie uzgodnione z rządem Chin („rząd ChRL”) rozwiązanie w formie zobowiązania z Chińską Izbą Gospodarczą ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych („CCCME”) lub indywidualnymi producentami eksportującymi można określić i wdrożyć nawet po wprowadzeniu środków ostatecznych. W tym kontekście Komisja otrzymała ofertę zobowiązania złożoną przez producenta eksportującego produkt objęty postępowaniem, Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd. („VW Anhui”).
- (3) W dniu 4 grudnia 2025 r. Komisja wszczęła częściowy przegląd okresowy środków ostatecznych, publikując zawiadomienie w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽⁵⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”). Zakres przeglądu ograniczony był do zbadania formy środka, a w szczególności do zbadania akceptowalności i wykonalności zobowiązania złożonego przez producenta eksportującego produkt objęty postępowaniem, Volkswagen (Anhui).

⁽¹⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 55. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1037/oj>.

⁽²⁾ Dz.U. L 176 z 30.6.2016, s. 21. ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2016/1036/oj>.

⁽³⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2024/2754 z dnia 29 października 2024 r. nakładające ostateczne cło wyrównawcze na przywóz nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób pochodzący z Chińskiej Republiki Ludowej (Dz.U. L, 2024/2754, 29.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2024/2754/oj).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 168/2013 z dnia 15 stycznia 2013 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów dwu- lub trzykołowych oraz czterokołowców (Dz.U. L 60 z 2.3.2013, s. 52, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2013/168/oj>).

⁽⁵⁾ Dz.U. C, C/2025/6545, 4.12.2025, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2025/6545/oj>.

- (4) W dniu 12 stycznia 2026 r. zainteresowanym stronom ujawniono istotne fakty i ustalenia, na podstawie których Komisja zamierzała przyjąć zobowiązanie złożone przez VW (Anhui), a tym samym zmienić rozporządzenie nakładające ostateczne środki. Zainteresowane strony miały możliwość przedstawienia uwag. Uwagi te zostały przeanalizowane przed podjęciem ostatecznej decyzji.

