

10 wad i zalet carsharingu. Jak się jeździ „autem na minuty”?

Zaleta nr 1: Prostota

Na telefonie sprawdzasz który samochód stoi najbliżej, rezerwujesz jednym kliknięciem, otwierasz drugim, uruchamiasz kluczykiem czekającym w środku (albo tylko przyciskiem „start”) i jedziesz. Na miejscu parkujesz auto przy ulicy i trzecim kliknięciem kończysz wynajem. Za chwilę wynajmie go ktoś inny, a opłata za Twój przejazd (zwykle kilkanaście złotych) zostanie automatycznie ściągnięta z karty. Tak wygląda – pączkujący dziś na potęgę w polskich aglomeracjach – carsharing.

Banalna prostota tego mechanizmu sprawia, że czasami łatwiej wziąć zaparkowane obok auto, otwierając je smartfonem, niż wracać do domu po kluczyki do własnego samochodu (jeśli się go w ogóle ma).

Zaleta nr 2: Problemy i koszty stałe z głowy

Jeżeli zrezygnujemy całkowicie z posiadania własnego samochodu na rzecz carsharing, pozbywamy się jednocześnie wielu banalnych czynności związanych z jego utrzymaniem i wysokich kosztów stałych. Najważniejsze z nich to utrata wartości samochodu w czasie, ubezpieczenie, wymiana opon i płynów, przeglądy i naprawy. Według obliczeń WysokieNapieice.pl zwykle to 50% kosztów związanych z posiadaniem auta. Drugie tyle to koszty związane z samą jazdą – przede wszystkim zużycie paliwa (25% całkowitych kosztów) oraz utrata wartości wynikająca z przejechanych kilometrów, a więc gł. zużycie części (kolejne 25%).

To dane dla auta porównywalnego z samochodami oferowanymi w carsharingu – w wieku do 3 lat i ze średnim rocznym przebiegiem na poziomie 11 tys. km (tyle, wg danych GUS i statystyk z innych państw europejskich, przejeżdżają zwykle rocznie prywatne auta z silnikami benzynowymi).

Zobacz także: [Obowiązek sprzedaży aut elektrycznych w Chinach](#)

Zaleta nr 3: Jeździsz nie kupując

Nie masz akurat pod ręką 50 tys. zł na nowe clio, 70 tys. zł na hybrydowego yarisu czy 130 tys. zł na elektrycznego leafa, a chcesz mieć możliwość poruszania się po mieście autem albo wypróbować jak jeździ się samochodem elektrycznym czy z automatyczną skrzynią biegów? To właśnie jedna z kluczowych zalet carsharingu. Nie musisz kupować browaru, by napić się piwa.

Zobacz także: [Wiceminister energii w artykule dla WysokieNapiecie.pl: Carsharing to dzielenie się odpowiedzialnością](#)

Zaleta nr 4: Wybierasz czym jeździsz

W carsahringu po pierwsze możesz wybrać jakim samochodem chcesz jechać (w Warszawie masz do dyspozycji 300 małych toyot yaris w Panku, kolejne 300 nieco większych renault clio w Traficarze, 200 aut segmentu C w postaci hyundai i30 w 4Mobility oraz cały przekrój floty Skody w Omni, ale niestety w śladowych ilościach). W Krakowie i wkrótce we Wrocławiu masz do wyboru także samochody dostawcze.

Jednak ważniejszy wybór z perspektywy użytkownika, a kluczowy z punktu widzenia polityki transportowej miasta, to ten czy w ogóle pojedziesz samochodem. Mając własne auto, zapewne zdecydowanie częściej je wybierzesz – w końcu i tak ponosisz koszty jego utrzymania. W dodatku jeśli pojedziesz nim w jedną stronę, to musisz nim wrócić i to z tego samego miejsca, w którym go zaparkowałeś. Używając carsharingu możesz zostawić auto w jednym miejscu, a wziąć kolejne z innego. Przede wszystkim jednak przy każdym wyjściu z domu lub pracy zastanowisz się, czy wziąć akurat auto, czy jechać bardziej ekologicznym autobusem, metrem lub tramwajem albo wybrać rower miejski.

Zobacz także: [Obowiązkowe gniazdko do ładowania aut w budynkach od 2025 roku](#)

Zaleta nr 5: Taniej niż taksówką

Na razie carsharing w Polsce to częściej alternatywa dla taksówki, niż posiadania własnego auta. W tej rywalizacji auto na minuty ma duże szanse na wygraną. Z półrocznych testów WysokieNapiecie.pl w Warszawie wynika, że na trasie 10 km carsharing jest tańszy od taksówki od 50% przy niewielkim ruchu na ulicach do 10% w największych korków.

Porównywalnie do „auta na minuty” zapłacimy natomiast za Ubera. Także we wrocławskim carsharingu opartym na elektrycznych nissanach leafach, gdzie płaci się wyłącznie za minutę jazdy (w styczniu 75 gr, a docelowo 1 zł), nadal koszty wychodzą o połowę niższe, a możliwość korzystania we Wrocławiu z wybranych buspasów sprawia, że czas jazdy autem carsharingowym nie powinien być dużo większy, niż taksówką.

