Z Bruselu na testovací polygon: Europoslanci ECR poznali český automobilový průmysl zblízka

Praha, 5. října 2026

V rámci studijních dnů frakce Evropských konzervativců a reformistů (ECR) navštívili poslanci Evropského parlamentu z různých evropských zemí společnost Aurel v České republice. Program se zaměřil na výzvy evropského automobilového průmyslu a nabídl účastníkům možnost poznat vývoj a testování vozidel přímo na firemním polygonu. Akce propojila europoslance, zástupce automobilového průmyslu a odborníky při prezentacích a diskusích o regulaci, konkurenceschopnosti, technologickém rozvoji a budoucnosti evropské výroby vozidel. Program zakončily dynamické zkoušky na polygonu, při nichž si účastníci mohli na vlastní kůži vyzkoušet některé podmínky a technologie spojené s vývojem a testováním moderních automobilů.

Účastníky v úvodu přivítal **europoslanec Ondřej Krutílek**, který zdůraznil význam porozumění praktickým dopadům politik ovlivňujících automobilový průmysl. *„Nejsme tu proto, abychom si stěžovali, ale abychom se něco dozvěděli,“* uvedl a vyzdvihl důležitost technologické neutrality při utváření budoucnosti mobility.

Italský **europoslanec Carlo Fidanza**, který zahájil politickou diskusi, zdůraznil potřebu zachovat silný evropský automobilový průmysl navzdory rostoucímu konkurenčnímu a regulatornímu tlaku. Za klíčová témata pro odvětví označil regulaci emisí CO_2, Industrial Accelerator Act, iniciativu pro čisté firemní vozové parky (Clean Corporate Fleets) a další regulatorní opatření. Varoval před rizikem další deindustrializace, pokud Evropa nebude řešit podmínky, v nichž její automobilový průmysl působí.

Zdeněk Petzl, výkonný ředitel Sdružení automobilového průmyslu, poukázal na širší hospodářský význam automobilového průmyslu nejen v České republice, ale i v Evropě, včetně jeho multiplikačního efektu v oblasti výzkumu a vývoje, výroby a dalších průmyslových odvětví. Upozornil také na sílící konkurenci z Číny a význam posilování vlastních evropských průmyslových ekosystémů.

„Evropa musí důkladně posoudit překážky, které jsme si sami vytvořili regulací, a zajistit, aby neoslabovaly naši konkurenceschopnost,“ uvedl Petzl. V této souvislosti zmínil také výzvy, jimž čelí evropský vývoz vozidel v rámci Dohody o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím. Zdůraznil, že evropská politika by neměla vytvářet další znevýhodnění pro odvětví, které již nyní čelí silné globální konkurenci.

Petzl rovněž vyzdvihl význam projektu CEE AutoHUB, který posiluje hlas střední a východní Evropy při tvorbě evropské politiky pro automobilový průmysl. Účastníci obdrželi jednostránkový přehled klíčových priorit odvětví, zahrnující emisní limity CO_2 pro osobní automobily a dodávky, Industrial Accelerator Act, Dohodu o obchodu a spolupráci mezi EU a Spojeným královstvím a zjednodušující balíček Automotive Omnibus.

Od regulace k testovacímu polygonu

Vojtěch Šimák, spolumajitel společnosti Aurel, představil firmu jako partnera automobilového průmyslu v oblasti inovací a vývoje, který zákazníkům pomáhá s vývojem produktů, testováním komponentů a pokročilými technologiemi včetně asistenčních systémů řidiče (ADAS).

Vysvětlil, že vývoj v automobilovém průmyslu vyžaduje značné dlouhodobé kapitálové investice a vyznačuje se dlouhými vývojovými cykly. Změny regulatorního prostředí proto mohou mít přímý dopad na konkurenceschopnost: při rychlých změnách požadavků mohou firmy potřebovat další investice do technologií, procesů a infrastruktury.

„Každý komponent a každý vývojový program představuje již investovaný kapitál. Pokud se vnější podmínky rychle změní, tento kapitál jen tak nezmizí, ale firmy mohou být nuceny znovu investovat, aby se přizpůsobily,“ vysvětlil Šimák.

Prezentace přiblížily také úlohu moderních testovacích polygonů při vývoji vozidel. **Zdeněk Svoboda, vedoucí testovacího polygonu společnosti Aurel**, představil možnosti areálu, včetně zkoušek prototypů, vývoje autonomních vozidel a virtuálního testování.