2. ZOBOWIĄZANIE

2.1. Oferta zobowiązania

- (5) W dniu 10 października 2025 r., po wprowadzeniu środków ostatecznych, przedsiębiorstwo VW (Anhui) i powiązany z nim importer w UE, SEAT S.A. („SEAT”), złożyli zobowiązanie obejmujące nowe pojazdy elektryczne o napędzie akumulatorowym („BEV”), które są przez nich produkowane i wywożone do Unii. Zobowiązanie dotyczyło jednego modelu produktu objętego postępowaniem, a mianowicie CUPRY Tavascan („produkt objęty zobowiązaniem”).
- (6) Oferta zobowiązania zawierała cztery główne komponenty dotyczące produktu objętego zobowiązaniem, a mianowicie: kontyngent roczny, przestrzeganie minimalnej ceny importowej („MCI”) w ramach całego wywozu do Unii, przestrzeganie w odniesieniu do całego wywozu wymogów formalnych, takich jak oświadczenie o zobowiązaniu, faktury handlowe i faktury odsprzedaży zawierające informacje wymienione w odpowiednim załączniku, wywóz produktu objętego zobowiązaniem wyłącznie za pośrednictwem wskazanych kanałów sprzedaży, w szczególności wywóz do UE za pośrednictwem jedyne powiązanego importera w Unii, oraz przestrzeganie innych obowiązków dotyczących wywozu. Czwarty komponent obejmuje przedkładanie szczegółowych sprawozdań ze sprzedaży, zgodę na wizyty kontrolne, wymóg konsultowania się z Komisją Europejską w sprawie wszelkich trudności lub pytań, które mogą pojawić się w trakcie wdrażania zobowiązania i jego późniejszego stosowania, a także dodatkowe deklaracje. Te dodatkowe deklaracje dotyczą projektów inwestycyjnych związanych z BEV w UE – dokończenia trwających projektów, a także uruchomienia i sfinalizowania nowych projektów. Inne deklaracje dotyczą kanałów sprzedaży, polityki cenowej i ustalenia cen sprzedaży netto.
- (7) Zobowiązanie złożone przez VW (Anhui) ogranicza się do CUPRY Tavascan. Jest to jedyny model BEV produkowany przez to przedsiębiorstwo w Chinach w celu wywozu do UE. VW (Anhui) zobowiązało się do wywozu produktu objętego zobowiązaniem do UE wyłącznie za pośrednictwem przedsiębiorstwa SEAT. VW Anhui zobowiązuje się również do niesprzedawania temu samemu klientowi żadnych innych pojazdów (takich jak pojazdy elektryczne typu plug-in, hybrydowe pojazdy elektryczne lub pojazdy z silnikiem spalinowym).
- (8) Ponieważ produkt objęty zobowiązaniem nie był produkowany w okresie objętym pierwotnym dochodzeniem, który trwał od 1 października 2023 r. do 30 września 2024 r., MCI dla poszczególnych rodzajów produktu objętego zobowiązaniem ustalono na podstawie ceny niesubsydiowanej. Ceny te zostały skonstruowane na podstawie danych dotyczących kosztów produkcji porównywalnego BEV wytwarzanego przez grupę Volkswagen w Unii, wraz z rozsądną marżą zysku. W stosownych przypadkach MCI zostały skorygowane ze względu na różnice fizyczne dotyczące cech stylizacji nadwozia, wykończenia wnętrza oraz niektórych elementów wyposażenia.
- (9) VW (Anhui) zobowiązało się również, że każdego roku będzie wywozić pewną maksymalną liczbę pojazdów CUPRA Tavascan objętych zobowiązaniem i jednocześnie powstrzyma się od wywozu innych BEV do Unii.
- (10) Aby zapewnić zgodność z MCI i ustanowić standardowe podejście w ramach swoich kanałów sprzedaży, SEAT zobowiązał się do stosowania jednolitej polityki zatwierdzania zarówno cen odsprzedaży, jak i wszelkich późniejszych płatności wspierających ich dystrybutorów w Unii, a także do zapewnienia jednoznacznej identyfikowalności na podstawie odpowiedniej dokumentacji dotyczącej każdego pojazdu. W tym celu SEAT dokonał również pewnych deklaracji w odniesieniu do sprzedaży floty pojazdów.
- (11) Jeżeli chodzi o związane z BEV projekty inwestycyjne w Unii, przedsiębiorstwo to zobowiązało się ponadto do wypełniania pewnych obowiązków w zakresie okresowej sprawozdawczości oraz konsultacji.
- (12) Ponadto Volkswagen (Anhui) i SEAT zobowiązali się do regularnego raportowania wywozu produktu objętego postępowaniem. Zadeklarowali również, że będą regularnie raportować odsprzedaż w Unii – odpowiadającą temu wywozowi – produktu objętego zobowiązaniem.
- (13) Komisja przeprowadziła weryfikację na miejscu w siedzibie przedsiębiorstwa SEAT w celu sprawdzenia przedłożonych informacji, bazowych obliczeń MCI oraz dostosowań cen odsprzedaży w Unii proponowanych w ofercie zobowiązania.