Wada nr 1: Drożej niż własnym

Z kalkulacji WysokieNapiecie.pl, biorącej pod uwagę wymieniane wyżej średnie i blisko 30 innych czynników wynika, że całkowite koszty przejechania 1 km własnym clio wynoszą 1,43 zł, a wypożyczenie tego modelu w Traficarze będzie o 40% droższe i wyniesie 2 zł/km. Z kolei koszty własnego yarisu wynoszą 1,60 zł/km, a w Panku możemy nim podróżować za 1,85 zł (o 16% drożej).

Sytuacja zmienia się dopiero, gdy uwzględnimy koszty parkowania. W centrum Warszawy zapłacimy ponad 27 zł za każdy dzień pracy.

Miesięcznie trzeba więc wydać ok. 500 zł. W tej sytuacji koszty własnego clio i Traficara się wyrównują, a podróże autem wynajmowanym w Panku są o 10% tańsze (wydamy na nie miesięcznie 1,7 tys. zł), niż posiadanie i użytkowanie własnego yarisu (całkowity koszt wynoszą przy tych założeniach 1,8 tys. zł/m-c).

Wada nr 2: Dystans do auta

Warszawiacy korzystający ze wszystkich czterech systemów carsheringowych mają do wyboru ponad 800 samochodów wynajmowanych na minuty. W praktyce w naszych kilkumiesięcznych

testach nie zdarzyło się, aby choć jeden z samochodów nie był dostępny w promieniu kilkuset metrów. To oczywiście dalej, niż parkuje się własny samochód i często dalej niż najbliższy przystanek komunikacji miejskiej, ale wciąż w rozsądnym zasięgu. W o połowę mniejszym Wrocławiu sytuacja jest już gorsza. Nawet niedaleko od centrum zdarza się, że trzeba iść do jednego z ok. 250 aut na minuty ponad kilometr. Liczba samochodów ma tam jednak rosnąć. Zapewne wejdą też kolejne firmy carsharingowe (w niewiele mniejszym Poznaniu działają już trzy).

Jednak gdy Ci się śpieszy, leje, wieje, albo masz coś ciężkiego do zawiezienia to – zgodnie z Prawem Murphy'ego – do auta na pewno będziesz się musiał przejść przynajmniej te kilka minut. Wyraźnie widać też już trend znikania aut w dzielnicach mieszkalnych rano i pojawiania się ich wieczorem. Jeśli więc chcesz jechać do pracy wynajętym autem, musisz je rano zarezerwować szybciej, niż robi to któryś z sąsiadów (rezerwacja wygasa po 15 minutach).

W codziennym życiu z carsharingiem irytuje także potrzeba sprawdzania na telefonie dostępności aut każdej firmy z osobna. Brakuje jednej aplikacji, która pokazywałaby równocześnie auta wszystkich czterech firm carsharingowych. To przy okazji gotowy pomysł na biznes.

Wada nr 3: Płacisz za korki i brak miejsc

Wynajmujący auta na minuty poruszają się po Warszawie ze średnią prędkością 25 km/h wynika z danych zebranych przez dziennikarzy WysokieNapiecie.pl z niemal 8 tys. km stołecznych tras, jakie zarejestrowały komputery pokładowe kilkudziesięciu testowanych przez nas samochodów. Niemal identyczne dane zebraliśmy z wrocławskich samochodów Vozilli i Traficara (24 km/h). To oznacza, że na pokonanie każdego kilometra carsharingowym samochodem potrzeba prawie 2,5 minuty, za które musisz zapłacić.

Przy niewielkim ruchu (np. w weekend) na pokonanie 1 km potrzeba niespełna 2 minuty (średnia prędkość w testach wyniosła 35 km/h), ale w korkach (godz. 17:00 w dniu roboczym) potrzebujemy aż 5 minut (średnia

11 km/h). W efekcie za przejechanie 10 km przy niewielkim ruchu zapłacisz zwykle 17 zł, ale w korkach już dwa razy więcej – 34 zł.

Kolejne koszty dojdą, gdy nie możesz znaleźć miejsca do parkowania. Podczas testów na odcinku 7 km zdarzyło nam się zapłacić aż 40 zł, zamiast standardowych na tej trasie 14 zł, ze względu na wzmożony ruch i duże problemy z zaparkowaniem auta. Całą podróż trwała dłużej, niż dojazd autobusem i kosztowała więcej, niż luksusową korporacją taksówkarską. Problem pomogłyby rozwiązać miejsca do parkowania dedykowane tylko pod auta na minuty. Niestety takich w Warszawie nie ma, a we Wrocławiu większość z nich (przeznaczonych wyłącznie dla carsharingu elektrycznego) zajmują prywatne samochody spalinowe. Wrocławscy strażnicy miejscy przymykają na to jednak oko.

