

DIANA SZWEJSER

UNIwersytet Wrocławski  
Wydział Prawa, Administracji i Ekonomii  
Instytut Nauk Administracyjnych  
E-MAIL: DIANA\_SZ@GAZETA.PL

DATA ZGŁOSZENIA: 9.01.2018  
DATA PRZYJĘCIA DO DRUKU: 25.07.2018

---

## ***Car-sharing* – regulacje prawne i perspektywy rozwoju**

### STRESZCZENIE

Od kilku lat w Polsce rozwija się model biznesowy *car-sharingu*, polegający na współdzieleniu się samochodami osobowymi. Usługa ta jest oparta na umowie najmu środka transportu na krótki czas, z reguły liczonego w godzinach lub minutach. Jest ona korzystna dla wszystkich osób, które nie posiadają własnego pojazdu albo chcą skorzystać z niego w określonym celu. Stosowanie tego systemu zwiększa intensywność wykorzystania pojazdów w ciągu doby. Usługa *car-sharingu* jest nieskomplikowana, wystarczy bowiem zarejestrowanie się w systemie przedsiębiorcy. Wymagane jest jednak przesłanie zdjęcia prawa jazdy, podanie numeru karty płatniczej lub inne potwierdzenie swojej tożsamości, a także akceptacja regulaminu. Najem rozpoczyna się z momentem zarezerwowania pojazdu oraz jego otwarcia, a kończy w chwili zaparkowania w wyznaczonym miejscu. W temacie *car-sharingu* wystąpił w grudniu 2017 roku Rzecznik Praw Obywatelskich, podejmując problem braku oryginału dowodu rejestracyjnego w pojazdach floty. Odnosił się on do pozytywnego wpływu *car-sharingu* na ruch uliczny i zanieczyszczenie powietrza, a także zaapelował o przyjęcie rozwiązań prawnych, które wspierałyby elektro-mobilność społeczeństwa.

### SŁOWA KLUCZOWE

*car-sharing*, ekonomia współdzielenia, umowa najmu samochodu, pojazdy elektroniczne, wzorce umów

## Wstęp

Samochód staje się powoli lub już jest nieodzownym elementem życia wielu osób. Liczne gospodarstwa domowe posiadają nawet więcej niż jeden pojazd. W rezultacie prowadzi to do zwiększającej się ilości aut na drogach. Zapewne każdemu użytkownikowi pojazdów znany jest wzmożony ruch uliczny, szczególnie w godzinach szczytu, zwany potocznie „korkiem”. Poza samochodami osobowymi w ruchu drogowym znajdują się jeszcze inne pojazdy: samochody ciężarowe, komunikacja miejska. Część osób korzysta właśnie z komunikacji miejskiej lub towarzyskiego przewozu znajomych. Niektórych nie stać na posiadanie własnego auta, bowiem koszty ubezpieczenia OC, przeglądu i naprawy samochodu, paliwa oraz sama wartość pojazdu znacząco wpływają na domowy budżet. Nie należy zapominać też o tym, że większość samochodów znajdujących się w ruchu drogowym to wciąż auta napędzane benzyną lub olejem napędowym, co wpływa na stan środowiska. Stąd też właśnie, z myślą o osobach, które nie posiadają własnego auta albo potrzebują go użytkować tylko czasami lub przez krótki czas, zaczęły się pojawiać oferty *car-sharingu*, czyli współdzielenia pojazdu. Pojęcie i sama usługa *car-sharingu* w Polsce funkcjonuje od ponad roku – największy rozkwit zaczęła przeżywać pod koniec 2017 roku. Na przełomie grudnia 2017 i stycznia 2018 roku w kwestii korzystania z samochodów na krótki czas wypowiedział się Rzecznik Praw Obywatelskich w wystąpieniu do Ministra Infrastruktury i Budownictwa<sup>1</sup>. W Polsce nieliczne są opracowania dotyczące tej tematyki, stąd też istnieje potrzeba ujęcia *car-sharingu* w ramy prawne. Stan prawny opracowania na dzień 8 stycznia 2018 roku.

### 1. Historia *car-sharingu*

W *Słowniku pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku)* opracowanym przez Ministerstwo Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej *car-sharing* opisywany jest jako system wspólnego użytkowania samochodów osobowych funkcjonujący w ponad 600 miastach na świecie. Samochody są udostępniane użytkownikom za opłatą przez operatorów floty pojazdów, którymi są różne spółki, agencje publiczne, spółdzielnie, stowarzyszenia lub grupy osób fizycznych. Stosowanie tego syste-

---

<sup>1</sup> [online] <https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/Car-sharing%20Wystapienie%20%20do%20Min.%20Infrastruktury%2028.12.2017.pdf> [dostęp: 8.01.2018].

mu zwiększa intensywność wykorzystania pojazdów w ciągu doby, co prowadzi do zahamowania wzrostu liczby samochodów rejestrowanych prywatnie<sup>2</sup>.