2.2. Uwagi zainteresowanych stron dotyczące oferty zobowiązania

- (14) Po opublikowaniu zawiadomienia o wszczęciu zainteresowanym stronom umożliwiono przedstawienie uwag na temat wszelkich aspektów dotyczących wszczęcia dochodzenia i wniosku o posiedzenie wyjaśniające.
- (15) Zainteresowane strony zaproszono również do przedstawienia swoich opinii i informacji oraz do dostarczenia dowodów potwierdzających zgłaszane fakty w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (16) Uwagi dotyczące wszczęcia postępowania otrzymano od rządu ChRL, Chińskiej Izby Gospodarczej ds. Przywozu i Wywozu Maszyn i Produktów Elektronicznych („CCCME”), a także od przedsiębiorstw Volkswagen (Anhui) i SEAT. Uwagi te zostały rozpatrzone w sposób opisany w poniższych motywach. Żadna z zainteresowanych stron nie wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie posiedzenia wyjaśniającego w sprawie wszczęcia dochodzenia.
- (17) Rząd ChRL i CCCME utrzymywały, że CCCME, w imieniu grupy chińskich producentów eksportujących, już wcześniej zaproponowała kompleksowe rozwiązanie odzwierciedlające wspólne stanowisko przemysłu. Skrytykowały one Komisję za zaangażowanie się w dwustronne rozmowy z poszczególnymi przedsiębiorstwami. Rząd ChRL podkreślił, że Komisja powinna ściśle przestrzegać zasady niedyskryminacji i kontynuować dialog z władzami chińskimi. Ponadto obie strony zwróciły się do Komisji o ujawnienie bardziej szczegółowych informacji na temat warunków zobowiązania złożonego przez VW (Anhui).
- (18) Komisja przypomniała, że art. 13 ust. 1 lit. b) rozporządzenia podstawowego stanowi, że każdy eksporter może zobowiązać się „skorygować swoje ceny [...] tak długo, jak wywóz ten będzie korzystał z subsydiów stanowiących podstawę dla środków wyrównawczych, jeżeli wyeliminuje to negatywne skutki tych subsydiów”. Zostało to również uznane w motywie 1422 rozporządzenia wykonawczego (UE) 2024/2754, gdzie wyraźnie wspomniano również o indywidualnych producentach eksportujących.
- (19) W tym konkretnym przypadku Komisja otrzymała ofertę zobowiązania od indywidualnego przedsiębiorstwa, która zawierała wystarczające elementy, aby uznać ją za możliwą do zrealizowania i zgodną z warunkami określonymi w art. 13 rozporządzenia podstawowego, co stanowiło podstawę wszczęcia obecnego przeglądu. Była to jedyna oferta zobowiązania formalnie przedłożona Komisji od czasu nałożenia ostatecznych środków wyrównawczych. W związku z tym podejścia Komisji nie można uznać za dyskryminujące, biorąc pod uwagę, że nie miała miejsca żadna inna podobna sytuacja, którą należało potraktować w ten sam sposób. Komisja odrzuciła ten argument.
- (20) W odpowiedzi na wniosek stron o ujawnienie bardziej szczegółowych informacji na temat oferty zobowiązania Komisja przypomniała, że wszystkim zainteresowanym stronom udostępniono jej jawną wersję, która była wystarczająco szczegółowa, żeby pozwolić na prawidłowe zrozumienie istoty informacji przekazanych z klauzulą poufności w rozumieniu art. 13 ust. 4 i art. 29 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Komisja przypomniała również, że zgodnie z art. 29 ust. 5 rozporządzenia podstawowego nie ujawnia żadnej informacji otrzymanej na podstawie rozporządzenia podstawowego, o której poufne traktowanie proszono. W związku z tym wniosek o przedstawienie dalszych informacji na temat komponentów oferty zobowiązania został odrzucony.
- (21) Przedsiębiorstwo VW (Anhui) powtórzyło w swoich uwagach główne warunki zawarte w złożonym zobowiązaniu, jak wspomniano w pkt 2.1 powyżej, i stwierdziło, że jego zdaniem oferta zobowiązania spełnia kryteria określone w art. 13 rozporządzenia podstawowego.
- (22) Żadna z zainteresowanych stron nie wystąpiła do Komisji z wnioskiem o posiedzenie wyjaśniające.

2.3. Ocena oferty zobowiązania

- (23) Komisja przeanalizowała zobowiązanie złożone przez VW (Anhui) pod kątem jego akceptowalności i wykonalności, uwzględniając uwagi przedstawione przez wszystkie zainteresowane strony.
- (24) Komisja ustaliła, że proponowaną MCI określono na poziomie ceny niesubsydiowanej porównywalnego modelu, korygując ją ze względu na różnice fizyczne dotyczące cech stylizacji nadwozia, wykończenia wnętrza oraz niektórych elementów wyposażenia, które istnieją między porównywalnym modelem a produktem objętym zobowiązaniem, oraz w celu uwzględnienia różnych rodzajów produktu, projektu oraz konfiguracji wyposażenia produktu objętego zobowiązaniem. Przedsiębiorstwo włączyło do swojej oferty zobowiązania także roczny kontyngent i nie będzie ono wywozić do Unii produktu objętego postępowaniem wbrew warunkom określonym w zobowiązaniu.

