

Zájem o carsharing v Česku roste. Sdílený automobil se ale nevyplatí každému.

[Magdalena Maňáková](#), Seznam Zprávy

25. 11. 2025 18:45

Cizí auto, které čeká za rohem. Zaplatíte v aplikaci, zaparkujete kdekoli a klíčky nepotřebujete. Sdílené vozy parkují v čím dál více městech a stávají se běžnou součástí života. Pro někoho mohou být výhodnější než vlastní auto.

Článek: <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-byznys-trendy-analyzy-zajem-o-carsharing-v-cesku-roste-sdileny-automobil-se-ale-nevyplati-kazdemu-291935>

Analýzu si také můžete poslechnout v audioverzi.

Sdílená auta se stala běžnou součástí městských ulic. V Praze už dnes není výjimkou, že člověk odemkne vůz telefonem, dojede si pro nákup a nechá auto o pár ulic dál. Carsharing tak mění způsob, jak lidé ve městech cestují, a poptávka po něm dál rychle roste. Platí se většinou jak za kilometr, tak za čas. V Česku aktuálně sdílená auta nabízí několik společností - patří mezi ně Bolt, Anytime, Car4Way nebo Autonapůl.

„Typickým uživatelem Bolt Drive je městský člověk, který auto nepotřebuje denně, ale hodí se mu ve chvílích, kdy je potřeba něco odvést nebo je třeba někam dojet,“ říká generální manažer Bolt Drive pro Českou republiku Patrik Piščík.

Nejčastěji jde podle něj o víkendové výlety, přesuny za rodinou, větší nákupy nebo situace spojené se stěhováním. „Carsharing zároveň lidé používají jako doplněk k MHD nebo taxi – když potřebují pohodlný přesun mimo centrum nebo do míst, kam se veřejnou dopravou dostanou hůř,“ dodává s tím, že společnost brzy plánuje spustit také možnost cestovat s půjčeným autem do sousedních zemí.

Jak se carsharingu v Česku daří

Bolt podle Piščíka v Česku dlouhodobě sleduje silný růst zájmu o sdílená auta - a trend odpovídá situaci v celé Evropě. Upozorňuje na nejnovější výsledky European Carsharing Barometru, podle kterého vzrostl počet sdílených aut v Evropě meziročně o 8 %, přičemž právě země střední a východní Evropy patří mezi nejdynamičtější trhy.

„Česká republika je v tomto směru velmi aktivní: podle dat Asociace českého carsharingu vzrostl trh z 90 vozů v roce 2015 na téměř 2 tisíce dnes a Praha je jedním z nejvyužívanějších free-floating trhů v regionu,“ vysvětluje.

Více než čtvrtina jejich zákazníků podle něj uskuteční měsíčně více než deset jízd. Evropský report zároveň ukazuje, že sdílené vozy mají výrazně vyšší míru elektrifikace než soukromá auta, což je v evropských metropolích velmi aktuální téma.

Podle předsedy Asociace českého carsharingu Romana Filipa s počtem aut roste i počet jejich uživatelů. Pravidelně sdílená auta aktuálně využívají vyšší desítky tisíc řidičů, a to převážně v Praze.

Postupně se ale rozvíjejí i menší regionální projekty. „Třeba v Brně působí jeden náš člen již deset let. Dále pak se regionálně rozvíjí menší projekty nejenom našich členů, kde je cílem ověřit si zájem potencionálních zákazníků o tuto službu v menším měřítku. Např. Kladno, Plzeň, České Budějovice. Aktuálně vzniká jeden takový projekt v Jihlavě,“ uvádí.

Zároveň upozorňuje, že za zajímavé považuje i iniciativy malých obcí, které testují provoz jediného sdíleného auta pro potřeby obce i jejích obyvatel – často jde o elektromobily.

Vyplatí se carsharing? Záleží

Možnost půjčit si jen tak auto ve chvíli, kdy ho člověk potřebuje a nemuset se starat o nic dalšího, je určitě lákavá a nabízí spoustu možností. Otázkou ovšem zůstává - vyplatí se to? Odpověď není jednoznačná, odvíjí se totiž od řady faktorů - jak často člověk auto potřebuje, jak daleko jezdí nebo zda má možnost parkovat.

„Lidé dnes mnohem citlivěji vnímají náklady spojené s vlastnictvím auta, jako jsou pojištění, servis, cena práce v servisech, parkování na parkovištích, zónách nebo garážích, benzin nebo třeba dálniční známka. Tyto náklady dosahují při běžném užívání vyšších desítek tisíc korun ročně. Díky carsharingu může více lidí volit model auto podle potřeby namísto přístupu auto za každou cenu vlastnit,“ popisuje Piščík.

Bolt Drive podle něj nemá ambici nahradit vlastní auta jako taková, ovšem v případě, že majitel najezdí pod 12 tisíc kilometrů ročně, z ekonomického pohledu podle něj začíná carsharing dávat větší smysl než vlastnictví.

Podle Stanislava Kutáčka ze společnosti Autonapůl může být tato hranice dokonce o něco vyšší. Pohybuje se podle něj mezi 10 a 14 tisíci kilometry. „Nejnovější výzkum německé carsharingové asociace mluví právě o 14 tisících kilometrech a méně ročního nájezdu jako hranici, kdy se carsharing vyplatí,“ vysvětluje.