W zagranicznych źródłach można odnaleźć informacje o *car-sharingu* jako formie wspólnego korzystania z samochodów spółdzielni mieszkaniowej w Zurychu niedługo po II wojnie światowej<sup>3</sup>. Rozwój *car-sharingu* rozpoczął się w Europie Zachodniej w latach siedemdziesiątych XX wieku. We Francji uruchomiono ProcoTip jako próbę stworzenia programu opartego na współdzieleniu się kierowców samochodami. Plan przetrwał dwa lata. Również Holendrzy w 1968 roku utworzyli platformę mającą na celu elektroniczne rezerwacje i bezobsługowe oddawanie aut. Projekt zwany Witkar istniał do połowy lat osiemdziesiątych. Sukces odniósł stworzony w Wielkiej Brytanii w 1977 roku Share-a-Car. R. Young na łamach „Timesa” opisywała, że była to forma wprowadzona dla kierowców zainteresowanych dzieleniem podróży samochodem w kontakcie ze sobą<sup>4</sup>. Także w Stanach Zjednoczonych *car-sharing* zaczął kiełkować od około 1970 roku, zaś największy rozwój zauważono w latach dziewięćdziesiątych XX wieku. Warte zauważenia jest również to, że w artykułach zagranicznych zwrot *carsharing* pisany jest łącznie, jako jeden wyraz, ewentualnie z użyciem dywizu. W Polsce spotkać można pisownię rozłączną – *car sharing* lub częściej z dywizem (*car-sharing*). Zdaniem Gil Tal motywacją do wprowadzenia rozwiązań ekonomii współdzielenia się pojazdami w Ameryce Północnej były aspekty środowiskowe, próba zwalczania zanieczyszczeń powietrza poprzez zmniejszenie liczby samochodów na drogach<sup>5</sup>. W 1998 roku powstał podręcznik opisujący praktyczne zastosowanie usługi *car-sharing*<sup>6</sup>. W Polsce ta forma wypożyczania samochodów jest jeszcze słabo rozwinięta, stąd też w głównej mierze badacze opierają się na źródłach zagranicznych.

---

<sup>2</sup> Słownik pojęć Strategii Rozwoju Transportu do 2020 roku (z perspektywą do 2030 roku), s. 3, [online] [http://mib.gov.pl/media/3510/Slownik\\_pojec\\_SRT.pdf](http://mib.gov.pl/media/3510/Slownik_pojec_SRT.pdf) [dostęp: 8.01.2018].

<sup>3</sup> S. Shaheen, D. Sperling, C. Wagner, *Carsharing in Europe and North America: Past, Present and Future*, s. 38, [online] <https://web.archive.org/web/20120320192219/http://www.uctc.net/papers/467.pdf> [dostęp: 8.01.2018].

<sup>4</sup> R. Young, *Experiment in car-sharing*, „The Times” 19.07.1977, s. 2, [online] [https://www.revolvy.com/main/index.php?s=Car%20sharing&item\\_type=topic](https://www.revolvy.com/main/index.php?s=Car%20sharing&item_type=topic) [dostęp: 8.01.2018].

<sup>5</sup> G. Til, *Evaluating the effect of car-sharing: exploring the gap between what we know vs. what we need to know and its effect on optimism bias*, s. 3, [online] [https://itspubs.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavis/pubs/download\\_pdf.php?id=1464](https://itspubs.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavis/pubs/download_pdf.php?id=1464) [dostęp: 8.01.2018].

<sup>6</sup> Ch. Schönbeck, M. Schwoil, A. Linssen-Robertz, *The CarSharing Handbook*, Rain Magazine, [online] <http://web.archive.org/web/20070817072110/http://www.rainmagazine.com/handbktitle.htm> [dostęp: 8.01.2018].

Do początku XXI wieku krótkotrwały wynajem samochodów osobowych stał się popularny w Danii, Wielkiej Brytanii, Francji, Irlandii, Włoszech, Norwegii i Szwecji. W 2013 roku *car-sharing* występował w 27 krajach<sup>7</sup>. Prawdopodobnie najbardziej znaną zagraniczną platformą świadczącą tego typu usługi jest Zipcar. Według danych z 2016 roku miał on ponad milion członków<sup>8</sup>.

