

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
THE KEY TO MOBILITY



RAPORT

Elektryk z drugiej ręki

**Wszystko, co warto wiedzieć
o używanych autach elektrycznych**

Warszawa 2025

Partner merytoryczny

psnm NEW
MOBILITY
ASSOCIATION

Słowo wstępne

Elektromobilność stanowi obecnie jeden z kluczowych kierunków transformacji rynku motoryzacyjnego w Polsce. Dynamiczny rozwój tego segmentu jest odpowiedzią nie tylko na regulacje prawne i wyzwania związane z ochroną środowiska, ale także na rosnące oczekiwania konsumentów poszukujących innowacyjnych, zrównoważonych i ekonomicznie racjonalnych rozwiązań transportowych. Zmiana struktury rynku mobilności w kierunku napędów zeroemisyjnych tworzy nowe standardy użytkowania pojazdów oraz redefiniuje modele biznesowe w obszarze finansowania i sprzedaży.

Obok rosnącej popularności samochodów elektrycznych nowych, coraz większe znaczenie zyskuje rynek wtórny. Nabywcy coraz częściej dostrzegają w nim szansę na bardziej przystępny cenowo dostęp do technologii BEV, co w naturalny sposób przyczynia się do dojrzewania całego ekosystemu elektromobilności w Polsce. Popyt na używane samochody elektryczne – zwłaszcza młode, poleasingowe egzemplarze – staje się ważnym czynnikiem kształtującym dynamikę rynku i sprzyja jego dalszej profesjonalizacji.

Volkswagen Financial Services jako aktywny uczestnik procesu transformacji i partner wspierający rozwój elektromobilności w Polsce, oferuje szerokie spektrum narzędzi finansowych, które umożliwiają korzystanie z pojazdów elektrycznych zarówno klientom indywidualnym, jak i biznesowym. W ofercie znajdują się różnorodne formy finansowania – w tym leasing, kredyt oraz wynajem długoterminowy – które zapewniają elastyczność, przewidywalność kosztów i łatwiejszy dostęp do innowacyjnych technologii. Dzięki temu elektromobilność staje się realną i atrakcyjną alternatywą dla coraz szerszego grona użytkowników, wspierając budowę zrównoważonego rynku mobilności w Polsce.

Krzysztof Leszczyński
Ekspert ds. Elektromobilności VW FS

Spis treści

- 1. Wprowadzenie**
- 2. Mit czy fakt?**
Fakty i obawy wokół używanych EV
- 3. Finansowanie używanych EV**
– czy zakup używanego elektryka może się opłacać?
- 4. Na co zwracać uwagę weryfikując stan techniczny używanego pojazdu elektrycznego?**
- 5. Co warto wiedzieć przeglądając ogłoszenia?**
- 6. Opinie użytkowników**

1.

Wprowadzenie

1. Wprowadzenie

Elektryczne samochody w Polsce – moda czy przyszłość?

