



Listopad 2025

STK každý rok: pojistka, nebo šikana?

Jan Rovenský

Shrnutí

Evropská komise navrhuje, aby auta starší než 10 let musela každý rok absolvovat technickou kontrolu. Opatření má zvýšit bezpečnost, avšak podle odborníků postrádá oporu v datech a může přinést více škody než užitku. Kritici poukazují na zanedbatelný vliv technických závad na nehodovost, přetížení systému, negativní dopad na nízkopříjmové domácnosti i na širší kontext omezování svobody mobility.

Hlavní body

- Zanedbatelný bezpečnostní přínos: Statistiky i studie potvrzují, že technické závady způsobují méně než 1 % nehod. Návrh tak reaguje na problém, který ve skutečnosti neexistuje.
- Sociální nespravedlnost a nepraktičnost: Nejvíce by byli postiženi lidé na venkově a ti, kteří si nemohou dovolit nová auta. Náklady a logistické nároky by zatížily miliony řidičů a přetížily kontrolní stanice.
- Skrytý útok na svobodu mobility: V kombinaci s emisními regulacemi, zákazem spalovacích motorů a tlakem na elektromobilitu jde spíše než o bezpečnost o součást širší strategie: omezit individuální automobilismus a zavést větší kontrolu nad chováním lidí.

Úvod

Evropská komise na jaře 2025 představila návrh na reformu pravidel technických kontrol vozidel. Podle nového plánu by osobní automobily starší než 10 let musely v Evropské unii absolvovat technickou kontrolu každý rok namísto současného dvouletého intervalu. Evropská komise uvádí, že hlavním cílem opatření je zvýšit bezpečnost silničního provozu, snížit počet dopravních nehod a modernizovat pravidla. Mezi řidiči, odborníky i některými členskými státy však návrh vyvolal silný odpor. Kritici upozorňují na nepřiměřenou zátěž pro nízkopříjmové skupiny, znevýhodnění vlastníků starších vozidel, ekologické paradoxy a nedostatečné důkazy o skutečné efektivitě každoročních kontrol v prevenci nehod. Nabízí se tak otázka, zda jde o legitimní bezpečnostní opatření, nebo o další formu byrokratizace, jejímž skutečným cílem je kontrola nad občany.

Technické kontroly a bezpečnost: očekávání versus realita

Základní argument Evropské komise pro zavedení každoroční technické kontroly starších vozidel je jednoduchý: starší auta jsou častěji technicky závadná a mohou představovat riziko pro bezpečnost silničního provozu. „Odhaduje se, že (...) bude v období 2026–2050 zachráněno zhruba 7 000 životů a zabráněno přibližně 65 000 vážným zraněním. (...) Starší vozidla mají obvykle více závad, častěji se účastní nehod a představují vyšší podíl vozidel s vysokými emisemi. Každoroční kontrola starších osobních a lehkých užitkových vozidel může významně přispět ke snížení počtu nehod a škodlivých emisí,“ uvádí návrh Evropské komise. Cílem nové legislativy je tedy zlepšit bezpečnost na silnicích, snížit počet nehod způsobených technickým stavem vozidla, předejít tragédiím, jimž lze podle Komise zabránit pravidelnější kontrolou, a současně snížit emise (EK 2025). Zásadní otázkou však zůstává, zda technický stav vozidla skutečně hraje hlavní roli při dopravních nehodách.

Automobilový klub ADAC se k návrhu staví kriticky. Podle jeho hodnocení je zkracování intervalů technických kontrol neúměrné a neospravedlnitelné. Technické závady způsobují méně než jedno procento smrtelných nehod, přičemž tyto závady běžná STK často ani neodhalí. Výzkum dopravních nehod provedený Technickou univerzitou v Drážďanech už dříve na žádost ADAC prokázal, že zkrácení intervalu na jeden rok nemá měřitelný vliv na bezpečnost. Každoroční STK by tak znamenala značnou administrativní i finanční zátěž, aniž by přinesla prokazatelné zlepšení bezpečnosti (ADAC 2025).