## 2. Rozwój *car-sharingu* w Polsce

Jak już wspomniano, usługa *car-sharing* istnieje w Polsce od niedawna. W październiku 2016 roku działalność rozpoczęła firma Traficar, należąca do spółki Express. Pierwszym miastem, w którym można było współdzielić pojazd, był Kraków. Traficar miał wówczas do dyspozycji 100 samochodów marki Opel Corsa, zaś do korzystania z usługi konieczne było zarejestrowanie się jako członek oraz podanie danych z dowodu osobistego, prawa jazdy i karty płatniczej. Należało również pobrać aplikację mobilną na telefon. Z przedstawionego przez Piotra Ogórka raportu po pierwszym miesiącu funkcjonowania *car-sharingu* wynikało, że koszty korzystania z usługi nie były duże, a zainteresowanie było dość wysokie. Jako minus takiego rozwiązania autor podawał, że użytkownicy Traficara jeździli szybko, by zapłacić mniej, bowiem przejazd 8 km kosztował 30 zł. Za przejechane kilometry opłata wyniosła 6,40 zł, reszta to czas oczekiwania w korkach<sup>9</sup>.

W 2017 roku firm świadczących usługi *car-sharingu* w Polsce przybyło, łącznie z uruchomioną w listopadzie tegoż roku Miejską Wypożyczalnią Samochodów Elektrycznych Vozilla, działającą we Wrocławiu. Wzrost liczby przedsiębiorstw zajmujących się tego typu działalnością, zakup nowych pojazdów, a także wzrost zainteresowania wśród użytkowników pozwala wysnuć wnioski, że *car-sharing* będzie się w Polsce rozwijał. Nie należy jednak przy tym zapominać o barierach prawnych, o czym szerzej w dalszej części artykułu.

---

<sup>7</sup> S. Steinberg, *Car-sharing services grow and expand options*, [online] <http://www.nytimes.com/2013/01/26/business/car-sharing-services-grow-and-expand-options.html?ref=technology&r=0> [dostęp: 8.01.2018].

<sup>8</sup> D. King, *Zipcar says its 1 million members have taken 400,000 vehicles off the road*, [online] <https://www.autoblog.com/2016/09/09/zipcar-1-million-members/> [dostęp: 8.01.2018].

<sup>9</sup> P. Ogórek, *W Krakowie ruszyło Traficar „auto na minuty”. Dla każdego*, [online] <http://www.gazetakrakowska.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/w-krakowie-ruszylo-trafficar-auto-na-minuty-dla-kazdego-nasz-test,11407083/> [dostęp: 8.01.2018].

### 3. Istota *car-sharingu*

Jak można przeczytać na jednej ze stron internetowych, *car sharing* to innowacyjny system współdzielenia samochodów osobowych. Pojazdy są udostępniane przez wypożyczalnię w systemie rozliczenia przebytych kilometrów, a dostęp do nich odbywa się w pełni automatycznie<sup>10</sup>. *Car-sharing* jest więc oparty na ekonomii współdzielenia (*shared economy*). Jest to system polegający na korzystaniu z rzeczy, których się nie posiada, tzn. – mówiąc językiem prawniczym – nie będąc ich właścicielem. Technika ta była szeroko dyskutowana na VII Kongresie Regionów we Wrocławiu, zatytułowanym „Samorząd 2.0 – Pożądane innowacje”, który odbył się w dniach 19–20 czerwca 2017 roku. Mateusz Litewski, jeden z panelistów Kongresu, słusznie zauważył, że *shared economy* nie jest niczym nowym, wspominając o wynajmie prywatnych kwater na wakacje<sup>11</sup>. Być może więc, tak jak *timesharing*, również *car-sharing* będzie niedługo bardzo znaną i często wykorzystywaną formą komunikacji. Należy zgodzić się z Wojciechem Szczurkiem, prezydentem Gdyni, który podczas Kongresu stwierdził, że nie jest to forma, która zastępuje transport publiczny, ale która go uzupełnia. Część Polaków zawsze będzie chciała posiadać swój samochód i nic tego nie zmieni<sup>12</sup>.

*Car-sharing* jest też słusznie nazywany wynajmem „na godziny lub minuty”. Jego istota polega na używaniu pojazdu przez wiele osób jednego dnia. Właśnie możliwość skorzystania z samochodu wyłącznie przez taki czas, jaki jest użytkownikowi potrzebny, sprawia, że propozycja wydaje się tak atrakcyjna. Usługa opiera się na modelu biznesowym, czyli metodzie powiększania i wykorzystywania zasobów zmierzającej do uzyskania efektywności gospodarczej, przy jednoczesnym zapewnieniu klientom wysokiej jakości oferty. Na gruncie *car-sharingu* można powiedzieć, że model biznesowy zmierza do najefektywniejszego wykorzystania samochodów dzięki możliwości ich wypożyczenia na krótszą lub dłuższą chwilę.