Zobacz także: [PGE chce produkować ładowarki do aut elektrycznych](#)

Wada nr 4: Ryzykowne zasady

Współdzielone samochody, przy odrobinie pecha, mogą wydrenować kieszeń użytkownika. Po pierwsze część firm (Panek w Warszawie i Vozilla we Wrocławiu, choć w tym wypadku sytuacja się zmienia) nie udostępnia użytkownikom oryginalnego dowodu rejestracyjnego, za co grozi mandat. Panek jeszcze niedawno informował wprost (a teraz tylko sugeruje, podobnie jak Vozilla), że w razie kontroli pokryje koszty mandatu, ale takie działanie także jest niezgodne z prawem.

W Panku zapłacimy ponadto do 2000 zł w przypadku kolizji, o ile sami nie zdołamy udowodnić, że nie ponosimy winy. Niewiele mniej, bo 1500 zł, zapłacimy firmie za zagubienie kluczyka. „Zabrudzenie samochodu w sposób wymagający sprzątania” będzie nas tam kosztować 300 zł. Z kolei w 4Mobility możemy ponieść pełną odpowiedzialności (w praktyce do ok. 70 tys. zł przy kasacji samochodu) jeżeli nie zauważyliśmy, że nasze prawo jazdy straciło ważność. W Vozilli w tej sytuacji zapłacimy jeszcze kolejne 1000 zł. Najmniej ofensywne zasady ma Traficar, choć i tam zapłacimy np. 80 zł jeżeli nie dotrzemy niejasno sformułowanych zasad przewozu zwierząt w samochodzie.

W 4Mobility zapłacimy także dwukrotność stawki kilometrowej jeżeli „przekroczymy średnie zużycie paliwa w okresie najmu o 100% w stosunku do średniego zużycia paliwa dla danego samochodu w trybie miejskim zgodnie z danymi producenta”. Samych danych producenta na stronie 4Mobility próżno jednak szukać. My zadaliśmy sobie ten trud i sprawdziliśmy – producent podaje zużycie na poziomie 6,6-6,8 l/100 km, co oznacza, że opłatę dodatkową zapłacimy po przekroczeniu 13,6 l/100 km. To nie jest wielki wyczyn, bowiem w jednym z testowanych przez nas hyundiai odnotowaliśmy średnią z ostatnich 144 km, czyli kilkunastu wypożyczeń, na poziomie 12,1 l/100 km.

Wada nr 5: Ogromne zużycie paliwa

Wynajmowane auta zużywają ogromne ilości energii elektrycznej i paliwa. O ile wysokie zużycie prądu (w przypadku leafów wrocławskiej Vozilli nasze testy pokazały średnią na poziomie 25 kWh/100 km) to problem jedynie dla operatora usługi (musi je częściej ładować), o tyle wysokie zużycie paliwa przyczynia się do zanieczyszczenia powietrza w mieście.

Niestety pod tym względem wszystkie trzy testowane przez nas modele aut na minuty nie miały się czym pochwalić. Rekordzista – wspomniany Hyundai i30 – w sześciu samochodach, z których zebraliśmy odczyty, wykazywał zapotrzebowanie na poziomie 10-12 l/100 km. Renault Clio potrzebowało 9,5 l/100 km, a najmniejszym spalaniem wykazała się hybrydowa Toyota Yaris (ok. 7,2 l). Przy czym odczyty z Vozilli i 4Mobility opierały się często jeszcze na niewielkich łącznych dystansach (część aut miała całkowity przebieg poniżej 50 km i porównywalny dystans dla którego było liczone spalanie).

To splot kilku czynników: auta są wykorzystywane w gęstym ruchu miejskim (średnia prędkość wynosi 25 km/h), spora część mierzonych odcinków była pokonywana zimą, rozliczanie usługi na minuty może skłaniać do szybszej jazdy, a w dodatku wynajmujący „testują” osiągi wypożyczanych samochodów, sprawdzając ich przyśpieszenie i nie licząc się ze zużyciem paliwa czy energii elektrycznej, za które nie płacą.

Zobacz także: [We Wrocławiu już 190 elektrycznych nissanów „na minuty”. Ile energii zużywają i gdzie są ładowane?](#)

Komu się przyda carsharing?

Prosty sposób wynajmu samochodów z ulicy to na początek usługa dla tych, którzy auta nie mają, a czasami potrzebują je wykorzystać. Już dzisiaj może śmiało zastąpić drugie małe auto w rodzinie, a część młodych ludzi w ogóle powstrzymać od kupowania własnego samochodu. Na masowe porzucanie się Polaków z własnych rodzinnych samochodów na rzecz carsharingu przyjdzie nam jednak zapewne poczekać. Przynajmniej do czasu gdy wynajem aut na kilka-kilkanaście dni będzie tańszy i łatwiej dostępny, aby w pełni i w rozsądnej cenie zaspokoić wymagania stawiane przed większością prywatnych samochodów.

Zobacz także: [Na wakacje autem elektrycznym? Udało się, ale...](#)

Być może zainteresuje Cię również: [Nowa mapa ładowarek samochodów elektrycznych w Polsce](#)

Posłuchaj także naszej dyskusji nt. carsharingu na antenie radia TOK FM