Také studie německého výzkumného institutu FKA potvrdila, že technické závady hrají zcela zanedbatelnou roli mezi příčinami dopravních nehod. Většinu smrtelných nehod (více než 99 %) způsobuje lidské chování a vnější faktory, zatímco pouze 0,7 % nehod je zapříčiněno technickými závadami, z nichž nejčastější jsou problémy s pneumatikami (FKA 2025). Podobné výsledky potvrzují i údaje z Velké Británie, kde je 95 % havárií způsobeno lidským faktorem, zejména nepřiměřenou rychlostí, nepozorností, vlivem alkoholu nebo nedodržováním předpisů (Butler 2024). Také studie z Polska ukázala, že řidiči zapříčiní 86 % nehod a chodci 12 %, tedy celkem 98 %. Nehody způsobené technickým stavem vozidla tvoří pouze 0,5 % případů (Gorzelańczyk, Kliszewski, Piątkowski, 2023).

V České republice je většina vážných dopravních nehod způsobena nepřiměřenou rychlostí, zatímco technický stav vozidla má na nehodovost naprosto zanedbatelný podíl. Technická závada jako příčina dopravní nehody je natolik výjimečná, že ji policie ani neuvádí samostatně ve statistikách (CDV 2024, Lánský 2025). Ukazuje se tedy, že neexistuje přímá souvislost mezi stářím vozového parku a nehodovostí.

Finanční a sociální dopady na majitele vozidel

Průměrné stáří osobních automobilů v EU činí 12,3 roku, v Německu je to jen 10 let, v Polsku a Rumunsku 15 let a v Řecku dokonce 17 let (ACEA 2024). Česká republika s průměrným stářím vozového parku 16,4 roku patří mezi země s nejstaršími auty v Evropě (Semecký 2024). Stáří osobních vozidel, jichž je v Česku registrováno 6,7 milionu a která mají platnou technickou prohlídku, zaplacené povinné ručení a skutečně jezdí, činí v průměru 12 let (Lánský 2025).

Z hlediska frekvence technických kontrol nejsou státy EU jednotné. Stejný systém jako Česká republika mají například Slovensko, Německo, Maďarsko, Francie či Dánsko. V Rakousku a Belgii musí desetiletá auta na kontrolu každý rok, v Portugalsku a Nizozemsku už od osmi let. V Polsku dokonce podléhají každoroční kontrole všechna vozidla starší pěti let. V současnosti má 16 z 27 členských států EU každoroční technické kontroly pro vozy starší než 10 let (Lánský 2025).

Kritici nového návrhu upozorňují na nepoměr mezi skutečným přínosem a náklady. Zavedení každoroční technické kontroly starších aut by zatížilo miliony řidičů dodatečnými výdaji a logistickými komplikacemi, aniž by přineslo jasný přínos pro bezpečnost. Současná pravidla přitom již dnes umožňují státním orgánům vyřadit z provozu technicky nevyhovující vozidla. Moderní zařízení navíc dokáží během pravidelné dvouleté kontroly odhalit i závady, které by dříve mohly zůstat nepovšimnuty.

Naopak zvýšený počet kontrol by mohl paradoxně vést k přetížení kontrolních stanic a tím i ke zhoršení kvality samotných prohlídek. V některých zemích chybí dostatek odborníků i kapacit, což by mohlo prodloužit čekací lhůty a zvýšit tlak na formální, méně důkladné kontroly. V Česku je v současnosti 340 stanic technické kontroly. Pokud by všechna vozidla starší než 10 let musela každoročně na kontrolu, znamenalo by to nárůst o 1,675 milionu hodin práce ročně. Systém by proto vyžadoval vznik přibližně 500 nových stanic, nebo by ty stávající musely prodloužit provozní dobu na 12 hodin denně a zvládnout odbavit pět vozidel za hodinu, což není reálné (Lánský 2025). Bez výrazného navýšení kapacit by tak celý systém zkolaboval.

Návrh, aby se vozy starší než 10 let musely podrobovat každoroční technické kontrole, by zasáhl většinu evropských řidičů. Nejvíce by se však dotkl sociálně slabších skupin, venkovských obyvatel a řidičů v zemích s vyšším průměrným stářím vozového parku, jako je právě Česká republika. Pro tyto lidi je starší automobil často jediným dostupným dopravním prostředkem a jeho provozování nezbytnou součástí každodenního života – ať už kvůli práci, dopravě dětí, návštěvám lékaře nebo zajištění základních potřeb. Zatímco obyvatelé velkých měst, kde je kvalitní veřejná doprava, mají řadu alternativ, obyvatelé menších obcí jsou na svém vozidle existenčně závislí.