Stan obecny i prognozy na przyszłość

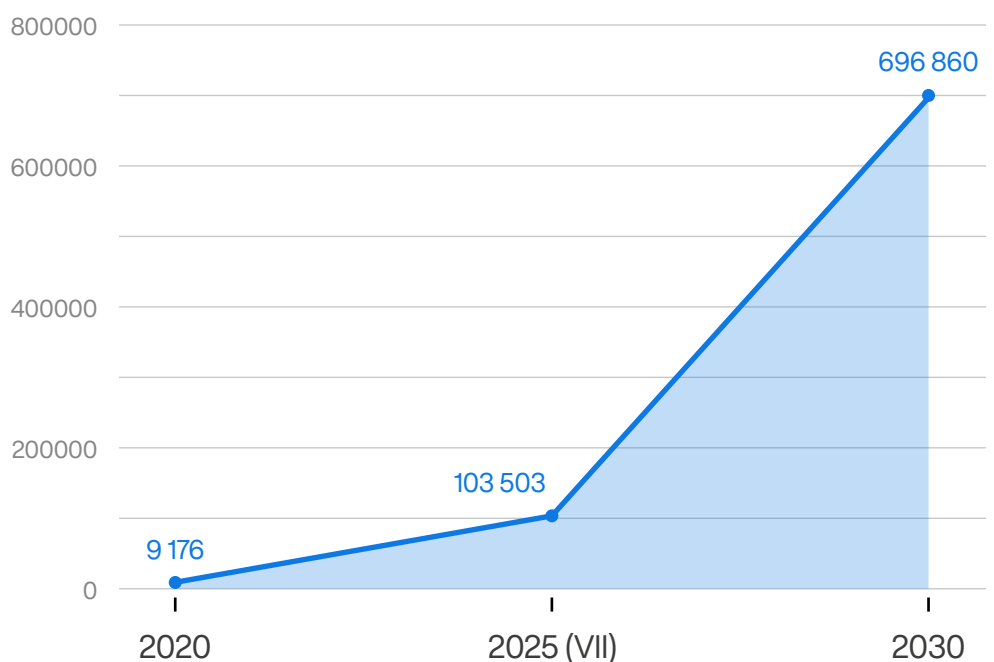
W ostatnich latach elektromobilność stała się jednym z najgorętszych tematów w branży motoryzacyjnej. W Polsce, podobnie jak w innych krajach, obserwujemy dynamiczny rozwój rynku pojazdów elektrycznych. Jednak czy to tylko chwilowy trend, czy rzeczywista transformacja w obszarze transportu?

Na koniec lipca 2025 r. w Polsce zarejestrowanych było 103 503 samochody całkowicie elektryczne (BEV), a zgodnie z prognozami zawartymi w „Polish EV Outlook” do 2030 r. ich liczba może wzrosnąć do około 697 tys.

W ciągu pierwszych siedmiu miesięcy 2025 r. przybyło 23 243 samochodów elektrycznych, co oznacza wzrost o 65% w porównaniu z tym samym okresem 2024 r. Dane te pokazują, że liczba pojazdów elektrycznych w Polsce rośnie systematycznie, a obserwowane tempo przyrostu pozwala wskazać utrzymujący się trend wzrostowy.

Park samochodów całkowicie elektrycznych (BEV) w Polsce
Osobowe i dostawcze /
Scenariusz rozwojowy

Źródło: Polish EV Outlook

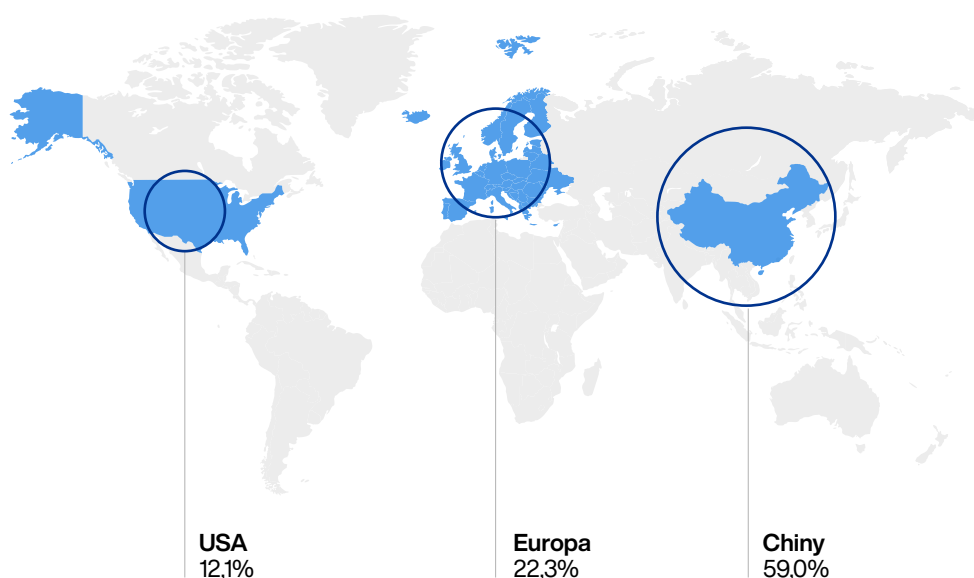


Elektromobilność jako globalny trend

Transformacja w kierunku elektromobilności nie jest zjawiskiem ograniczonym do Polski. Na całym świecie obserwujemy rosnące zainteresowanie pojazdami elektrycznymi. W 2024 r. globalny park samochodów osobowych typu BEV osiągnął 39 milionów sztuk. Z tej liczby aż 23 miliony pojazdów znajdują się w Chinach, co stanowi około 59% całkowitej liczby BEV na świecie. W Europie i Stanach Zjednoczonych liczba ta wynosi odpowiednio 8,7 miliona i 4,7 miliona pojazdów.