Spoleh na to, že člověk bude mít své auto sto procent času zaparkované tam, kde ho nechal, přijde vhod také lidem s malými dětmi, se sníženou pohyblivostí a podobně.

Modelový příklad ročních nákladů na automobil

Modelový příklad, kdy čtyřčlenná rodina jezdí 5 let starou benzinovou Škoda Octavia kombi, nájezd okolo 20 tisíc kilometrů:

Položka	Odhad	Poznámka
Benzín	52 000 Kč	Spotřeba cca 6,5 l/100 km → 1 300 l/rok × 40 Kč/l
Povinné ručení	5 500 Kč	5 let stará Octavia, běžný řidič, standardní limity
Servis & údržba	10 000 Kč	Olej, filtry, pneu a běžné opotřebení
STK + emise (přepočteno na rok)	750 Kč	1× za 2 roky (~1 500 Kč)
Pneuservis	3 000 Kč	Přezutí + vyvážení 2× ročně
Parkování (modré zóny – když je potřeba)	1 200 Kč	Praha – roční rezidenční známka
Mytí, drobnosti	1 500 Kč	Reálný průměr
Celkově	74 000 Kč	

Extra náklady - amortizace a havarijní pojištění

Položka	Odhad	Poznámka
Amortizace / ztráta hodnoty	35–45 tis. Kč / rok	5 let stará Octavia (cca 350–400 tis. Kč) → běžně mizí ~10 % hodnoty ročně
Havarijní pojištění	8–12 tis. Kč / rok	Bez připojištění, střední spoluúčast

Zdroj: Bolt

Ekonomické faktory podle Asociace českého carsharingu patří mezi hlavní důvody, proč lidé službu využívají. „Našimi hlavními uživateli jsou mladí lidé, kteří auto potřebují pouze občas a řeší jiné finanční priority, jako je třeba bydlení,“ říká Filip. Druhou velkou skupinu tvoří lidé, kteří jedno auto mají, často služební. Druhé si půjčují jen příležitostně, protože je to výrazně levnější než si pořídit druhé auto.

„Využívání carsharingové služby dává lidem svobodu rozhodnout se, jakou variantu dopravy využijí, a nesedají do auta zbytečně,“ doplňuje Kutáček. K dispozici navíc nejsou pouze osobní auta - pro větší náklady je možné půjčit si třeba i dodávku.

Kutáček uvádí, že vlastní auto stojí běžně 100 až 150 tisíc korun ročně, pokud člověk započítá všechny náklady včetně pořízení, servisu i parkování. U carsharingu vyjde rok používání zhruba na 50 tisíc korun, pokud člověk jezdí jen příležitostně.

Pokud člověk ovšem využívá auto více, dává finančně větší smysl pořídit si vlastní vůz. Sdílená auta navíc nejsou všude a může nastat i situace, že zrovna žádná nebudou k dispozici.

Co brzdí sdílená auta

Zavádění sdílených aut v Česku ale i přes svou popularitu stále naráží na řadu překážek. Patří mezi ně především vysoké náklady na provoz automobilů, složitá parkovací regulace nebo i to, jak o autech lidé uvažují. Carsharing tak často vyžaduje nejen technologické zázemí a silného operátora, ale také podporu měst, která pro sdílená auta vytvoří přátelské prostředí.

Zejména v hustě zastavěných částech měst hraje roli i otázka parkování. „V první řadě nám jde především o optimalizaci dostupnosti vozů a jejich rovnoměrné rozmístění tak, aby jejich využití bylo maximální a vozy nepředstavovaly zátěž pro parkovací místa. Naopak, nejenom naše průzkumy ukazují, že jedno sdílené auto dokáže nahradit až 12 vlastních vozů, a tak se parkovací místa šetří,“ vysvětluje Filip.

Podpora ze strany měst dnes stojí hlavně na zvýhodněném parkování. „To je v podstatě ta jediná hlavní podpora, kterou mohou města poskytnout. A s tou jsme aktuálně spokojeni,“ říká.

Do budoucna by podle něj pomohla i celostátní úprava, která by umožnila bezplatné parkování carsharingových vozů v obcích po celé zemi, a podpořila tak jejich rozvoj mimo velká města. Jako teoretické možnosti zmiňuje i iniciativy pro uživatele nebo povolení vjezdu do vybraných pruhů, ale dodává, že v praxi mají města jiné priority, například modernizaci MHD.

„Dalším faktorem je i to, že mnoho Čechů stále vnímá auto jako statusový symbol, přestože si ne vždy uvědomují celkové roční náklady na jeho provoz. Pokud auto jezdí pravidelně, dává to smysl – pokud ale většinu času stojí zaparkované, cena za každý kilometr výrazně stoupá a zároveň dál roste tlak na městské parkování,“ popisuje.

Tento pohled odpovídá i aktuálním evropským trendům. European Carsharing Barometr označuje za hlavní bariéry rozvoje zejména vysoké provozní náklady a místní parkovací regulaci.

Zahraniční zkušenosti zároveň ukazují, že tam, kde města nastaví předvídatelné a stabilní podmínky pro operátory, carsharing rychle roste a přináší městům konkrétní benefity – od menšího počtu aut v ulicích až po efektivnější využití veřejného prostoru.