

汽车共享：汽车共用和拼车



在法国，80%的汽车在旅途中都只有一个人。为了减少使用私家车，近十年来，多种交通出行模式都在发展。它们重新提出汽车共享概念：汽车共用和拼车。减少汽车的出行数量，其结果在于减少温室效应气体的排放和其他污染气体排放，反交通堵塞和更好地利用公共空间。

近年来，这项对经济协作非常有利的新服务已在发展，也符合了改变车辆所有权以致改变车辆使用服务的流动性现象。

定义

拼车是指由一名非专业驾驶员（即车主）使用同一辆汽车承载一名或多名含有相同出行路线的人员。链接车主和乘客的关系，则是各个拼车点。共有两种拼车方式：一种是在长路途中，有部分相同路线；另一种是每天的短途路线（通常而言，是指那些在相同公司上班的员工，使用同一辆汽车，在住宿和工作地之间移动。）

汽车共用的原则建立于车主要在使用者需要用车时给予自由使用的权力。同样的，这不再需要在汽车上投资，但还是可以获得偶尔使用或者短暂的使用权。事实上，它可以通过按小时、天数或者周期租车而得以实现。换言之，汽车共用就是一个允许用户在一定时间内租借一辆可自由使用的汽车的方法。在规定的时间内，车辆是可以被多个使用者无限次地使用的。

汽车共用有多种方式：“单程”汽车共用：驾驶员可从一个取车点离车，使用后，可到另一个地点放下。公司汽车共用是指汽车在特定时间的内部服务，它可以是每天、每周的任何时间，而每次都是直接通往公司。当今汽车共用原则，同时也包括了私人用车的配合。车主也可以在他们的正常用车的时间外出租他们的车，以便收回一些购车的成本和平时的汽车费用。

法国公共当局和汽车共用

法律依据

汽车共用的法律出台还是不久前的事。为了成为整体利益的一部分，它必须出示一个有法律条文和法规作出定义的“证明”。结果是：市长颁发法令，给获有这些“证明”的车辆在停

车场预留位置。共用的车辆要获得这个“证明”，必须满足每公里排放二氧化碳固定在 110 克的标准，这也符合了最近的欧盟排放标准。这个“证明”适用于所有的电动车。

与之相反，**拼车**的条例仍在讨论中。短距离的拼车必须要向交通服务一样参与到大众可共享组成中。但这一来，就涉及到车站、车站换乘点、拼车的环境、停车点等建设战略的问题。此外，法律认可必须让政策有连贯性，同时还应允许潜在的使用者明白其服务操作的过程。在很长一段时间内，我们试图开放一些拼车的专用车道，如公交和出租车专用道一样，然而这措施仍没有得到实行。

政策依据

法国城市努力发展拼车的多个原因：

- 这是它们所寻求的，可以构成可持续出行的理论。
- 因为容易理解，所以也容易被居民们接受。这是一个积极的措施，而不是约束。
- 这是一个可以在市中心赢取更多的公共空间的有效手段：一辆拼车，可以相等于八辆自驾车。
- 这是一个流动的相辅相成的服务，不与别的优惠同时竞争。
- 拼车是发展更多社会平等的一种工具。
- 它不需要政府沉重的补贴。
- 这是减轻对环境损害的具体行为。

法国的拼车



在法国已有 200 多个拼车网站，超过 300 万人使用。而在最开始，其实只用零星的一些先行者。如今，已有很多参与者支持：

- 地方当局投资一些必须的设备，如停车场。他们通常有 20-100 个停车位，免费，并提供给那些早上开车到停车场，然后换为拼车模式到公司上班的人使用。车场使用平均使用率为 80%；而它们一般都临近道路交叉点、十字路口或者高速公路连接带。地方当局也努力建议在网上提供拼车的信息。

- 公司设立网络平台，更方便员工的出行。
- 高速公路公司为乘客提供拼车专用停车场，让他们停放自己的汽车，而转用有相同线路的拼车。
- 那些对拼车感兴趣的公共交通运营商和国家铁路公司，成立自己的拼车服务，又或者投资到已有的服务中。

94%的人使用拼车都是因为价格原因。如果每天需要行驶 30 公里，那么拼车可使一年一人节省 1760 欧元。而在拥有相同路段的拼车乘客中，则一年可减少将近一顿的二氧化碳。

通过利用手机显示直达路线，是“移动拼车”最近的演变。同样，一位乘客可通过手机短信发送寻找汽车，当驾车者在这个区地理定位时，就可以得到找车的通知。然后进行拼车。到目前为止，很多地方都开通了这种设备。

法国的汽车共用



通过越来越多有组织的中间公司，超过五十个法国城市提倡汽车共用系统。在 2015 年，这项服务将涵括 15 万人。对于私人而言，汽车共用是一个有效解决偶然和额外交通运输的方法。它推动了交通模式间的互动和多种模式的出行。（在很多城市，汽车共用的价格与当地的公共交通连接在一起，如马赛和斯特拉斯堡。）

对于那些高成本持有一辆汽车，而又开车较少的人（通常是一天一小时），这是一个很大的潜在需求。汽车共用有一个使城市居民更容易接受的出行模式间转换的潜在能力。汽车共用包含所有居民聚居地 50 万居民，它同时也鼓动出行模式的改变（减少移动）。地方政府必须建立利于居民出行的新出行方法和严谨的停车政策，这都是首要规则。第二步是给这些服务有能见度，让它有支配的空间。第三个方法是可以透过公共交通和政策以便汽车共用的推广、管理和委托任务。这也将是一个更容易盈利的停车场。

Autolib

Autolib 服务包含



整个法兰西岛地区的 3000 辆电动车。它提供车辆-车位的一体化（也可以在目的地预定车位）。这服务包括 1100 个服务点，其中 700 个分布在巴黎（在巴黎，平均每 300 米就有一个服务点）。此外，将有 3000 辆“蓝色小车”取代 2 万辆私家车。

Autolib 由公共服务代表团体设立。其代表（Groupe Bolloré）确保了整个体的投资（服务点车站、汽车、经营成本、收入所得税）。每个地方提供一部份的公共公交以便服务点的建设和对设备进行补贴（一个服务点 5 万欧元）。

服务点包括 4 个停放“蓝色小车”的停车位和 1 个可充所有电动车的停车位。

Autolib 开始实行于 2011 年 12 月，非常成功。在 2013 年 1 月 1 日，这项电动车服务可通过预定，取得停车场预留车位，最多可有 5 万名订户。Autolib 预计在 2014 年得到收支平衡。在里昂和波尔多正在建立 Autolib 服务点。

法国汽车共用



为了互惠的必须发展和促进汽车共用，地方运营商已经进行联合。重组使得他们可以共享数据、预定时间表和计费流程；此外它还提供最好的价格给供应商和汽车保险公司。法国汽车共用是一个成立于 2002 年的合作公司，共 15 个地方运营商分布在全法 50 多个城市中。它们的服务共有 700 辆汽车遍布在 300 个服务点中，会员将近 14000 人。