Z analizy witryn internetowych operatorów floty samochodów wynika, że usługa jest prosta. Wystarczy zarejestrować się w systemie przedsiębiorcy. Część firm wymaga przesłania zdjęcia prawa jazdy, podania numeru karty płatniczej lub innego potwierdzenia tożsamości, a także akceptacji regulaminu oraz często uiszczenia opłaty rejestracyjnej. Prawidłowy przebieg reje-

---

<sup>10</sup> [online] <https://www.rentcar.pl/pl/car-sharing> [dostęp: 8.01.2018].

<sup>11</sup> M. Walków, *Czy przestaniemy kupować samochody? Kiedy płaca się car sharing*, [online] <https://businessinsider.com.pl/firmy/strategie/czy-car-sharing-oplaca-sie-bar-dziej-niz-kupno-samochodu/6rhe10h> [dostęp: 8.01.2018].

<sup>12</sup> Ibidem.

stracji pozwoli użytkownikowi na utworzenie konta w systemie firmy świadczącej usługi *car-sharingu* oraz na pełne korzystanie z wypożyczalni samochodów.

#### 4. *Car-sharing* jako umowa najmu samochodu

Umowę *car-sharingu* należy zakwalifikować jako specyficzną formę najmu regulowaną ustawą z dnia 23 kwietnia 1964 roku – Kodeks cywilny<sup>13</sup>. Wypełnia ona bowiem to, co stanowi przedmiotowo istotne składniki umowy najmu. Naczelný Sąd Administracyjny w wyroku z dnia 26 czerwca 2002 roku słusznie stwierdził, że oddanie rzeczy do używania przez czas oznaczony lub nieoznaczony, w zamian za umówiony czynsz, to *essentialia negotii* umowy najmu<sup>14</sup>. Owym czynszem w tym wypadku są stawki z cennika danej firmy, które należy uiścić. Zwykle do takich opłat zaliczamy należność za czas jazdy lub postoju *stop-over* oraz za przejechane kilometry (za każdy rozpoczęty kilometr). Dodatkowo większość cenników określa maksymalną dobową opłatę za czas jazdy lub postój. To właśnie te dwie zmienne mogą powodować, że usługa *car-sharingu* nie zawsze będzie opłacalna. Nie trudno bowiem wyobrazić sobie sytuację, w której kierowca ma do przejechania kilka kilometrów, ale w momencie wzmożonego ruchu ulicznego czas przejazdu znacznie się wydłuża. Powoduje to rozbieżności w kwocie do zapłaty za ten sam odcinek drogi w godzinach szczytu i poza nimi.

Umowa *car-sharingu*, tak jak umowa najmu, ma charakter konsensualny, dochodzi więc do skutku w przypadku złożenia przez każdą ze stron zgodnego z prawem oświadczenia woli. W tym wypadku polega to na zarezerwowaniu jednego z samochodów floty, a sama umowa najmu dochodzi do skutku w momencie, w którym użytkownik w aplikacji internetowej potwierdzi rozpoczęcie użytkowania, co spowoduje otwarcie pojazdu. Przed rozpoczęciem jazdy na kierowcy ciąży obowiązek oceny stanu technicznego środka transportu. Najem kończy się z reguły w momencie zaparkowania w wyznaczonej strefie i potwierdzenia zakończenia korzystania z usługi w aplikacji mobilnej. Każdy operator wyznacza samodzielnie strefy parkowania, w których można bezpłatnie pozostawić pojazd. Należy pamiętać, że samochód nie może być pozostawiony w miejscu, w którym dostęp do niego dla innych użytkowników byłby utrudniony. Mowa tu o parkingach zamykanych w porze nocnej czy też miejscach, w których nie ma zasięgu sieci komórkowych.

---

<sup>13</sup> Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, tekst jedn. DzU z 2017 r., poz. 459m, dalej: k.c.

<sup>14</sup> Wyrok NSA z 26 czerwca 2002 r., III SA 3354/00, Lex nr 72373.

Grzegorz Koziół słusznie zauważa, że relacje prawne wynikające z umowy najmu są kształtowane zgodnie z zasadą swobody umów. Z przepisów kodeksu cywilnego nie wynika, poza art. 660 k.c., wymóg jakiegokolwiek szczególnej formy zawarcia umowy najmu<sup>15</sup>. W przypadku usług *car-sharingu* taka umowa zawierana jest poprzez zainstalowanie aplikacji, zarejestrowanie się i zaakceptowanie regulaminu, a następnie internetową rezerwację samochodu. Umowa *car-sharingu* różni się od umowy, jaką standardowo zawiera się w wypożyczalni samochodów, przede wszystkim tym, że użytkownicy nie są uzależnieni od pracy biura. Wszystkie elementy umowy mogą być dopełnione przez aplikację mobilną, a klient musi jedynie dotrzeć do miejsca, w którym zarezerwował pojazd. Samochody pozostawione są w różnych lokalizacjach w całym mieście, co ułatwia dostęp do nich. *Car-sharing*, o czym była mowa, umożliwia wynajem pojazdu o dowolnej godzinie. Operatorzy zwykle pokrywają koszty ubezpieczenia i tankowania samochodów, inne koszty użytkowania, jak serwis, przeglądy, nie wszyscy zaś świadczą usługę czyszczenia i tankowania po każdym najemcy. *Car-sharing* jest więc właściwą usługą dla osób ceniących sobie wygodę i prostotę użytkowania.