- (25) Zadeklarowało ono ponadto, że w ramach każdej indywidualnej transakcji obejmującej sprzedaż produktu objętego zobowiązaniem przestrzegane będą ustalone MCI. Ponieważ VW (Anhui) sprzedaje produkt objęty zobowiązaniem za pośrednictwem przedsiębiorstw powiązanych w Unii, do celów porównania indywidualnej ceny sprzedaży z odpowiednią MCI zobowiązał się on dostosowywać swoje ceny odsprzedaży, tak aby odzwierciedlały specyfikę produktu objętego zobowiązaniem oraz okoliczności faktyczne związane z ofertą zobowiązania. Dostosowanie to uwzględniało koszty sprzedaży, koszty ogólne i administracyjne właściwe dla sprzedaży do każdego państwa członkowskiego UE, inne koszty oraz rozsądną marżę zysku.
- (26) W związku z tym Komisja stwierdziła, że oferta zobowiązania jest wystarczająca do wyeliminowania szkodliwego skutku subsydiów.
- (27) Zgodnie z warunkami określonymi w ofercie zobowiązania VW (Anhui) jest zobowiązany do raportowania całego wywozu produktu objętego zobowiązaniem, którego dokonuje do Unii. Raporty te muszą być przekazywane za pośrednictwem specjalnego systemu sprawozdawczości Komisji, który wymaga rejestracji każdej operacji wywozu do Unii. Dla każdej z tych operacji przedsiębiorstwo otrzyma indywidualny kod alfanumeryczny oraz fotokod („kod QR”) umożliwiający weryfikację sprzedaży przez organy celne po zgłoszeniu do dopuszczenia do swobodnego obrotu. Kod QR umożliwi ponadto Komisji ścisłe monitorowanie przywozu produktu objętego zobowiązaniem przed przywozem towarów do Unii.
- (28) Oprócz tego przedsiębiorstwo będzie przedstawiać regularne kwartalne sprawozdania na temat odsprzedaży produktu pierwszym niezależnym klientom w Unii, co pozwoli Komisji weryfikować wywiązywanie się z deklaracji zawartych w zobowiązaniu, w szczególności przestrzeganie MCI, które mają zastosowanie.
- (29) Biorąc pod uwagę deklaracje SEAT obejmujące m.in. standaryzację jego kanałów sprzedaży, ograniczenie wywozu do Unii tylko do jednego modelu produktu objętego postępowaniem oraz szeroko zakrojone obowiązki sprawozdawcze, uznaje się, że istnieją wystarczające środki ograniczające ryzyko wzajemnej kompensacji, zgodnie z warunkami oferty zobowiązania.
- (30) Na koniec Komisja oceniła ofertę zobowiązania z punktu widzenia innych ogólnych względów politycznych. W tym względzie Komisja rozważyła dodatkową deklarację przedsiębiorstwa dotyczącą znacznych inwestycji w przemysł BEV w Unii. Takie inwestycje w unijny przemysł motoryzacyjny pobudzą zieloną transformację i elektryfikację, co będzie miało pozytywny wpływ na zatrudnienie w UE i podwyższenie unijnych standardów środowiskowych.
- (31) W związku z powyższym Komisja stwierdziła, że zobowiązanie złożone przez VW (Anhui) jest akceptowalne i wykonalne.