Lidé, kteří si nemohou dovolit nový automobil, jsou často nuceni udržovat svůj starý vůz v provozuschopném stavu, protože jakákoli závada pro ně představuje vážný problém. Pravidelné opravy a údržba se tak dějí z vlastní iniciativy, často v kratších intervalech, než vyžaduje zákon. Navíc stáří vozidla nutně neznamená, že jde o „šrot na kolech“. „Můj třiatřicet let starý trojkový bavorák má najeto 330 tisíc kilometrů, ale technickou vždy projde, protože ho s láskou opečovávám. Takže toto nařízení postihne nás, kteří se o svá auta staráme, aby nám dlouho vydržela. Cíl je jasný – co nejvíce lidem znepríjemnit vlastnictví starých aut, abychom je vyměnili za nová nebo přestali jezdit úplně,“ říká Petr Horák ze Svazu dovozců automobilů (Lánský 2025).

V návrhu Evropské komise navíc chybí jakákoli zmínka o kompenzačních mechanismech nebo podpoře nízkopříjmových domácností. Zatímco ekologická opatření, jako jsou dotace na výměnu kotlů nebo zateplování, často zahrnují speciální programy pro zranitelné skupiny, v případě technických kontrol nic takového uvedeno nebylo. To vyvolává otázky ohledně sociální spravedlnosti celého návrhu,

protože v některých regionech by mohlo dojít k urychlení vyřazování starších, ale stále funkčních aut z provozu, aniž by existovala dostupná alternativa. To by mohlo vést k marginalizaci některých skupin obyvatel a tzv. dopravní exkluzi – stavu, kdy si část lidí zkrátka nemůže dovolit jezdit autem.

Proti záměru zavést každoroční technické kontroly se postavila také vláda, Ministerstvo dopravy i Senát. Vláda v současnosti hledá v EU další státy, s nimiž by mohla návrh zablokovat. Konečné rozhodnutí na úrovni EU se očekává v následujících měsících (Vaculík 2025; Srpová, Matoušek 2025).

Bezpečnost, nebo omezení automobilismu?

Zatímco Evropská komise formálně prezentuje návrh každoročních technických kontrol jako bezpečnostní opatření, nelze přehlédnout širší souvislosti, které vzbuzují podezření, že skutečným cílem může být spíše další krok k omezení individuální mobility. Automobil je už více než století symbolem osobní svobody, soběstačnosti a ekonomického rozvoje. Umožnil lidem žít mimo města, dojíždět za prací či lékařem a svobodně se pohybovat. Návrhy, které pod různými záminkami znevýhodňují provoz starších vozidel, lze proto vnímat jako snahu tuto svobodu systematicky omezovat.

Zejména ve spojení s dalšími opatřeními, jako jsou přísné emisní limity, rozšíření emisních povolenek na domácnosti (ETS2) či zákaz spalovacích motorů od roku 2035, který prosadila vláda Petra Fialy během českého předsednictví v Radě EU, lze spekulovat, že cílem je spíše postupná regulace a kontrola pohybu občanů. Elektromobily, často prezentované jako ekologická alternativa, s sebou přinášejí i nové možnosti digitální kontroly a závislosti na centrálních systémech. Pokud budou zároveň omezovány starší vozy, lidé se nebudou moci svobodně rozhodovat, čím jezdit – budou k přechodu na nové technologie de facto donuceni náklady, regulacemi a zákazy.

Celková logika návrhu působí rozporuplně. Nejvyšší koncentrace emisí i nejnovější vozidla se přirozeně nacházejí ve větších městech, kde žije movitější populace. Venkov, který disponuje staršími vozy, má naopak nižší hustotu provozu i menší podíl na znečištění, ale právě ten by byl návrhem nejvíce zasažen.

