



## Solaris, HESS, VDL a Beulas se obracejí na EU kvůli rovným tržním podmínkám

08.06 2026 20:17, Libor Hinčica, Autobusy

Čtveřice evropských producentů se obrátila na představitele Evropské unie otevřeným dopisem, v němž sami sebe nazvali „klíčovými hybateli inovací a prosperity v Evropě“ z pozice (údajně) nezávislých producentů. V dopise uvádějí, že výrobci potřebují rovné podmínky proti nekalé konkurenci, což cílí především na dodavatele z Číny. Z opravdu velkých evropských hráčů – Daimler Buses, MAN Truck & Bus či Iveco Bus – se však k výzvě nikdo nepřipojil.

Překlad celého znění otevřeného dopisu uvádíme pro zájemce níže. V rámci redakční interpretace lze říci, že výrobci požadují, aby byl v rámci Evropy zaveden požadavek srovnatelný se známým americkým zákonem „Buy America Act“, který vyžaduje, aby v případě projektů dotovaných ze státní pokladnice byl zajištěn podíl americké práce a výroby alespoň 70 %. V praxi se s tímto závazkem v USA nezdá nejrůznějšími způsoby švindluje, nicméně určitý pozitivní dopad na lokální zaměstnanost tento vládní přístup má, ačkoli za cenu výrazného zvýšení nákladů na finální výrobky (čímž naopak dochází k zatížení státní pokladnice). Reálné dopady – zvláště u výroby vozidel – jsou proto i přímo v USA předmětem sporů.

Evropská legislativa přitom dnes podobný zákon má, a i z České republiky víme, že se jej mnozí zadavatelé naučili používat (v českém případě spíše zneužívat). Zadavatelé napříč EU mohou vyloučit účastníka, u nějž podíl komponentů z třetích zemí (ze států mimo EU a ze států, s nimiž nemá EU dohodu o přístupu na trh) přesahuje 50 %, přičemž prováděcí směrnice EU ještě specifikuje různé metodiky, podle nichž lze postupovat. V českém zákoně o veřejných zakázkách je předmětný bod

zahrnut pod § 168, přičemž vzhledem k harmonizaci zákonů v rámci EU mají obdobný § 168 ve svém právu všechny členské státy EU.



Trollina pro Kanadu se mají všechna vyrobit v Polsku. Vancouver ochranu trhu nepožadoval, protože by tím k žádnému konkurenčnímu boji nedošlo. Trolejbusy totiž v Severní Americe vyrábí jen New Flyer. (foto: Marcin Gromadzki Public Transport Consulting)

Problémem (alespoň v očích oněch čtyř výrobců) je, že využití onoho paragrafu je dobrovolné a nejde o povinnost zadavatelů. Zvláště u soukromníků, kteří provozují veřejnou dopravu ve větší míře v západních zemích, je obdobné ustanovení aktuálně nevymahatelné. Mnoho dopravců (i z veřejné sféry) se však snaží podmínky soutěží otevírat i pro zahraniční (myšleno mimoevropské) dodavatele, neboť chtějí dosáhnout alespoň nějakého stupně hospodářské soutěže. Uplatnění předmětného paragrafu by je vystavovalo riziku utvoření monopolů a kartelových dohod o rozdělení trhu.

Zajímavé je i samotné složení kritiků aktuálních poměrů. Například HESS má prakticky monopol na výrobu trolejbusů v domácím Švýcarsku a sám v minulosti investoval do výrobního závodu v Bělorusku (tedy mimo EU), odkud hodlal Evropu zásobovat svými vozidly. Z Běloruska jej vyhnala ukrajinská válka a zavedení sankcí (náhradou se pak stal výrobní závod otevřený v Portugalsku), nikoli péče o unijní pracovní místa. V posledních měsících lze přitom ve švýcarských médiích zaznamenat silnou kritiku produktů HESSů od některých provozovatelů, stejně jako zpoždění dodávek, takže se objevují názory, že by se měl trh prostředků veřejné dopravy více otevřít, a to případně i pro čínské dodavatele. Kritice je pak podrobována i cenová politika. Dosud jsou přitom veřejné zakázky ve Švýcarsku na trolejbusy připravovány tak, že mají zpravidla jen jednoho uchazeče a účast ostatních fakticky vylučují.