Globalny rozkład
samochodów osobowych
BEV według regionów –
2024

Źródło: IEA



Używane EV – nowy impuls dla rynku

Rynek używanych samochodów elektrycznych dopiero zaczyna się rozwijać mając potencjał stać się istotnym elementem rynku motoryzacyjnego w Polsce. Z danych PEVO Index, wynika, że na koniec czerwca 2025 r. udział ogłoszeń pojazdów BEV w całkowitej liczbie wszystkich ofert używanych samochodów wynosił 1,1%, co odpowiada dokładnie 4 343 ogłoszeniom. Choć udział ten wciąż jest niewielki, wskaźnik zainteresowania tego typu ogłoszeniami z roku na rok rośnie.

Rynek używanych samochodów elektrycznych w Polsce jest wciąż na wczesnym etapie rozwoju. Mimo to już teraz widać coraz więcej ofert na rynku wtórnym, a zainteresowanie takimi pojazdami systematycznie rośnie. Z każdym rokiem liczba dostępnych ogłoszeń będzie rosła, co czyni ten segment coraz bardziej atrakcyjnym dla osób planujących zakup pojazdu elektrycznego.

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
THE KEY TO MOBILITY



SETKI TYSIĘCY ELEKTRYZUJĄCYCH WYBORÓW



dzięki finansowaniu
Volkswagen Financial Services

Dowiedz się więcej na: emobility.vwfs.pl/kalkulator



* źródło: SAMAR, CEPIK; LEASING / CFM – rejestracje 2025

2.

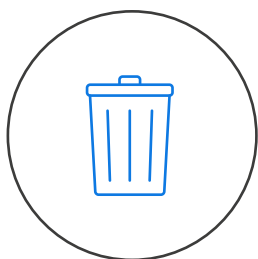
Mit czy fakt?

*Fakty i obaw wokół
używanych EV*

2. Mit czy fakt?

Fakty i obawy wokół używanych EV

Używane samochody elektryczne budzą wiele pytań i kontrowersji. Warto przyrzeć się faktom oraz najczęstszym obawom, aby oddzielić mity od rzeczywistości.

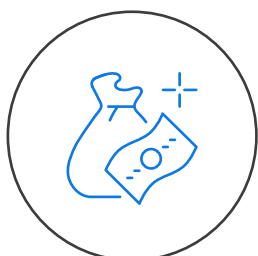


„Po kilku latach bateria w używanym elektryku jest już praktycznie do wyrzucenia”

Choć pojemność baterii w samochodach elektrycznych z czasem spada, spadek ten nie jest tak drastyczny. Nowoczesne akumulatory stosowane w samochodach od co najmniej 2020 r. różnią się znacząco od tych z pierwszej fali elektromobilności sprzed dekady – są trwalsze, bardziej odporne na szybkie ładowania i lepiej zarządzają temperaturą.

Doskonałym przykładem jest VW ID.3 Pro S z akumulatorem 77 kWh, który po przebiegu ponad 160 000 km w ciągu 4 lat zachował 91% swojej pojemności. Testy ADAC pokazały, że nawet przy intensywnym użytkowaniu i częstym ładowaniu do 100% wydajność akumulatora pozostaje wysoka, a realny zasięg latem wynosi ok. 400 km, zimą 300–320 km. Dodatkowo regularne aktualizacje oprogramowania poprawiają efektywność energetyczną i wydłużają żywotność baterii.

