Technické kontroly a STK v Slovenskej republike v roku 2025

Základné štatistické ukazovatele

(9.3.2026)

Pred rokom sme prehľad základných štatistických ukazovateľov za 2024 začínali otázkou, či sa pandemický dvadsaťjedenpercentný pokles predaja nových vozidiel z roku 2020 negatívne prejavil aj na celkovom počte vykonaných technických kontrol na Slovensku. Väčšina nových vozidiel totiž prichádza na prvú technickú kontrolu práve po štyroch rokoch od prvého prihlásenia do evidencie. Čísla ukázali, že dopad na dopyt po technických kontrolách v roku 2024 bol len mierny, pokles nebol až tak dramatický.

Rok 2021 bol z hľadiska prihlásení nových vozidiel do evidencie už o čosi lepší, ich počet vzrástol podľa údajov policajného zboru medziročne o 3,5 %. A ako ukazujú nasledujúce riadky, aj počet vykonaných technických kontrol zaznamenal v roku 2025 medziročný nárast. Celoslovenský nárast dopytu po technických kontrolách ale stále zaostáva za tempom rastu počtu STK, pracoviská ho preto nemusia pocítiť, ba práve naopak, v priemere prichádza na jednotlivé STK vozidiel menej.

Obzrime sa ešte raz späť na vývoj počas pandémie a tesne po nej. V roku 2022 prišlo oživenie trhu, ale predaje nových vozidiel spomaľovala čipová a logistická kríza. V roku 2023 už nastal skokový nárast predaja nových vozidiel. So štvorročným oneskorením tomu bude zodpovedať trend dopytu po technických kontrolách, ale to už bude predmetom až budúcoročného štatistického prehľadu.

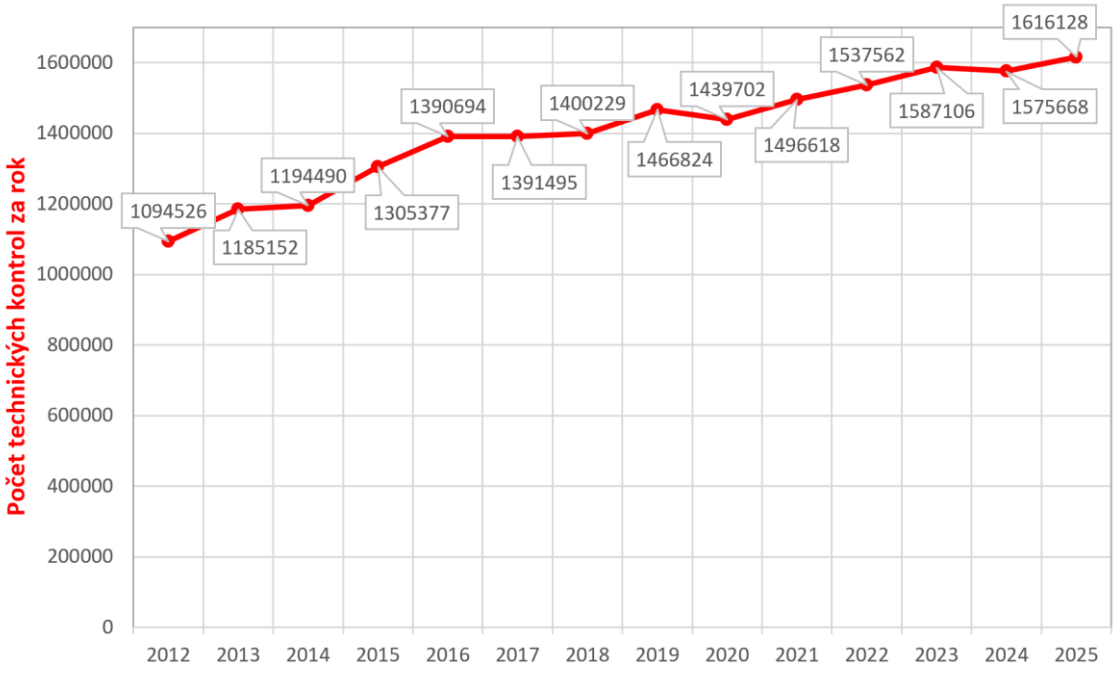
I. Počet vykonaných technických kontrol

V roku 2025 bolo vo všetkých staniciach technickej kontroly (STK) v Slovenskej republike vykonaných celkovo 1 616 128 technických kontrol vozidiel, z toho bolo 1 430 086 technických kontrol pravidelných. Podrobné počty jednotlivých druhov technickej kontroly sú uvedené v tabuľke:

Druh technickej kontroly	*Počet vykonaných kontrol v roku 2025*
Pravidelná	1 430 086
Opakovaná k pravidelnej	126 250
Na prepravu nebezpečných vecí (ADR)	1 484

Opakovaná – k ADR	160
Na vydanie prepravného povolenia (CEMT/ECMT)	1 272
Opakovaná – k CEMT/ECMT	130
Administratívna	52 349
Administratívna – k ADR	61
Administratívna – k CEMT/ECMT	14
Zvláštna	4 322
Celkom	**1 616 128**

Na obrázku je znázornený diagram vývoja celkového počtu vykonaných technických kontrol v Slovenskej republike v období rokov 2012 až 2025:



Po miernom poklese celkového počtu vykonaných kontrol v roku 2024 sa vrátil trend rastu - počet kontrol medziročne stúpol o 2,57 %. Nárast počtu kontrol však stále zaostáva za tempom rastu počtu STK (viac v časti IV).