Należy zastanowić się nad tym, czy umowa o zawarcie usługi *car-sharingu* nie ma charakteru adhezyjnego. Jak słusznie stwierdza Beata Sagan, umowy tego typu są zawierane poprzez uznanie treści jednostronnie ustalonej przez jednego z kontrahentów, zwykle ekonomicznie silniejszego, drugi natomiast może je zaakceptować i przystąpić do umowy lub zrezygnować z jej zawarcia. Jest to zatem umowa, którą zawiera się bez możliwości negocjowania treści<sup>16</sup>. Trafne wydaje się stwierdzenie, że w przypadku *car-sharingu* klient otrzymuje wzorzec umowy, czyli postanowienia kształtujące treść przyszłego stosunku wiążącego strony. Świadczy o tym również możliwość wielokrotnego zastosowania takiego wzorca. Jak bowiem zauważył Sąd Apelacyjny w Warszawie, cechą wzorca jest możliwość posłużenia się nim wielokrotnie, nie zawiera on bowiem oznaczeń indywidualizujących drugą stronę umowy, lecz powtarzalne klauzule, które będą uzupełniać treść zobowiązań powstałych z umów. Za wzorzec nie może być uznana pojedyncza klauzula<sup>17</sup>. W przypadku *car-sharingu* użytkownikowi udostępnia się w formie dokumentu elektronicznego regulamin usługi, który reguluje prawa i obowiązki stron stosunku, formę zawarcia i rozwiązania umowy, a także inne postanowienia dotyczące najmu samochodu.

---

<sup>15</sup> Kodeks cywilny. Komentarz Lex, red. A. Kidyba, Warszawa 2014, s. 449–450.

<sup>16</sup> B. Sagan, *Ustawa o timeshare. Komentarz*, Warszawa 2014, s. 20.

<sup>17</sup> Wyrok SA w Warszawie z dnia 12 grudnia 2012 r., VI Aca 921/12, Lex nr 1362963.

Coraz większa liczba operatorów usługi oferuje w swojej flocie pojazdy elektryczne. Popularnym pomysłem jest innowacyjny program wprowadzony przed kilkoma laty w Grenoble<sup>18</sup>. Według twórców projektu wykorzystanie różnych środków transportu pozytywnie wpływa na stan środowiska i ilość samochodów w ruchu drogowym. Pojazdy elektryczne bardzo dobrze sprawdzają się w *car-sharingu*, który w swej istocie polega na krótkotrwałym używaniu środka lokomocji, po czym auto można pozostawić na stacji ładowania. W Polsce w listopadzie 2017 roku została uruchomiona Miejska Wypożyczalnia Samochodów Elektrycznych Vozilla. System ten łączy w sobie dwie innowacje. Jest to pierwsze w Polsce tego typu przedsięwzięcie realizowane z inicjatywy miasta – dotychczas wszystkie firmy *car-sharingowe* miały prywatnych właścicieli. Po drugie, Vozilla oferuje pojazdy wyłącznie elektryczne. Jak twierdzi Paweł Luksic (prezes firmy Enigma, operatora Vozilli), jest to unikatowy na skalę Europy projekt. Jednorazowe wprowadzenie 200 samochodów elektrycznych przyczyni się do rozbudowy infrastruktury miasta o sieć szybkich ładowarek do pojazdów napędzanych energią elektryczną. Tak dynamiczny rozwój czyni Wrocław liderem e-mobility wśród polskich miast<sup>19</sup>.