Politický odpor proti návrhu se objevuje napříč stranami. Ministr dopravy Martin Kupka (ODS) návrh EU odmítl a oznámil, že se mu Česká republika bude bránit. Nelze však opomenout, že právě vláda Petra Fialy v minulosti aktivně podporovala zpřísnění emisních limitů, rozšíření emisních povolenek na domácnosti a schválení zákazu spalovacích motorů od roku 2035. Tento rozpor mezi rétorikou a činy politických představitelů podkopává důvěru veřejnosti v jejich upřímnost i ochotu hájit skutečné zájmy občanů. Stále však existuje prostor pro vznik blokační iniciativy v rámci EU, která by mohla přijetí návrhu zamezit.

V konečném důsledku návrh Evropské komise neřeší žádný reálný problém. Nehodovost není způsobena technickým stavem vozidel, ale především lidským faktorem. Emise nejsou zásadně vyšší kvůli starším vozům na venkově – a ve městech jsou díky modernějšímu vozovému parku naopak nižší. Celkové emise v EU jsou navíc v porovnání s jinými částmi světa minimální.

Závěr

Návrh Evropské komise, o němž budou jednat Evropský parlament a Evropská rada, je třeba odmítnout. Zavedení každoroční technické kontroly starších vozidel je ukázkovým příkladem zbytečného, neefektivního a sociálně necitlivého opatření, které namísto řešení reálných problémů přináší jen další byrokratickou zátěž a omezení svobody. Neexistují žádné důkazy, že častější kontroly zlepší bezpečnost

– technické závady se na nehodách podílejí pouze zanedbatelně. Všechny dostupné studie i statistiky potvrzují, že klíčovým faktorem nehodovosti je chování řidiče, nikoli technický stav vozidla.

Celé opatření navíc postrádá logiku i spravedlnost. Nejvíce dopadne na ty, kteří si nemohou dovolit nový automobil – obyvatele venkova a nízkopříjmové skupiny. Zatímco města mají moderní vozový park a dostupnou veřejnou dopravu, venkov spoléhá na starší vozy, často udržované v perfektním technickém stavu. A právě tito lidé budou návrhem nejvíce poškozeni. Namísto zlepšení bezpečnosti či kvality ovzduší hrozí, že bude omezen přístup lidí ke zdravotní péči, zaměstnání nebo vzdělání.

Inspirací by mohla být spíše praxe ve Spojených státech, kde povinná technická kontrola neexistuje. Technický stav vozidla je zde výhradní odpovědností řidiče a v případě nehody se přezkoumává individuálně. Namísto formálních prohlídek a direktiv z Bruselu bychom měli začít uvažovat o efektivnějším, odpovědnostním systému. Ten by mohl být založen na digitální evidenci oprav, technickém monitoringu vozidel, individuální odpovědnosti a například i spolupráci s pojišťovnami, které by podle reálného technického stavu upravovaly výši pojistného.

Místo svobody tak přichází centrálně řízený model, který lidem diktuje, co a jak mají dělat. Ve jménu falešného bezpečí se omezuje mobilita, přístup k dopravě a svobodný pohyb – jeden z pilířů moderní společnosti. Opatření tohoto typu občany nechrání, ale svazují je do systému, kde stát údajně ví lépe než oni sami, co je pro ně dobré. To je nebezpečný směr. Pokud mu včas nezabráníme, riskujeme, že svobodná volba a individuální odpovědnost se stanou jen prázdnými pojmy.