Beulas, při vši úctě k dané společnosti, nelze považovat za právě „*numero uno*“ na trhu. S roční produkcí okolo 150 až 200 vozů patří mezi malé evropské nástavbáře a jeho role v celoevropském měřítku není nikterak zásadní. VDL Bus & Coach oproti tomu svá dřívější dominia v Beneluxu pod tlakem čínské konkurence skutečně ztrácí. Sama přitom ale zabředla během Covidu-19 do problémů s nástupem nové výrobní řady a nebyla schopná plnit dodávky. Z trhu tak na čas prakticky vypadla.

V březnu 2026 firma prohlásila, že má výrobní kapacity na rok 2026 zcela obsazené, současně koupila v nedávné minulosti trosky Van Hoolu (a jeho značku) a vyrábí zájezdové autobusy pod touto značkou - nikoli však v EU, ale v Severní Makedonii.



V roce 2021 se Beulas pochlubil svým novým patrovým elektrickým autobusem, a to v levostranném provedení pro britský trh. Ve Velké Británii přitom nedávno rovněž byli lokální výrobci na poplach, protože se jim nelíbilo, jak málo si ukrajují z dodávek pro municipality a že úspěch sklízí dodavatelé z EU a Číny. Speciálně Beulas má sice poměrně malou produkci, na druhé straně je velmi exportně orientován, a to i mimo země EU. (foto: Beulas)

Solaris loni zaznamenal nejúspěšnější prodejní rok ve své 30leté historii a na trhu si aktuálně zakázky poměrně vyzobává (některá teritoria takřka opustil). Sám se přitom aktuálně tlačí na severoamerický trh, kde v případě obří zakázky na trolejbusy pro Vancouver využívá skutečnosti, že podíl amerických (kanadských) dodávek nebyl v tendru požadován, stejně jako v objednávkách pro

Seattle a San Francisco na elektrobusey (byť zde jde prozatím o jednotky kusů). O roli, jakou Solaris hraje v evropských trolejbusových zakázkách, se pak není třeba blíže rozepisovat. V neposlední řadě nelze opomenout skutečnost, že i Solaris nabízí ve svých elektrobusech jako jednu z opcí baterie od čínské společnosti CATL.

Rozhořčení čtveřice evropských výrobců je sice na jedné straně pochopitelné, avšak je otázkou, zda nepřichází příliš pozdě, navíc jeho váhu značně snižuje fakt, že velcí hráči se pod otevřený dopis nepodepsali. Volvo dováží autobusy z Egypta, MAN, Daimler i Iveco mají nemalou část své produkce v Turecku, Scania využívá výrobních prostor v Číně. Naopak čínská „nekalá konkurence“ se dnes významně na tvorbě pracovních míst přímo v Evropě už podílí. Když loni čínský gigant BYD prezentoval svůj 1000. vyrobený autobus v maďarském závodě v Komárom, prezentoval jej slovy „Vyroben v Evropě pro Evropu“. Znesnadnit přístup takovému dodavateli - v Evropě dnes jednomu z hlavních - bude nesmírně obtížné.



Čínští výrobci už mají v Evropě své výrobní závody, ať již jen jako prázdné schránky, které je přeprodávají vozidla pod svou značkou, anebo jako skutečnou výrobu. BYD loni představilo už 1000. vyrobený elektrobuse v Evropě a svůj závod dále rozšiřuje. (foto: BYD)

Nadto zde máme další výrobce, kteří vystupují jako evropští, ale vozidla dnes již kompletně vyrábějí v Číně, ať už jde o maďarský Ikarus, portugalský CaetanoBus či nesmrtelné Ebusco. Další - jako třeba španělská Castrosua - využívají podvozky čínských dodavatelů (včetně technologie pohonu a baterií). Vytvořit metodiku rozhraní, kdy bude a kdy už nebude výrobek považován za čínský (protože právě o Čínu tu jde nejvíce), je v současné době již velmi komplikované a čínští výrobci jsou na trhu už natolik zaháčkovaní, že si lze asi jen obtížně představit, že by jim činil příchod obdobné legislativy, výrazné obtíže. Jak ostatně tvrdilo BYD - v Evropě pro Evropu už vyrábí. V tomto směru budou zřejmě Číňané poněkud napřed.

