

共享風盛行，連汽車都可以共享。這不是 Uber，而是德國的汽車共享服務，隨用隨停，以分計費，活像是汽車版的 YouBike。德國人怎麼做？台灣可以嗎？



四月的柏林，下著雨的深夜仍有點涼意。聽完音樂會的史蒂芬，不想搭地鐵回家，於是看了手機上的 app，按下預約鍵，走到路邊，只約莫五分鐘的時間，就上車了。

不過，他可不是搭 Uber，而是找到一台停在路邊、但卻不屬於他的賓士 A-Class，在 app 上輸入密碼後，就上了車。聽起來像是 007 的劇情，但卻是在柏林每天都真實上演的情境，這就是德國著名的 car2go 汽車共享服務。

這個由戴姆勒賓士集團推出的服務，做法很簡單。消費者只要下載 app，繳交會員費（9 歐元，約 324 元台幣），輸入有效駕照經認證後，就能隨時用 app 找附近的空車（有 Smart、A-Class、B-Class、CLA/GLA 等車種），利用 app 預約，20 分鐘內去取車，輸入自己的密碼與擋風板上的 pin 碼，就能開鎖上車開始使用。



## 隨用隨停，汽車版的 oBike

「我沒有車子，所以這很方便，不用自己買車，有需要時再租用，省錢省事，大家都共享也比較環保，」生活在柏林 20 多年、平常多半用腳踏車代步的的史蒂芬，邊開車邊對《CSR@天下》記者說。

這種共享服務，突破了傳統的租車概念。以前要租車，得去定點取、還車，而且是以日計費。但 car2go 像是 YouBike（更精確的說是無樁共享式的 oBike），不必定點取車，還車也只要停在市區合法的路邊停車格即可。此外，收費按分鐘計，停車費、油錢、保險費、稅金都含在內。以 A-Class 為例，一分鐘是 0.31 歐元，換句話說，如果租個半小時只要 9.3 歐元，比搭計程車還便宜。

若說傳統租車是為了出遠門，汽車共享則是針對市區短程移動而設計。「一般都是租短程比較多，若要去遠程，以分計費就不划算了，」史蒂芬分享他的經驗，「比方搭火車有行李，我就會用這種服務，不過很多人都跟我一樣，還沒進站前就得先看附近有沒空車，趕緊預約。」

在德國，汽車共享服務近年來如雨後春筍般叢生，不只賓士，其他車廠（例如 BMW 的 DriveNow、寶獅雪鐵龍的 Free2Move）、甚至德國國鐵都有類似服務，有些是定點式租還車，有些是非定點式服務。根據德國聯邦汽車共用協會（BundesverbandCarSharing）的統計，2018 年初，德國有 165 家公司在 677 個城鎮提供汽車共享服務，用戶數為 211 萬人，以比較方便的非定點式為主，佔了約七成五的人數。

其中，car2go 是明顯的領先者。這原是賓士的一個內部創新提案，2008 年先在德國南方城市烏姆（Ulm）試點，因為反應不錯，陸續拓展到各地，目前全球有 26 個城市，包括紐約、羅馬、阿姆斯特

特丹、重慶等地，會員數也在今年初突破三百萬，成為全球最大的汽車共享服務。相較之下，BMW 的 DriveNow 會員數為一百多萬，而且以德國為主，因此今年初市場還傳出兩個共享服務將合併的消息。

## 沒錢也能開賓士，還能減少交通堵塞

汽車共享服務，對消費者的好處顯而易見。買一台車的成本不只是車價，還有稅金、油錢、停車費、保養費，這種「要用再租」的共享服務，將「擁有權」轉換成「使用權」，就算沒錢（或不想花大錢買車）也能開賓士或 BMW。

對於都會交通來說，這也有正面的影響。一方面，這種設計鼓勵人們在市區不開自己的車，因為上街車輛總數減少，得以舒緩市區的交通擁塞。另一方面，有需要再開車，也能減少車輛的使用度，進而減少汽油使用量、廢氣排放、與空污問題。

此外，因為以短程為主，因此更適合電動車。根據官方資料，在去年電動車佔德國市場不到 2%，但是在汽車共享的車隊中，已經有 10% 是電動車。由於運輸業是德國溫室氣體排放的第二大來源，若能提升電動車的比重，對於減排自然也有幫助。

除了省錢與環保之外，汽車共享服務在柏林能夠成功，還有一個重要的因素，柏林市區範圍廣大，馬路寬廣，停車位相對好找。這種服務至今在亞洲未能起飛，正是因為亞洲城市往往地狹人稠，停車位難找，缺乏合適的條件。

## Gogoro 進軍柏林，電動機車也能共享

有趣的是，在柏林汽車共享服務盛行，卻不易見到類似 YouBike 的自行車共享服務。其實德國國鐵有提供「Call a Bike」的類似服務，然而當地人使用率並不高。一方面站點數量並不多，另一方面因為幾乎每個柏林家庭都有自行車，專門做觀光客生意的租車店，租一天的費率也比較便宜，因此使用度並不高。

另一個在柏林能夠見到的交通工具共享服務，反倒是台灣人熟悉的 Gogoro！他們在 2016 年進軍柏林，與德國汽車零件大廠博世（Bosch）合作，推出電動機車分享服務 Coup，一開始先部署了二百台，一年後就擴大到一千台，顯見即便沒有騎機車習慣的德國人，也開始對電動機車感到興趣。

「等夏天天氣好一點，我也會想試看看電動機車，」曾經在台旅遊時騎過 Gogoro 的史蒂芬笑著說。

從「自己擁有」到「要用再租」，這股共享風預計將愈吹愈強。根據顧問公司資誠（PwC）在去年九月發表的研究報告預估，汽車共享服務的成長，將逐漸從城市擴大到鄉間，導致歐洲汽車總量在 2030 年將減少 8 千萬台，從 2 億 8 千萬減少到 2 億台。屆時歐洲道路上的交通，每三公里就有一公里會來自汽車共享。

「在幾年內，目前多數人仍舊是開自己的車的這種模式，將會變成僅是眾多移動概念中的其中之一，」PwC 指出。

新型態的交通在德國開始發生了，台灣是否能夠發展出適合自己的變革呢？