Działalność opisanych wyżej przedsiębiorców świadczących usługi *car-sharingu* ma charakter komercyjny. Warto jednak zwrócić uwagę na mniej popularne, niekomercyjne podejście do ekonomii współdzielenia, zwane *peer-to-peer*, P2P lub *person-to-person*. Jest to niekomercyjna wersja *car-sharingu*, w której osoby prywatne użyczają innym swoje samochody osobowe. Model biznesowy *peer-to-peer* jest podobny do komercyjnej działalności operatorów.auta również są wynajmowane na krótki czas, z tą różnicą, że ich właścicielami są osoby prywatne. Udostępniają one środki transportu w momencie, gdy same z nich nie korzystają, co generuje dodatkowe środki pieniężne. Po drugiej stronie są zaś przeważnie osoby, które nie posiadają własnego pojazdu lub chciałyby skorzystać z nietypowo wyglądającego samochodu. Dodatkowo, zwykle za taką usługę płaci się mniejsze pieniądze niż przy najmie od profesjonalnego wynajmującego, bowiem użytkownik nie ponosi opłat za rejestrację w serwisie i ma podaną jedną stawkę godzinową, czyli płaci za czas faktycznego korzystania ze środka transportu. Należy pamiętać, że zgodnie z wyrażoną w kodeksie cywilnym zasadą swobody

---

<sup>18</sup> *Car-sharing Toyoty w Grenoble ma szanse na komercjalizację*, [online] <http://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/producenti/news-car-sharing-toyoty-w-grenoble-ma-szanse-na-komercjalizacje,nId,2243516> [dostęp: 8.01.2018].

<sup>19</sup> J. Dybański, *Wrocław. Rusza Vozilla. Pierwszy miejski car sharing w Polsce*, [online] <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/wroclaw-rusza-vozilla-pierwszy-miejski-car-sharing-w-polsce-56442.html> [dostęp: 8.01.2018].



umów (art. 353)<sup>1</sup> strony same tworzą treść stosunku prawnego, stąd też w umowie *car-sharingu* wynajmujący i najemca mogą dowolnie ustalić koszty ewentualnych zniszczeń czy awarii. *Person-to-person* jest więc formą społeczeńściowej wypożyczalni samochodów.

Warta poruszenia jest również kwestia zgodności faktycznego korzystania z *car-sharingu* z wymogami prawnymi. Problem został nagłośniony głównie za sprawą wystąpienia Rzecznika Praw Obywatelskich do Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 28 grudnia 2017 roku. RPO interweniował, gdy okazało się, że klienci firm *car-sharingowych* narażeni są na mandaty karne w związku z nieposiadaniem oryginału dowodu rejestracyjnego kierowanego przez nich pojazdu. Zgodnie z art. 38 pkt 2 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku – Prawo o ruchu drogowym kierujący pojazdem jest zobowiązany do tego, by mieć przy sobie i okazać na żądanie uprawnionego organu wymagany dla danego rodzaju pojazdu lub kierującego dokument stwierdzający dopuszczenie pojazdu do ruchu<sup>20</sup>. Takim dokumentem jest w brzmieniu art. 71 ust. 1 u.p.r.d. dowód rejestracyjny lub pozwolenie czasowe. Sankcją karną za brak dowodu rejestracyjnego przewiduje art. 95 ustawy z dnia 20 maja 1971 roku – Kodeks wykroczeń, stanowiąc, że kto prowadzi na drodze publicznej, w strefie zamieszkania lub strefie ruchu pojazd, nie mając przy sobie wymaganych dokumentów, podlega karze grzywny do 250 zł albo karze nagany<sup>21</sup>. Poza tym, na mocy art. 129 ust. 2 pkt 8 lit. d u.p.r.d., policjant jest uprawniony do uniemożliwienia kierującemu dalszego używania pojazdu przez odholowanie go na koszt właściciela na depozytowy parking strzeżony. Usługodawcy mają świadomość, jakie jest brzmienie obowiązujących przepisów prawa, niemniej jednak nie decydują się na udostępnianie oryginału dowodów rejestracyjnych w wynajmowanych pojazdach. Słuszne wydaje się przekonanie, że operatorzy obawiają się utraty oryginałów dowodów rejestracyjnych, a w skrajnych przypadkach również kradzieży pojazdów, gdyby taki dowód rejestracyjny użytkownik otrzymywał w oryginale. Jednocześnie, z praktycznego punktu widzenia nie jest możliwe dostarczanie każdemu klientowi dowodu w sytuacji, gdy samochód jest wypożyczany kilku lub kilkunastu osobom jednego dnia. Firma Enigma, operator wspomnianej już Vozilli, do zaistniałej sytuacji odniosła się w oświadczeniu. Można w nim przeczytać, że polski kodeks wykroczeń został uchwalony blisko 50 lat temu i nie jest dostosowany do wymogów

---

<sup>20</sup> Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, tekst jedn. DzU z 2017 r., poz 1260, dalej: u.p.r.d.

<sup>21</sup> Art. 95 ustawy z dnia 20 maja 1971 r. – Kodeks wykroczeń, tekst jedn. DzU z 2015 r., poz 1094, dalej: k.w.

nowoczesnego transportu miejskiego<sup>22</sup>. W przypadku jednak, gdy najemca otrzyma mandat karny, usługodawcy zobowiązują się do pokrycia jego kosztów. Podobną praktykę stosują również inne firmy *car-sharingowe*.