Otázkou zůstává role tureckých dodavatelů, kteří si v posledních letech také v Evropě kousky trhu ukusují, nicméně s ohledem na to, jak velké zájmy mají evropské společnosti v Turecku (a jaký zájem má EU na Turecku z hlediska strategického), nelze očekávat, že by si Evropa chtěla stavět někdejší sultanát proti sobě více, než tak činí dosud. Šrouby se na Bosporu zkrátka musí utahovat pomalu, jde přece jen o seizmicky aktivní oblast.

Závěrem zmiňme ještě jeden zajímavý požadavek výrobců, jenž se v otevřeném dopise objevuje, a sice na rozvolnění nařízení o emisní normě EURO VII a obecně politiky související se snižováním CO<sub>2</sub>. Žádný z uvedených producentů přitom není současně výrobcem motorů a ani nevyrábí elektrické výzbroje. Především Solaris přitom ve svých prezentacích rád zdůrazňuje, jak přispívá ke zlepšování životního prostředí navyšováním výroby ekologických vozidel.

## **Otevřený dopis**

### **Nezávislí evropští výrobci autobusů - klíčoví hybatelé inovací a prosperity v Evropě - potřebují rovné podmínky k obraně proti nekalé konkurenci**

Vážená paní předsedkyně Evropské komise,  
vážení komisaři,  
vážení představitelé EU a EFTA (Evropského sdružení volného obchodu),

*Evropský průmysl výroby autobusů zahrnuje řadu malých, středních i velkých společností napříč zeměmi EU a Evropským sdružením volného obchodu), včetně dlouhodobě etablovaných nezávislých podniků, často rodinného charakteru.*

*Silný výrobní sektor je nezbytným předpokladem pro dosažení strategických cílů Evropy a pro zajištění odolné, konkurenceschopné a udržitelné Evropy.*

*My, níže podepsaní zástupci nezávislých výrobců autobusů, vyzýváme Evropskou komisi, aby zajistila rovné podmínky pro naše odvětví vůči konkurenci ze třetích zemí, která ohrožuje odborné know-how, inovace a vysoce kvalifikovaná pracovní místa u evropských výrobců autobusů a autokarů.*

*Během posledního desetiletí se země, regiony a města EU staly světovými lídry v zavádění bezemisních technologií pro osobní dopravu, včetně bateriových elektrobuses, vodíkových autobusů a trolejbusů. Tento pokrok byl umožněn díky ambiciózním evropským cílům, regulačním opatřením, jako je směrnice o čistých vozidlech (Clean Vehicles Directive), a finanční podpoře ze strany EU.*

*Ke konci roku 2025 bylo více než 60 % nově registrovaných městských autobusů v zemích EU a EFTA bezemisních. Zatímco tyto autobusy byly původně vyráběny především evropskými společnostmi s výzkumnými a vývojovými centry, výrobními závody a veškerými aktivitami na území EU, v posledních letech výrazně roste přítomnost mimoevropských, zejména čínských konkurentů.*

*Jejich tržní podíl rychle vzrostl na více než 30 %<sup>1</sup> a panují obavy z jeho dalšího růstu. Tyto společnosti nabízejí produkty kompletně vyvinuté a vyrobené mimo území EU a EFTA, přesto se účastní veřejných zakázek financovaných z evropských prostředků.*

*Dlouhodobě existují obavy, že peníze evropských daňových poplatníků odcházejí mimo Evropu a jsou ztraceny pro evropský hospodářský ekosystém. Současně tyto společnosti těží z exportních státních subvencí ve svých domovských zemích, což jim umožňuje podbízet ceny evropských výrobců a vytvářet výrazně nerovné konkurenční prostředí.*

*Podobné trendy se začínají objevovat také v segmentu meziměstských autobusů, dálkových a zájezdových autokarů, kde nově zaváděné požadavky na nízkoemisní a bezemisní vozidla budou mít*

na výrobce obdobný dopad.