Zdroje

- ACEA. 2024. 9. 9. „Average age of EU vehicle fleet by country.“ ACEA – European Automobile Manufacturers' Association. Dostupné na: <https://www.acea.auto/figure/average-age-of-eu-vehicle-fleet-by-country>
- ADAC. 2025, 14. 5. „Jährlicher TÜV: EU will ältere Autos öfter zur HU schicken.“ ADAC. Dostupné na: <https://www.adac.de/news/eu-jährlicher-tuev/>
- Butler, N. 2024, 1. 11. „Tackling work related driver safety: why human factors are key.“ British Safety Council. Dostupné na: <https://www.britsafe.org/safety-management/2024/tackling-work-related-driver-safety-why-human-factors-are-key>
- CDV 2024, 9. 7. „Nepřiměřená rychlost je nejtragičtější příčinou dopravních nehod, při každé tisícovce takových nehod zemřou 4 lidé a 8 osob je těžce zraněno“. Centrum dopravního výzkumu. Dostupné na: <https://www.cdv.cz/tisk/neprimerena-rychlost-je-nejtragictejsi-pricinou-dopravnich-nehod-pri-kazde-tisicovce-takovych-nehod-zemrou-4-lide-a-8-osob-je-tezce-zraneno>
- ETSC. 2022. „Annual Road Safety Performance Index (PIN) Report.“ Dostupné na: <https://etsc.eu/pin>
- Evropská komise. 2025. Návrh směrnice o pravidelných technických prohlídkách motorových vozidel a jejich přípojných vozidel a směrnice o silničních technických kontrolách užitkových vozidel provozovaných v Unii. COM/2025/180 final. Dostupné na: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=celex%3A52025PC0180>.
- FKA. 2025. „Study on the Roadworthiness Package: Final Report. Aachen: fka GmbH.“ Dostupné na: https://www.fka.de/images/publikationen/2025/ACEA_-_Study_on_the_Roadworthiness_Package_Final_Report.pdf
- Gorzelańczyk, P., Kliszewski, Ł., Piątkowski, P. 2023. „Analysis of the impact of the technical condition of vehicles on road safety“. Archiwum Motoryzacji 100(2), s. 62–74. DOI: 10.14669/AM/168680
- Lánský, T. 2025, 29. 4. „Řidiči starých aut budou muset každý rok na technickou kontrolu, navrhuje Brusel.“ iDnes.cz. Dostupné na: https://www.idnes.cz/zpravy/domaci/stk-auto-evropska-unie-technicka-kontrola-brusel-ridic.A250428_190501_domaci_krd
- Semecký, P. 2024, 16. 12. „Alarmující stáří aut v Česku: Nová analýza odhalila faktor, který všechno zhoršuje“. Autoweb. Dostupné na: <https://autoweb.cz/alarmujici-stari-aut-v-cesku-nova-analyza-odhalila-faktor-ktery-vsechno-zhorsuje>
- Srpová, E.; Matoušek, J. 2025, 24. 6. „Češi jsou proti každoroční STK pro starší auta. Senát ji zkritizoval, hledá spojení“. Aktuálně.cz. <https://zpravy.aktualne.cz/ekonomika/auto/kazdorocni-stk-pro-starsi-auta-se-odklada-cesi-jsou-proti-na/r~ec871870510111f0a065ac1f6b220ee8/>
- Vaculík, R. 2025. 2. 7. „Na STK každý rok? Senát odmítl návrh Evropské komise“. Novinky.cz. <https://www.novinky.cz/clanek/domaci-na-stk-kazdy-rok-senat-odmitl-navrh-evropske-komise-40528523>

Autor



JAN ROVENSKÝ

Analytik

Vystudoval Filozofickou fakultu Univerzity Karlovy, obor anglistika a politologie, v roce 2008 získal doktorát z politické teorie na univerzitě LUISS Guido Carli v Římě. Patnáct let pracoval v deníku Právo, kde zprvu působil v zahraniční redakci. Od roku 2009 pracoval v politickém oddělení, od roku 2018 do ledna 2021 na pozici zástupce šéfredaktora. Od února 2021 je poradcem předsedy hnutí ANO v oblasti médií.

Vydavatel



INSTITUT PRO POLITIKU A SPOLEČNOST

Posláním Institutu je zkvalitňování českého politického a veřejného prostředí prostřednictvím profesionální a otevřené diskuse a vytvoření živé platformy, která pojmenovává zásadní problémy, vypracovává jejich analýzy a nabízí recepty pro jejich řešení formou spolupráce expertů a politiků, mezinárodních konferencí, seminářů, veřejných diskuzí, politických a společenských analýz dostupných celé české společnosti. Jsme přesvědčeni, že otevřená odborná diskuse a poznání podstaty a příčin jednotlivých problémů jsou nutným předpokladem jakéhokoli úspěšného řešení problémů současné společnosti.



Martinská 2, 110 00 Praha 1



+420 602 502 674



www.politikaspolecnost.cz



office@politikaspolecnost.cz