Właśnie w związku z takimi barierami prawnymi RPO zdecydował się poruszyć temat *car-sharingu* w swoim wystąpieniu. Wskazał on, że rozwój usług *car-sharingu* może pomóc w zmniejszeniu ruchu drogowego i zanieczyszczenia środowiska<sup>23</sup>. Wykazał również, że do cech tej usługi należy obniżenie ruchu ulicznego, a ponadto pozytywnych aspektów dopatrywał się w obniżeniu zapotrzebowania na miejsca parkingowe. W ofercie często dostępne są pojazdy o napędzie elektrycznym, które nie emitują zanieczyszczeń w trakcie eksploatacji. Korzystanie z tej formy transportu może zatem wpłynąć na poprawę jakości powietrza, w szczególności w centrach dużych miast. Dlatego, w ocenie Rzecznika, rozwój tego typu usług stanowi proekologiczną alternatywę dla stałego wzrostu liczby samochodów na polskich drogach<sup>24</sup>. W wystąpieniu podkreślone zostało, że normy zanieczyszczenia powietrza są często w różnych rejonach kraju przekraczane, a to na władzach publicznych ciąży obowiązek ochrony środowiska i prowadzenia polityki zapewniającej bezpieczeństwo ekologiczne współczesnemu i przyszłym pokoleniom oraz wspierania działań obywateli na rzecz ochrony i poprawy stanu środowiska<sup>25</sup>. Konkludując, RPO stwierdził, że przyjęcie rozwiązań prawnych w omawianym obszarze, które wspierałyby rozwój elektro-mobilności społeczeństwa, a przez to przyczyniły się do ograniczenia źródeł zanieczyszczeń, mogłoby stanowić jeden ze sposobów działania władz państwowych na rzecz zapewnienia mieszkańcom powietrza o odpowiedniej jakości<sup>26</sup>.

## Zakończenie

Bezspornie usługa *car-sharingu* jest innowacyjna i wprowadza alternatywę dla tradycyjnego środka transportu, jakim jest własny samochód osobowy. W Europie Zachodniej oraz Ameryce Północnej system ten funkcjo-

---

<sup>22</sup> Firma wypożycza samochody bez dowodu rejestracyjnego, a policja wlepia mandaty, [online] [http://superbiz.se.pl/wiadomosci-biz/wypozyczasz-samochod-elektryczny-w-polskim-miescie-grozi-ci-mandat\\_1026739.html](http://superbiz.se.pl/wiadomosci-biz/wypozyczasz-samochod-elektryczny-w-polskim-miescie-grozi-ci-mandat_1026739.html) [dostęp: 8.01.2018].

<sup>23</sup> [online] <https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/Car-sharing%20Wystapienie%20%20do%20Min.%20Infrastruktury%2028.12.2017.pdf> [dostęp: 8.01.2018].

<sup>24</sup> Ibidem.

<sup>25</sup> Zob. art. 74 ustawy z dnia 2 kwietnia 1997 r., DzU z 1997 r., nr 78, poz. 483.

<sup>26</sup> [online] <https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/Car-sharing%20Wystapienie%20%20do%20Min.%20Infrastruktury%2028.12.2017.pdf> [dostęp: 8.01.2018].

nuje od wielu lat, natomiast w Polsce pierwsi operatorzy rozpoczęli działalność dopiero w 2016 roku. Przez *car-sharing* rozumie się funkcjonujący w wielu miastach na świecie system wspólnego użytkowania samochodów osobowych. Są one udostępniane za opłatą użytkownikom przez operatorów floty pojazdów, czyli różne spółki, agencje publiczne, spółdzielnie, stowarzyszenia lub grupy osób fizycznych. *Car-sharing* jest oparty na ekonomii współdzielenia (*shared economy*). Jest to system polegający na korzystaniu z rzeczy, których nie jest się właścicielem. Owo korzystanie może być ograniczone zaledwie do kilku minut w ciągu dnia, bowiem istotą tej usługi jest właśnie udostępnienie pojazdu jak najszerzszemu gronu osób. *Car-sharing* to umowa najmu środka transportu, bowiem zawiera wszystkie niezbędne elementy tego stosunku prawnego. Nie wszystkie pojazdy wyposażone są w oryginały dowodów rejestracyjnych, co może rodzić negatywne konsekwencje prawne. Stąd postulaty *de lege ferenda* dotyczące dostosowania przepisów do zmieniających się stosunków społecznych.