Pohled automobilky Škoda Auto

Součástí programu byly také příspěvky zástupců společnosti Škoda Auto. **Michal Kadera, ředitel vnějších vztahů,** zdůraznil, jak důležité je, aby tvůrci politik dobře rozuměli reálným podmínkám v průmyslu, na který jejich regulatorní rozhodnutí dopadají.

„Jako europoslanci máte náročnou práci, protože musíte přijímat obtížná rozhodnutí. Potřebujete však podrobnější informace, abyste věděli, na základě čeho tato rozhodnutí činíte,“ uvedl Kadera a poděkoval účastníkům za to, že využili příležitosti poznat vývoj a testování vozidel přímo v praxi.

Martin Hrdlička, vedoucí vývoje podvozku a agregátu společnosti Škoda Auto, následně představil technické a regulatorní výzvy spojené s vývojem vozidel. Mezi diskutovaná témata patřily emisní předpisy, flotilové cíle CO_2, nestabilita dodavatelských řetězců, rostoucí ceny energií, geopolitické napětí, celní opatření, vstup nových konkurentů na trh a širší transformace automobilového průmyslu.

Rostoucí složitost evropské emisní legislativy Hrdlička ilustroval výmluvným srovnáním: od přibližně 20 stran u normy Euro 0 v roce 1970 a 180 stran u Euro 4 v roce 2005 přes 6 800 stran u Euro 6 až k více než 7 000 stranám u Euro 7, jejichž počet ještě není konečný. Sdělení bylo jasné: chce-li Evropa dosáhnout svých environmentálních cílů, musí své ambice podpořit realistickými a dosažitelnými cíli a pravidly, která průmyslu poskytnou jistotu pro investice.

Diskuse se vedle normy Euro 7 věnovala také regulaci flotilových emisí CO_2 a přístupu k plug-in hybridním vozidlům. Hrdlička zdůraznil důležitost zachování faktoru využití (Utility factor), který je klíčový pro hodnocení plug-in hybridů způsobem odpovídajícím jejich skutečnému provozu. Účastníci diskutovali rovněž o rozdílném tempu elektrifikace na světových trzích a současné míře rozšíření bateriových elektromobilů (BEV) ve střední a východní Evropě.

Bezpečnost vozidel a role regulace

Petr Kraus, vedoucí vývoje bezpečnosti vozů Škoda Auto se zaměřil na bezpečnost vozidel a vzájemné působení evropských bezpečnostních předpisů a předpisů Evropské hospodářské komise OSN (UNECE).

Vysvětlil, že regulace bezpečnosti vozidel historicky vytvářela důležitý rámec pro zvyšování bezpečnosti a zároveň ponechávala konstruktérům prostor pro vývoj technických řešení. Současně nastínil možné důsledky příliš striktních požadavků, včetně zhoršení cenové dostupnosti vozidel, zpomalení vývoje a potenciálních dopadů na konkurenceschopnost evropských výrobců. Právě správně nastavený rámec pro bezpečnost vozidel, který ponechává prostor pro inovace a nepřeregulovává odvětví, přispívá k tomu, že evropská vozidla již dnes splňují nejvyšší bezpečnostní standardy, které přesahují požadavky evropské legislativy.

Z přednáškového sálu na testovací dráhu

Akci zakončily praktické ukázky na testovacím polygonu společnosti Aurel. Účastníci si mohli testování vozidel vyzkoušet přímo v praxi. K sérii dynamických zkoušek bylo využito přibližně deset vozidel.

Program zahrnoval průjezdy zatáčkami ve vysoké rychlosti, jízdu po dlažebních kostkách, zdolávání prudkých svahů, průjezd vodou, zkoušky na površích s nízkou přilnavostí a kluzkých plochách, skok s vozidlem a testy nouzového brzdění asistenčních systémů ADAS v situaci s cyklistou.

Praktické ukázky účastníkům přiblížily, jak se v kontrolovaných podmínkách vyhodnocuje chování vozidel, bezpečnostních systémů a nových technologií. Zároveň jim umožnily na vlastní kůži poznat složitost vývoje a ověřování moderních automobilů.

Akce zdůraznila význam úzkého dialogu mezi tvůrci politik a automobilovým průmyslem, zejména v době, kdy Evropa připravuje regulatorní rámec, který bude v nadcházejících letech určovat podmínky pro investice, inovace, bezpečnost a výrobu.