Technické kontroly na vydanie prepravného povolenia (CEMT) pokračovali v poklese, ktorému sme sa podrobnejšie venovali v štatistickom prehľade za rok 2023. Medziročný pokles ich počtu oproti roku 2024 predstavoval 9,66 %, oproti maximálnemu počtu v najúspešnejšom roku 2007 však ide o prepad

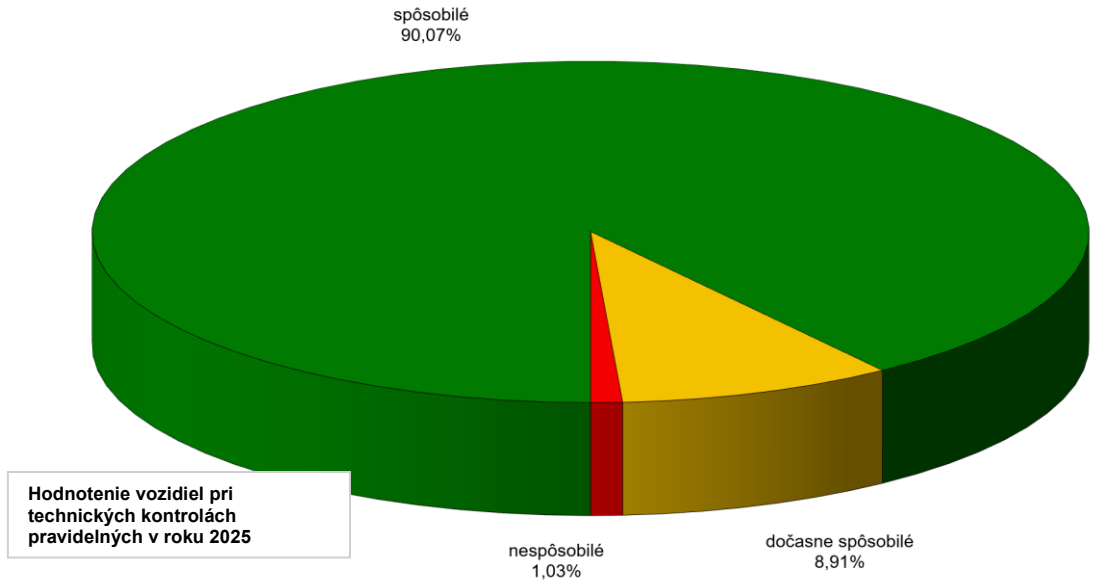
až o 92,76 %. Technické kontroly na prepravu nebezpečných vecí (ADR) zaznamenali medziročný pokles tiež, a to o 1,07 %.

Z celkového počtu 1 430 086 technických kontrol pravidelných bola veľká väčšina (približne 87 %) vykonaná na osobných automobiloch (patria do kategórie M1) a ľahkých nákladných automobiloch (N1), ktoré vďaka svojim počtom tvoria aj väčšinu prevádzkovaných vozidiel na cestách. Kontroly ťažkých nákladných automobilov (N2 a N3) a autobusov (M2 a M3) predstavovali len približne 5 % technických kontrol pravidelných, hoci vozidlá z tejto skupiny musia podstupovať technickú kontrolu oproti ľahkým vozidlám častejšie. Podrobnejšie rozdelenie vykonaných technických kontrol pravidelných podľa kategórií vozidiel je predmetom pripojenej tabuľky:

Kategória vozidla		*Počet vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2025*	*Podiel v percentách*
L	motocykel, trojkolka a štvorkolka	55 559	3,89 %
M1	automobil na prepravu osôb do 8 miest na sedenie okrem miesta vodiča	1 116 996	78,11 %
M2 a M3	autobus	11 688	0,82 %
N1	automobil na prepravu nákladov do celkovej hmotnosti 3,5 t vrátane	123 242	8,62 %
N2 a N3	automobil na prepravu nákladov s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	63 815	4,46 %
O2	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou od 750 kg do 3,5 t vrátane	6 003	0,42 %
O3 a O4	prípojné vozidlo s celkovou hmotnosťou nad 3,5 t	27 070	1,89 %
R	prípojné vozidlo za traktor	6 793	0,48 %
T	kolesový traktor	18 870	1,32 %
Iné (kategória nepodliehajúca technickej kontrole pravidelnej alebo chybne zapísaná kategória)		50	0,00 %
Celkom		**1 430 086**	**100,00 %**