#### CARSHARING – LEGAL REGULATION AND DEVELOPMENT PERSPECTIVES

##### ABSTRACT

Carsharing provides members access to a fleet of autos for short-term use throughout the day. Thanks that, the need for personal vehicles are reduced. Carsharing has also many social and environmental benefits. There are many business which offer a car-sharing what means that the one vehicle is using many times during one day (shared economy). Members simply make a reservation online or by telephone, walk to their chosen vehicle and drive off. The operators bear the cost of fuel or insurance, cleaning. The members pay service charge. Carsharing takes a variety of forms, example: local-government-run or for-profit.

##### KEYWORDS

carsharing, shared economy, short-term use, for-profit business, vehicles

##### BIBLIOGRAFIA

1. [online] [http://mib.gov.pl/media/3510/Slownik\\_pojec\\_SRT.pdf](http://mib.gov.pl/media/3510/Slownik_pojec_SRT.pdf) [dostęp: 8.01.2018].
2. [online] <https://www.rentcar.pl/pl/car-sharing> [dostęp: 8.01.2018].
3. [online] [https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/Car-sharing%20Wystapienie %20%20do%20Min.%20Infrastruktury%2028.12.2017.pdf](https://www.rpo.gov.pl/sites/default/files/Car-sharing%20Wystapienie%20%20do%20Min.%20Infrastruktury%2028.12.2017.pdf) [dostęp: 8.01.2018].
4. *Car-sharing Toyoty w Grenoble ma szanse na komercjalizację*, [online] <http://motoryzacja.interia.pl/wiadomosci/producenti/news-car-sharing-toyoty-w-grenoble-ma-szanse-na-komercjalizacje,nId,2243516> [dostęp: 8.01.2018].
5. Dybalski J., *Wrocław. Rusza Vozilla. Pierwszy miejski car sharing w Polsce*, [online] <http://www.transport-publiczny.pl/wiadomosci/wroclaw-rusza-vozilla-pierwszy-miejski-car-sharing-w-polsce-56442.html> [dostęp: 8.01.2018].

6. *Firma wypożyczająca samochody bez dowodu rejestracyjnego, a policja wlepiła mandaty*, [online] [http://superbiz.se.pl/wiadomosci-biz/wypożyczasz-samochod-elektryczny-w-polskim-miescie-grozi-ci-mandat\\_1026739.html](http://superbiz.se.pl/wiadomosci-biz/wypożyczasz-samochod-elektryczny-w-polskim-miescie-grozi-ci-mandat_1026739.html) [dostęp: 8.01.2018].
7. King D., *Zipcar says its 1 million members have taken 400,000 vehicles off the road*, [online] <https://www.autoblog.com/2016/09/09/zipcar-1-million-members/> [dostęp: 8.01.2018].
8. Ogórek P., *W Krakowie ruszyło Traficar „auto na minuty”. Dla każdego*, [online] <http://www.gazetakrakowska.pl/strefa-biznesu/wiadomosci/z-regionu/a/w-krakowie-ruszylo-traficar-auto-na-minuty-dla-kazdego-nasz-test,11407083/> [dostęp: 8.01.2018].
9. Sagan B., *Ustawa o timeshare. Komentarz*, Warszawa 2014.
10. Schönbeck Ch., Schwoll M., Linsen-Robertz A., *The CarSharing Handbook*, Rain Magazine, [online] <http://web.archive.org/web/20070817072110/http://www.rainmagazine.com/handbktitle.htm> [dostęp: 8.01.2018].
11. Shaheen S., Sperling D., Wagner C., *Carsharing in Europe and North America: Past, Present and Future*, [online] <https://web.archive.org/web/20120320192219/http://www.uctc.net/papers/467.pdf> [dostęp: 8.01.2018].
12. Steinberg S., *Car-sharing services grow and expand options*, [online] <http://www.nytimes.com/2013/01/26/business/car-sharing-services-grow-and-expand-options.html?ref=technology&r=0> [dostęp: 8.01.2018].
13. Til G., *Evaluating the effect of car-sharing: exploring the gap between what we know vs. what we need to know and its effect on optimism bias*, [online] [https://itspubs.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavis/pubs/download\\_pdf.php?id=1464](https://itspubs.ucdavis.edu/wp-content/themes/ucdavis/pubs/download_pdf.php?id=1464) [dostęp: 8.01.2018].
14. Walków M., *Czy przestaniemy kupować samochody? Kiedy opłaca się car sharing*, [online] <https://businessinsider.com.pl/firmy/strategie/czy-car-sharing-oplaca-sie-bardziej-niz-kupno-samochodu/6rhe10h> [dostęp: 8.01.2018].
15. Young R., *Experiment in car-sharing*, “The Times” 19.07.1977, [online] [https://www.revolvy.com/main/index.php?s=Car%20sharing&item\\_type=topic](https://www.revolvy.com/main/index.php?s=Car%20sharing&item_type=topic) [dostęp: 8.01.2018].