2.4. Uwagi przedstawione w następstwie ogłoszenia przez Komisję zamiaru przyjęcia oferty zobowiązania

- (32) Zgodnie z art. 13 ust. 4 rozporządzenia podstawowego wszystkim zainteresowanym stronom, w tym przemysłowi unijnemu, umożliwiono przedstawienie uwag na temat zamiaru przyjęcia zobowiązania złożonego przez VW (Anhui).
- (33) Stronom umożliwiono przedstawienie argumentów, jednak żadna z zainteresowanych stron nie wystąpiła z wnioskiem o przeprowadzenie posiedzenia wyjaśniającego.
- (34) Po ujawnieniu ustaleń uwagi przekazali: rząd ChRL oraz przedsiębiorstwa VW (Anhui) i SEAT S.A. Komisja rozpatrzyła i w stosownych przypadkach uwzględniła uwagi przedstawione przez zainteresowane strony.
- (35) W przekazanych uwagach rząd ChRL powtórzył spostrzeżenia, które przedstawił już na początku dochodzenia, podkreślając, że Komisja powinna przestrzegać zasady niedyskryminacji i zasad WTO oraz oceniać każdy wniosek chińskich przedsiębiorstw dotyczący zobowiązania cenowego w sposób obiektywny i bezstronny. Rząd ChRL zwrócił się również do Komisji o ujawnienie bardziej szczegółowych informacji na temat klauzul zawartych w zobowiązaniach cenowych odpowiednich przedsiębiorstw.

- (36) Ponieważ rząd ChRL nie przedstawił żadnych nowych argumentów dotyczących faktów i ustaleń, o których mowa w powyższych motywach, Komisja potwierdziła swoje wnioski opisane w motywach 23–31. Jak wskazano już w motywie 20, zgodnie z art. 29 ust. 5 rozporządzenia podstawowego Komisja nie ujawnia żadnej informacji otrzymanej na podstawie rozporządzenia podstawowego, o której poufne traktowanie proszono. W związku z tym Komisja potwierdziła, że wniosek o udzielenie dalszych informacji został odrzucony.
- (37) Spółki VW (Anhui) i SEAT S.A. podkreśliły we wspólnych uwagach dotyczących ujawnienia ostatecznych ustaleń, że poczyniły postępy w przygotowaniach do zastosowania proponowanego zobowiązania. Przedsiębiorstwa potwierdziły zamiar przestrzegania wszystkich warunków zawartych w ofercie zobowiązania.
- (38) W związku z powyższym Komisja potwierdziła swój wniosek, że należy przyjąć ofertę zobowiązania złożoną przez VW (Anhui).

3. WDRÓŻENIE I WYCOFANIE

- (39) W przypadku gdy Komisja wycofa, na podstawie art. 13 ust. 9 rozporządzenia podstawowego, swoją zgodę na zobowiązanie z uwagi na naruszenie, odnosząc się do konkretnych transakcji, oraz stwierdzi, że odpowiednie faktury w ramach zobowiązania są nieważne, powstanie długu celnego ma miejsce w chwili przyjęcia zgłoszenia o dopuszczeniu do swobodnego obrotu.
- (40) Importerzy powinni być świadomi w chwili przyjęcia zgłoszenia o dopuszczeniu do swobodnego obrotu, że istnieje możliwość powstania długu celnego, co stanowi zwykle ryzyko handlowe, nawet jeżeli zobowiązanie złożone przez producenta eksportującego, od którego, bezpośrednio lub pośrednio, nabywają towary, zostało przyjęte przez Komisję.
- (41) Zgodnie z art. 24 ust. 7 rozporządzenia podstawowego organy celne powinny niezwłocznie informować Komisję za każdym razem, gdy stwierdzą oznaki naruszenia zobowiązania.
- (42) W przypadku naruszenia zobowiązania lub wycofania się z niego lub w przypadku wycofania przyjęcia tego zobowiązania przez Komisję, ostateczne cło wyrównawcze nałożone zgodnie z art. 15 ust. 1 rozporządzenia podstawowego jest automatycznie stosowane na mocy art. 13 ust. 9 rozporządzenia podstawowego,

PRZYMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym przyjmuje się zobowiązanie złożone przez wymienione poniżej przedsiębiorstwo i powiązanego z nim importera SEAT S.A. w związku z postępowaniem antysubsydyjnym dotyczącym przywozu nowych pojazdów elektrycznych o napędzie akumulatorowym przeznaczonych do przewozu osób, pochodzących z Chińskiej Republiki Ludowej.

Państwo	Przedsiębiorstwo	Dodatkowy kod TARIC
Chińska Republika Ludowa	Produkowane przez Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd i sprzedawane przedsiębiorstwu SEAT S.A., działającemu jako importer w Unii Europejskiej.	89FZ

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie następnego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 9 lutego 2026 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN