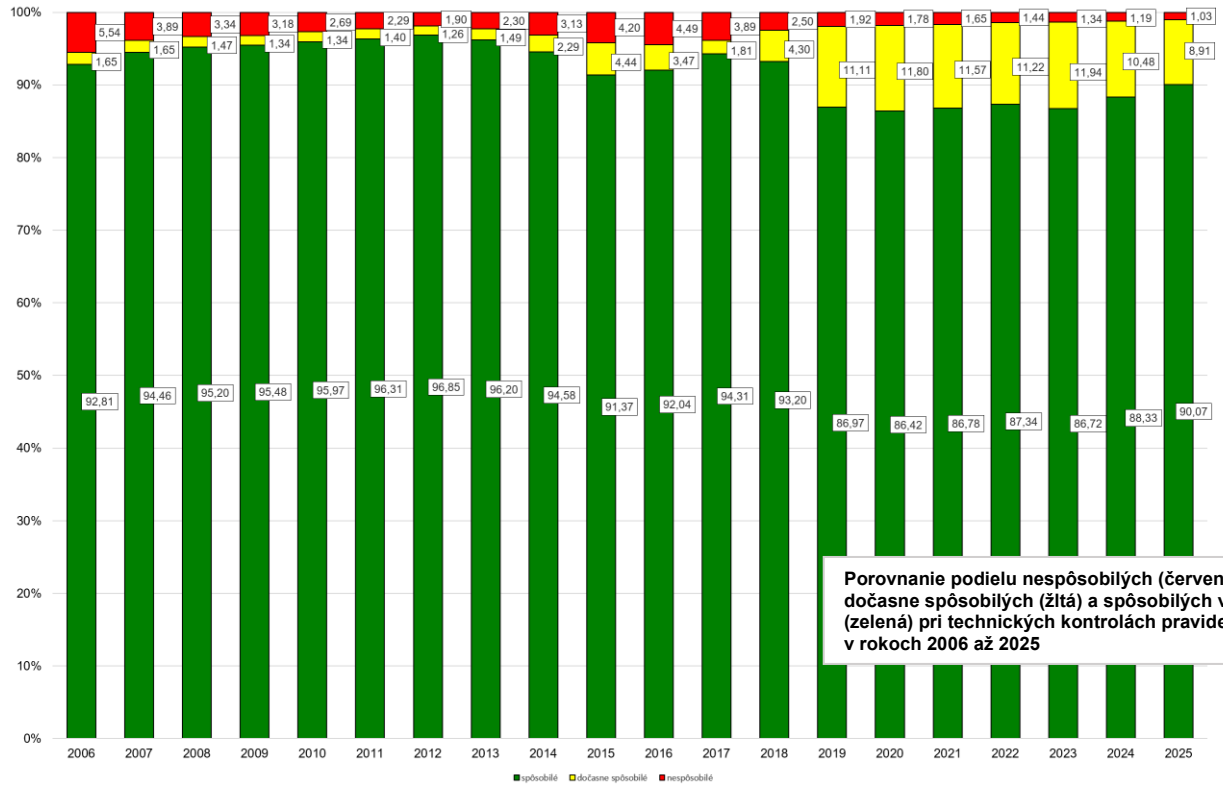
II. Hodnotenie vozidiel pri technických kontrolách

Výsledkom vykonaných 1 430 086 technických kontrol pravidelných bolo v 1 288 013 prípadoch, čiže pri 90,07 % vozidiel, hodnotenie spôsobilé na premávku na pozemných komunikáciách. V 127 411 prípadoch (8,91 %) boli vozidlá z dôvodu zistenej vážnej chyby vyhodnotené ako dočasne spôsobilé a v 14 662 prípadoch (1,03 %) kvôli zistenej nebezpečnej chybe alebo kvôli iným z predpisov vyplývajúcim dôvodom ako nespôsobilé na premávku.



Podiel neúspešných vozidiel (zahŕňajúcich vozidlá hodnotené ako dočasne spôsobilé a nespôsobilé), ktorý je dôležitým kritériom pri porovnávaní kvality vykonávanej kontroly medzi jednotlivými STK alebo aj medzi jednotlivými štátmi EÚ navzájom, pokračoval v roku 2025 v poklese, medziročne až o 1,73 percentuálneho bodu. Zdá sa, že nejde len o príznak poklesu kvality kontroly (pričom kvalitou sa rozumie dôslednosť kontroly a vyznačenia všetkých zistených chýb vozidla), ale ide tiež o dôsledok toho, že mnohé STK ponúkajú službu „predkontroly“ bez zápisu do informačného systému. Technickú kontrolu následne vykonajú len na tých vozidlách, pri ktorých je predpoklad, že kontrolou prejdú úspešne.

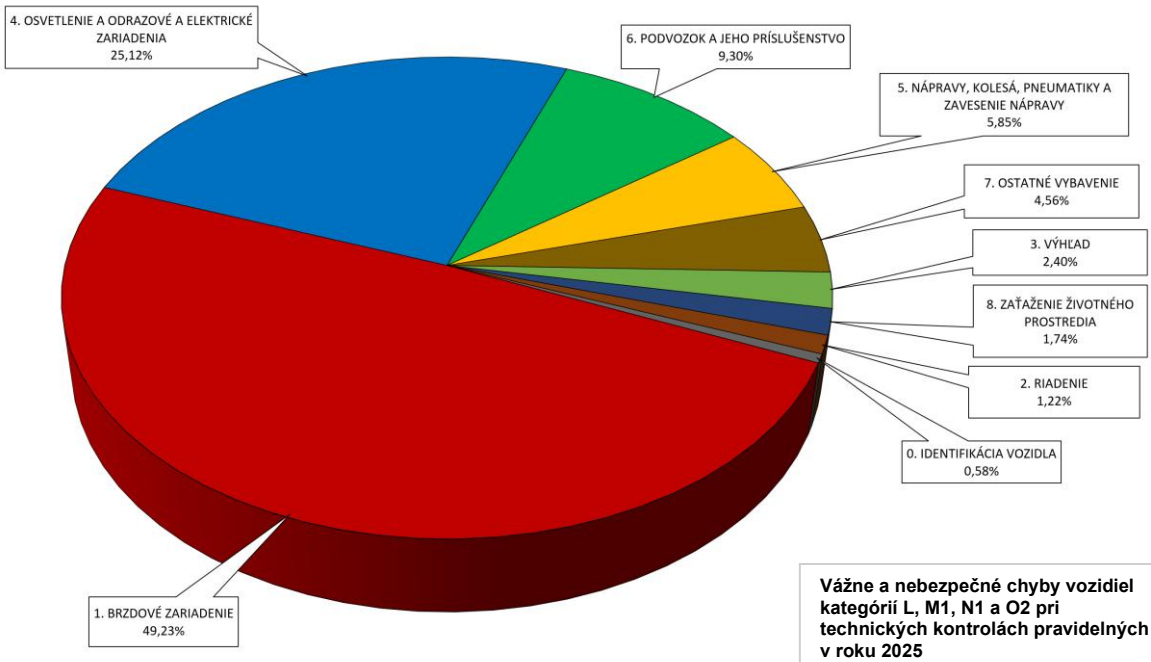
Hodnotenie vozidiel pri technických kontrol pravidelných v rokoch 2006 až 2025 vidno na ďalšom z diagramov:



Porovnanie podielu nespôsobilých (červená farba), dočasne spôsobilých (žltá) a spôsobilých vozidiel (zelená) pri technických kontrolách pravidelných v rokoch 2006 až 2025

III. Chyby vozidiel zisťované pri technických kontrolách

Rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel (kategórií L, M1, N1 a O2) pri technických kontrolách pravidelných v roku 2025 medzi jednotlivé skupiny kontrolných položiek zobrazuje ďalší z diagramov. Tak ako po minulé roky, aj v roku 2025 **najčastejšie prichádzalo k zisteniu závažnejších chýb predovšetkým na brzdových zariadeniach a na zariadeniach osvetlenia (vrátane elektrických zariadení)**. Jedinou výraznejšou zmenou oproti minulosti je to, že sa chyby náprav, kolies, pneumatík a zavesení kolies dostali na tretiu priečku, pred chyby ostatného vybavenia.



Vážne a nebezpečné chyby vozidiel kategórií L, M1, N1 a O2 pri technických kontrolách pravidelných v roku 2025

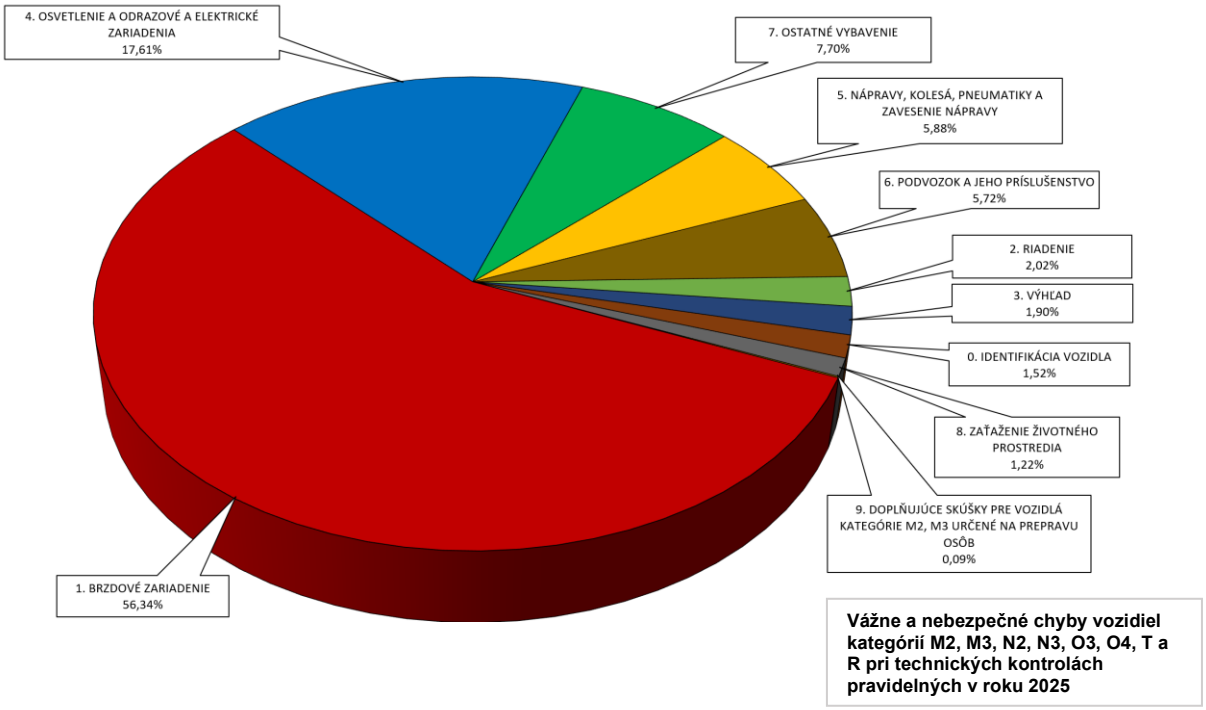
Prevahu chýb týkajúcich sa bŕzd a osvetlenia vidno i v rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných konkrétnych vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel. Oproti roku 2024 neprišlo v tabuľke ku žiadnej zmene poradia, ale početnosť výskytu chýb na čelných priečkach rebríčka klesla o niekoľko desatín percentuálneho bodu.

10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ľahkých vozidiel

Poradie	*Chyba*		*Výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel*
1.	1.2.1.b.1	Brzdná sila prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek z kolies je v niektorom okamihu merania menšia než 70 % najväčšej zaznamenanej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.	2,73%

2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa, alebo kolísanie narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy.	2,64%
3.	1.4.2.1	Brzdný účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	1,70%
4.	4.3.1.a.2	Svietidlo/svetelný zdroj v prípade brzdových svietidiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,71%
5.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	0,63%
6.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svietidla s jediným svetelným zdrojom (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných resp. je vážne narušená viditeľnosť).	0,59%
7.	4.5.1.a.2	Svetelný zdroj predných svetlometov do hmly alebo zadných hmlových svietidiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,54%
8.	4.1.2.a	Nastavenie stretávacieho svetla nie je v rozmedzí stanovenom v predpísaných podmienkach.	0,54%
9.	1.1.14.a.1	Brzdový bubon alebo kotúč je opotrebený alebo nadmerne skorodovaný (na činnej ploche je vytvorený pórovitý povrch).	0,45%
10.	4.4.1.a.2	Svietidlo/svetelný zdroj v prípade smerového alebo výstražného svietidla s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,38%

Podobné je rozdelenie vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel (kategórie vozidiel M2, M3, N2, N3, O3, O4, T a R). Ako vidno na nasledujúcom diagrame, tiež prichádza najčastejšie k ich zisteniu na **brzdových zariadeniach a zariadeniach osvetlenia.** Oproti predchádzajúcemu roku prišlo len k miernemu zvýšeniu podielu chýb osvetlenia na úkor podielu chýb brzd.



V rebríčku desiatich najčastejšie zisťovaných konkrétnych vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel podľa očakávania dominujú chyby bŕzd, s odstupom ich nasledujú chyby osvetlenia. Technici naďalej najčastejšie zisťujú nesúmernosť pôsobenia prevádzkovej brzdy, nadmerné kolísanie jej brzdnej sily alebo nedostatočný účinok parkovacej brzdy. V porovnaní s predchádzajúcimi rokmi prišlo len ku vzájomnej výmene na štvrtom a piatom mieste, chyby svetelných zdrojov obrysových svietidiel predbehli nedostatočný účinok prevádzkovej brzdy. Znížila sa však početnosť výskytu chýb, na prvých priečkach rebríčka až o niekoľko percentuálnych bodov.

10 najčastejšie zisťovaných vážnych a nebezpečných chýb ťažkých vozidiel

Poradie	*Chyba*		*Výskyt na percentách z kontrolovaných vozidiel*
1.	1.2.1.b.1	Brzdná sila prevádzkovej brzdy na ktoromkoľvek z kolies je v niektorom okamihu merania menšia než 70 % najväčšej zaznamenanej sily na druhom kolese tej istej nápravy. Alebo v prípade skúšania na ceste sa vozidlo nadmerne odchyľuje od priameho smeru.	6,15%
2.	1.2.1.e	Nadmerné kolísanie brzdnej sily prevádzkovej brzdy v priebehu jednej otáčky kolesa, alebo kolísanie narúša pôsobenie prevádzkovej brzdy.	2,85%
3.	1.4.2.1	Brzdný účinok parkovacej brzdy nedosahuje predpísanú hodnotu, je však vyšší ako 50 % predpísanej hodnoty.	2,14%

4.	4.2.1.a	Chybný svetelný zdroj obrysového alebo denného prevádzkového svietidla s jediným svetelným zdrojom (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných resp. je vážne narušená viditeľnosť).	1,56%
5.	1.2.2.1	Účinok prevádzkovej brzdy nie je dostatočný, ale je väčší než 50 % minimálneho predpísaného zbrzdenia.	1,45%
6.	1.4.1.1	Parkovacia brzda nepôsobí na jednej strane nápravy.	1,31%
7.	1.2.2.SK.2	Pri meraní brzdných síl na použitie v extrapolačnom výpočte nebolo dosiahnutých aspoň 30% konštrukčného tlaku brzdného aktuátora na vozidle so vzduchotlakovou brzdovou sústavou (vozidlo nebolo pristavené na kontrolu v predpísanom stave zaťaženia a nebolo možné použiť inú alternatívnu metódu vyhodnotenia účinku prevádzkovej brzdy).	0,96%
8.	7.9.SK.1	Záznamové zariadenie vozidla, ktorého účel použitia vyžaduje používanie záznamového zariadenia, nemá platnú periodickú prehliadku, alebo periodická prehliadka nebola vykonaná v Slovenskej republike.	0,71%
9.	1.2.1.d	Nábeh brzdného účinku prevádzkovej brzdy na niektorom z kolies je zreteľne oneskorený.	0,68%
10.	4.5.1.a.2	Svetelný zdroj predných svetlometov do hmly alebo zadných hmlových svietidiel s jediným svetelným zdrojom nefunguje (v prípade LED zdrojov je menej ako 2/3 funkčných).	0,59%

Aj keď pri ľahkých aj ťažkých vozidlách chyby bŕzd dominujú v rebríčkoch najčastejšie zisťovaných, reálny stav vozidiel v cestnej premávke je pravdepodobne ešte horší. V súvislosti s našim projektom automatizácie vyhodnotenia fyzikálnych veličín nameraných pri kontrole bŕzd naďalej priebežne zisťujeme tisíce prípadov, kedy technik chybu bŕzd nevyznačil napriek tomu, že tak podľa nameraných hodnôt urobiť mal.