V důsledku toho evropský průmysl výroby autobusů a autokarů čelí problémům s udržení své konkurenceschopnosti a přichází o klíčové zakázky nezbytné pro podporu evropských inovací a výrobní excelence.<sup>1</sup> Zároveň se hroubí exportní příležitosti.

Následkem je ztráta kvalifikovaných pracovních míst, odborných znalostí a ekonomické nezávislosti v oblasti osobní dopravy, což ohrožuje dlouhodobou prosperitu Evropy.

Proto vyzýváme Evropskou komisi, aby zajistila spravedlivou hospodářskou soutěž prostřednictvím cílených opatření:

- Zavést požadavek na obsah „Buy Europe“ ve veřejných zakázkách, zejména pokud jsou financovány z prostředků evropských daňových poplatníků, a to prostřednictvím požadavků na místní podíl v celém hodnotovém řetězci na úrovni vozidla, včetně uznání výzkumu a vývoje realizovaného v Evropě.
- Zařadit výrobu autobusů mezi strategická průmyslová odvětví vyžadující evropskou preferenci.
- Upravit hodnoticí kritéria veřejných zakázek tak, aby zvýhodňovala evropskou výrobu autobusů, a to jak při přímém nákupu vozidel, tak při soutěžích o provozní koncese nebo smlouvy, které následně vyžadují pořízení vozidel.
- Požadovat, aby země původu dodavatele byla signatářem Dohody o vládních zakázkách (Global Procurement Agreement), a to jak u přímých, tak nepřímých nákupů autobusů.
- Konzultovat s nezávislými výrobci autobusů nové technické předpisy již v raných fázích jejich přípravy a přezkoumat plánované změny tak, aby lépe odpovídaly možnostem tohoto odvětví.
- Přehodnotit normy CO<sub>2</sub> a nařízení Euro VII pro autobusy a autokary. Nezávislí evropští výrobci autobusů jsou připraveni investovat, potřebují však dostatek času na vývoj konkurenceschopných produktů.
- Zajistit, aby Akční plán EU pro automobilový průmysl, Industrial Accelerator Act, a revize rámce pro veřejné zakázky dlouhodobě chránily evropský průmysl výroby autobusů.

Má-li Evropa uspět ve svých strategických prioritách budování silné, odolné a konkurenceschopné Unie, potřebuje robustní evropský průmysl, který investuje, udržuje vedoucí postavení v inovacích a zajišťuje zachování i růst místních pracovních míst.

Silný automobilový průmysl s prosperujícími nezávislými výrobci autobusů je nezbytným předpokladem pro dosažení strategických cílů Evropské unie a pro zajištění odolné, konkurenceschopné a udržitelné Evropy.

Díky moderním autobusům a autokarům vyvíjeným, vyráběným a servisovaným v Evropě bude Evropa schopna zvýšit svou odolnost, chránit své dodavatelské řetězce a posílit svou hospodářskou suverenitu.

Signatáři, zastupující evropské nezávislé výrobce autobusů, proto vyzývají Evropskou komisi a členské státy, aby neprodleně přijaly výše uvedená opatření s cílem zvrátit současný trend nekalé konkurence a zajistit rovné podmínky pro všechny účastníky trhu.

Podepsáni:

Beulas, HESS AG, Solaris Bus & Coach, VDL Group

---

<sup>1</sup> DVV Media Group GmbH, European Bus Data – Annual Report 2025, ISBN 978-3-96892-298-0.

Url: [Solaris, HESS, VDL a Beulas se obracejí na EU kvůli rovným tržním podmínkám](#)