Podľa platných predpisov má dnes technik z nameraných údajov vyrátať parametre charakterizujúce pôsobenie a účinok bŕzd a porovnať ich s predpísanými hodnotami. Na prvotný, orientačný prehľad bezprostredne pri meraní mnohí používajú aj zobrazenie vyhodnotenia softvérom skúšobne na jej displeji, žiaľ často v každodennom strese a časovej tiesni ostávajú len pri ňom. Napríklad pri výpočte účinku prevádzkovej alebo parkovacej brzdy, ak ho vôbec skúšobňa zobrazuje, môže ísť o vyslovene zavádzajúci údaj, lebo skúšobňa nemá k dispozícii údaj o najväčšej celkovej prípustnej hmotnosti vozidla, ktorý do výpočtu vstupuje. A skúšobňa už vôbec nie je schopná vyrátať účinok komplexnejšími extrapolačnými metódami, čo je pri veľkej časti kontrolovaných vozidiel nevyhnutnosťou. Vyhodnocovanie na úrovni softvéru skúšobní navyše nie je medzi rôznymi výrobcami skúšobní štandardizované.

Z prípadov nevyznačenia chyby bŕzd sa drvivá väčšina týka práve účinku prevádzkovej alebo parkovacej brzdy. Teda nie komplikovanejších výpočtov, ako je súmernosť pôsobenia alebo kolísanie brzdnej sily, ale výpočtu, ktorý softvér skúšobne ani neponúka, keďže samotná skúšobňa naň nemá vstupné údaje.

Pri automatickom vyhodnotení sa výpočet a vyhodnotenie vykoná z prenesených nameraných dát v centrálnom informačnom systéme, rovnakými algoritmami bez ohľadu na značku alebo typ skúšobne a zo štandardizovaného rozsahu dát, opäť bez ohľadu na značku alebo typ skúšobne. Subjektívne ovplyvnenie hodnotenia technikom možno vďaka tomu vylúčiť.

IV. STK a ich technici technickej kontroly

Zriaďovanie nových STK je v Slovenskej republike regulované štátom na základe počtu vozidiel evidovaných v jednotlivých okresoch. Celkový počet STK v Slovenskej republike v minulosti kvôli regulácii dlhodobo stagnoval alebo rástol len mierne. K 20.5.2018 prišlo s nadobudnutím účinnosti zákona č. 106/2018 Z. z. ku zmene pravidiel regulácie, čoho dôsledkom bol vznik niekoľkých desiatok nových voľných miest na zriadenie STK.

Kým na konci roka 2018 bolo na Slovensku 147 STK, na konci roku 2024 ich bolo 205 a o rok neskôr, k 31.12.2025 celkovo 213. To predstavuje medziročný nárast počtu STK oproti roku 2024 o 3,90 % a oproti roku 2018, teda stavu pred zmenou pravidiel regulácie, až o 44,90 %. Na konci roka 2025 ostávalo 14 právoplatných, ale zatiaľ nerealizovaných povolení na zriadenie STK. Celkové počty kontrolných liniek jednotlivých typov na všetkých STK v Slovenskej republike boli k 31.12.2025 nasledovné:

Typ linky	*Kategórie vozidiel*	*Počet*
A	len ľahké (L, M1 do 3,5 t, N1, O1, O2)	170
B	len ťažké (M1 nad 3,5 t, M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R, C, Ps, Ls)	9
C	všetky (L, M, N, O, T, R, C, Ps, Ls)	187

Príloha č. 1 k zákonu č. 106/2018 Z. z. v znení účinnom od 1.1.2022 definuje ako základ pre určovanie a reguláciu siete STK v Slovenskej republike interval posunu vozidiel na kontrolnej linke, zvlášť pre ľahké vozidlá - 10 minút (z nich podliehajú technickým kontrolám pravidelným vozidlá kategórií L3, L4, L5, L6, L7, M1, N1 a O2), a zvlášť pre ťažké vozidlá - 14 minút (kategórie M2, M3, N2, N3, O3, O4, T, R2, R3 a R4). Ďalej sa v nej uvádza, že pre kontrolnú linku typu C možno predpokladať rozdelenie kapacity medzi skupinu ľahkých vozidiel a skupinu ťažkých vozidiel v pomere 5 : 1. Podľa prílohy č. 1 sa tiež predpokladá priemerné vyťaženie linky 8 hodín denne, nad rámec požiadaviek uvedených v zákone je možné zohľadniť priemerný počet pracovných dní v roku 250. Z týchto parametrov sa dá vypočítať teoretická ročná výkonnosť kontrolných liniek jednotlivých typov, a to pre typ A 12 000 tzv. jednotkových technických kontrol s dĺžkou trvania 20 minút (JTK), pre typ B 8 571 JTK ročne a pre typ C 9 326 JTK pre ľahké vozidlá ročne a 1 910 JTK pre ťažké vozidlá ročne. Treba zdôrazniť, že *JTK nie je reálnou technickou kontrolou, ale ide o zákonom definovanú jednotku na meranie kapacity siete*, ktorá musela byť zavedená kvôli rozdielom v rozsahu a dĺžke trvania kontrol rôznych kategórií vozidiel. Po vynásobení počtom kontrolných liniek z vyššie uvedenej tabuľky sa dá vyrátať teoretická ročná výkonnosť celej siete STK ako 3 783 962 JTK pre ľahké vozidlá a 434 309 JTK pre ťažké vozidlá.

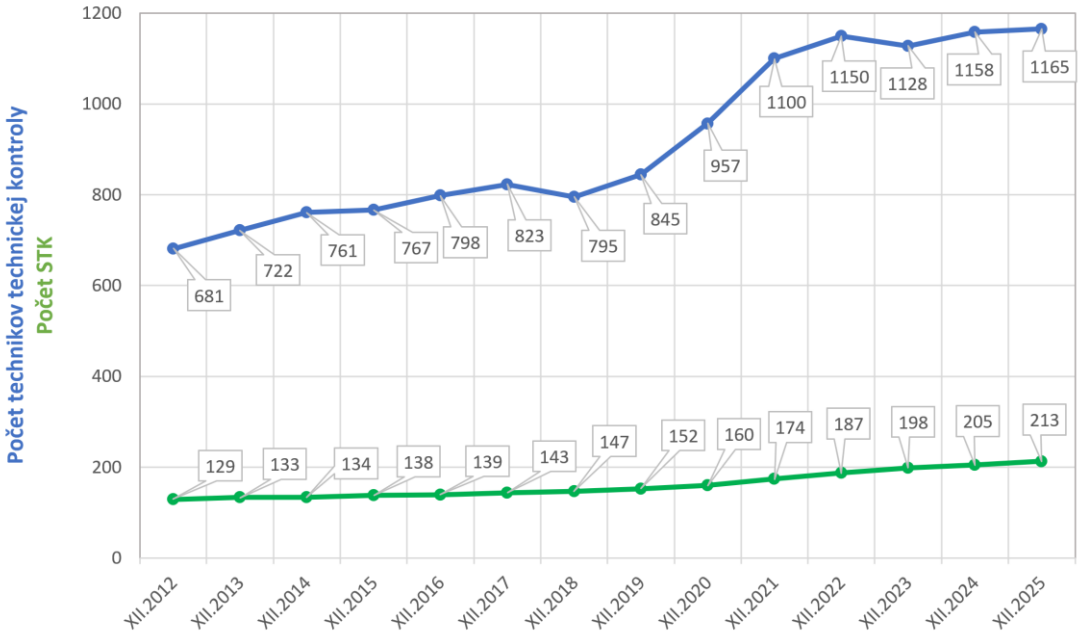
Časová náročnosť kontroly je pre väčšinu kontrolovaných vozidiel dlhšia než JTK, reálna výkonnosť siete vyjadrená počtom skutočne skontrolovaných vozidiel je preto prirodzene menšia. Príloha č. 1 zákona definuje tento rozdiel skutočnej dĺžky kontroly oproti JTK na základe štatisticky zisteného priemerného času vykonávania technickej kontroly pravidelnej na kontrolnej linke ako rôzne veľké násobky JTK pre jednotlivé kategórie vozidiel. Pre vozidlá kategórie L je priemerný čas trvania kontroly rovný 0,70-násobku JTK, pre vozidlá kategórie O2 rovný JTK, pre vozidlá kategórií M1 a N1 1,25-násobku JTK, pre vozidlá kategórií T, R2, R3 a R4 1,60-násobku JTK, pre vozidlá kategórií M2 a M3 1,80-násobku JTK a pre vozidlá kategórií N2, N3, O3 a O4 dvojnásobku JTK. Na základe týchto parametrov možno prerátať skutočné počty vykonaných technických kontrol pravidelných v roku 2025 na zodpovedajúce JTK takto:

Kategórie vozidiel	*Počet technických kontrol pravidelných v roku 2025*	*Časová náročnosť reálnej kontroly ako násobok JTK*	*Počet JTK zodpovedajúci reálnym technickým kontrolám pravidelným vykonaným v roku 2025 (zaokrúhlené na celé JTK)*
L3, L4, L5, L6 a L7	55 559	0,7	38 891
O2	6 003	1	6 003
M1 a N1	1 240 238	1,25	1 550 298
T, R2, R3 a R4	25 663	1,6	41 061
M2 a M3	11 688	1,8	21 038
N2, N3, O3 a O4	90 885	2	181 770

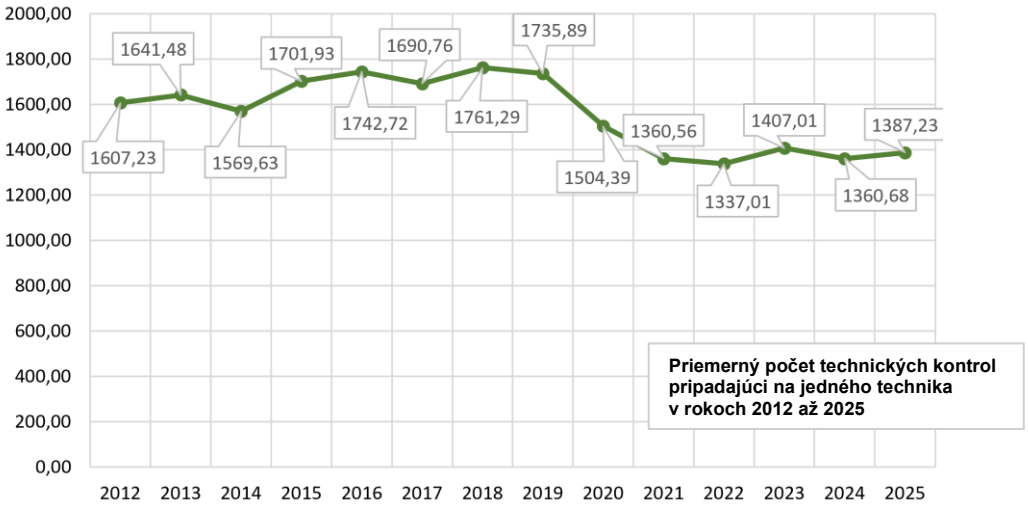
Ako vyplýva z tabuľky, pre ľahké vozidlá bol v roku 2025 vykonaný počet technických kontrol pravidelných zodpovedajúci po zaokrúhlení na celé čísla 1 595 192 JTK pre ľahké vozidlá a 243 869 JTK pre ťažké vozidlá. Tieto počty JTK prislúchajú len technickým kontrolám pravidelným a nezahŕňajú ostatné druhy technických kontrol uvedené v tabuľke na prvej a druhej strane, keďže pre ne nie je zákonom definovaná časová náročnosť ako násobok JTK.

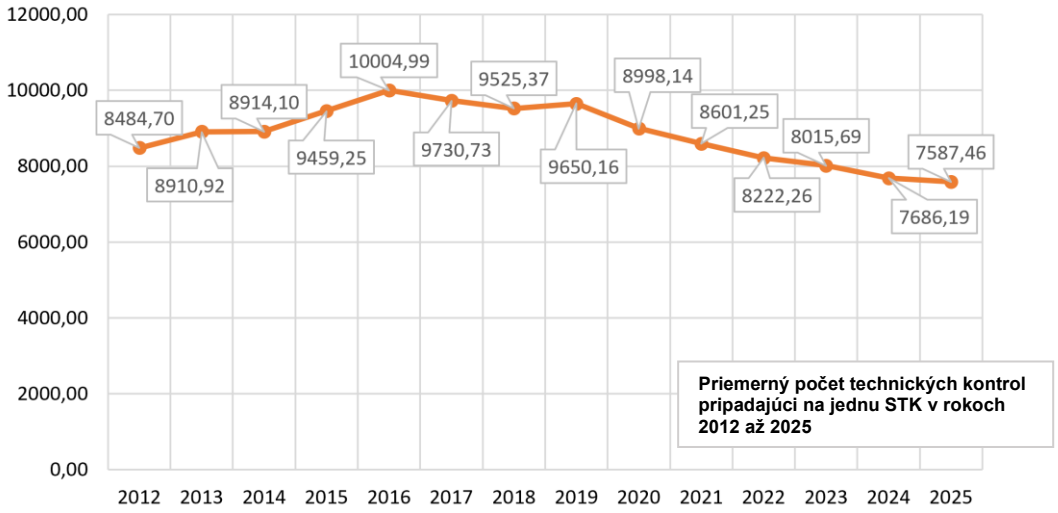
Po roku 2023, v ktorom po dlhodobom raste počet technikov technickej kontroly klesol, sme v roku 2024 opäť zaznamenali nárast, a ten pokračoval aj v roku 2025, hoci miernejším tempom. Ku koncu roka 2025 bolo na Slovensku spolu 1 165 technikov technickej kontroly, čo je o 7 technikov alebo o 0,60 % viac ako rok predtým.

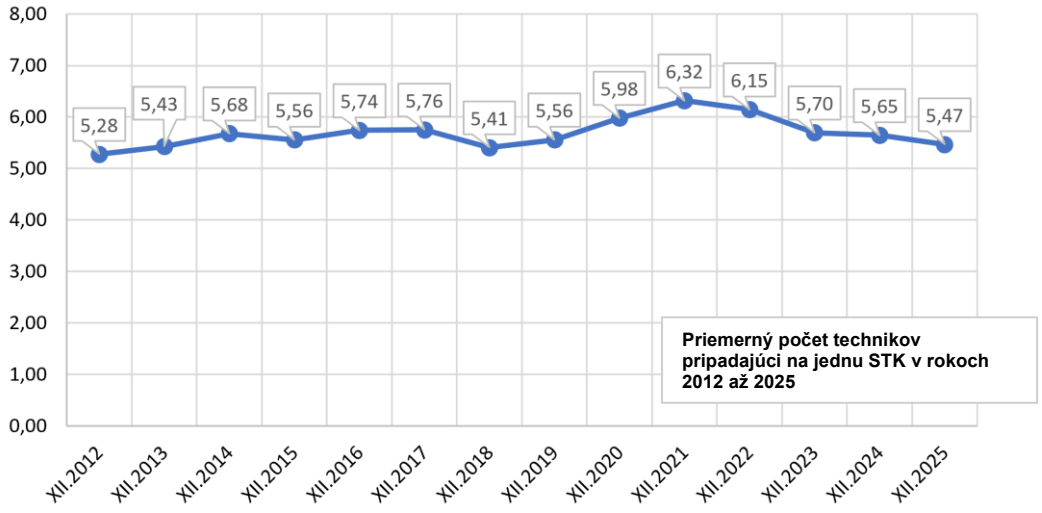
V diagrame je znázornený vývoj počtu STK a technikov technickej kontroly v období od roku 2012 do roku 2025:



Aj v roku 2025 narástol celkový počet STK rýchlejším tempom, než pribudlo kontrol, preto priemerný ročný počet vykonaných kontrol pripadajúci na jednu STK medziročne opäť klesol. Tempo poklesu však spomalilo, z 4,11 % na 1,28 %. Každopádne priemerný ročný počet vykonaných kontrol na jednu STK aj tento rok dosiahol rekordne nízku úroveň, približne 7 587. Počet technikov narástol len mierne, pričom v tempe rastu ho prekonal počet technických kontrol, preto produktivita práce technikov nepatrne stúpla – priemerný technik vykonal v roku 2025 o približne 27 kontrol viac (nárast o 1,95 %) oproti predchádzajúcemu roku. Oproti rekordnému roku 2018 však technik v súčasnosti vykonáva v priemere až o 374 kontrol ročne menej. Priemerný počet technikov na jednu STK oproti roku 2024 mierne klesol – z 5,65 na 5,47 technika pripadajúceho na jednu STK. Viac v pripojených diagramoch.







TESTEK, a.s.

technická služba technickej kontroly