To pokazuje, że dzisiejsze używane BEV wciąż mogą oferować solidny zasięg i niezawodność, a obawy o szybkie zużycie akumulatora są w dużej mierze przesadzone. Oczywiście mogą zdarzyć się różne sytuacje, ale zawsze przed zakupem używanego BEV można zweryfikować stan akumulatora, aby mieć pewność co do jego kondycji.



Koszty wymiany baterii są ogromne i nieopłacalne

Faktycznie, wymiana akumulatora w samochodzie elektrycznym jest obecnie sporym wydatkiem – ceny nowych baterii mogą sięgać kilkudziesięciu tysięcy złotych w zależności od pojemności i modelu pojazdu.

Jednak należy pamiętać, że standardowa gwarancja na akumulator wynosi 8 lat lub 160 tys. km (w zależności, co nastąpi wcześniej), a na rynku dostępne są też modele z jeszcze szerszym zakresem ochrony. Dzięki temu przez pierwsze lata użytkowania większość problemów związanych z baterią jest pokrywana przez producenta.

Wraz z rozwojem rynku używanych BEV będzie rósł także rynek serwisów specjalizujących się w naprawie akumulatorów oraz

komponentów do nich. Wiele usterek można dziś naprawiać bez konieczności wymiany całego modułu, co pozwala znacząco obniżyć koszty eksploatacji. Dodatkowo ceny nowych baterii systematycznie spadają, co jest pozytywnym prognostykiem na przyszłość.

Choć wymiana akumulatora jest obecnie kosztowna, wiele samochodów używanych nadal objętych jest gwarancją, a rosnący rynek serwisów i napraw oraz spadające ceny baterii sprawiają, że w wielu przypadkach nie będzie konieczne kosztowne zastępowanie całego akumulatora.



**Używane EV są
droższe
w utrzymaniu niż
auta spalinowe**

To jedno z najbardziej nietrafionych przekonań o elektromobilności.

W rzeczywistości samochody elektryczne mają znacznie prostszą konstrukcję niż auta spalinowe: nie posiadają skrzyni biegów, sprzęgła, rozbudowanego układu wydechowego czy elementów typowych dla silników spalinowych, które regularnie wymagają serwisowania lub wymiany. Odpadają też koszty wymiany oleju, filtrów czy rozrządu.

Co więcej, zużycie elementów eksploatacyjnych, takich jak klocki hamulcowe, jest w EV zdecydowanie mniejsze dzięki systemowi rekuperacji, który w codziennej jeździe odciąża układ hamulcowy. Realnie oznacza to, że regularny serwis auta elektrycznego bywa nawet kilkakrotnie tańszy niż samochodu z silnikiem spalinowym. Dobrym przykładem jest porównanie pakietów serwisowych dostępnych w VVFS: miesięczny koszt dla ID.4 wynosi 55 zł, podczas gdy dla spalinowego Tiguan 155 zł.

Oczywiście w przypadku poważniejszych usterek, np. związanych z elektroniką czy akumulatorem, koszty mogą być wysokie. Jednak większość producentów oferuje długie gwarancje na baterie, a rozwój rynku używanych EV i serwisów specjalistycznych sprawia, że ceny napraw stopniowo będą się obniżać.

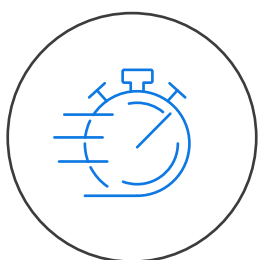
W praktyce eksploatacja samochodu elektrycznego jest zazwyczaj tańsza niż auta spalinowego – zarówno pod względem kosztów serwisu, jak i samej jazdy (energia elektryczna vs. paliwo).



**Samochody
elektryczne szybko
tracą wartość**

To prawda, że nowe samochody elektryczne mogą tracić na wartości szybciej niż auta spalinowe. Wynika to głównie z dynamicznego rozwoju technologii, rosnącej konkurencji i dopłat obniżających ceny nowych modeli, co mocniej wpływa na ich wycenę przy odsprzedaży. Jednak sytuacja wygląda inaczej na rynku wtórnym. W przypadku kilkuletnich pojazdów elektrycznych tempo spadku wartości jest już znacznie wolniejsze i bardziej zbliżone do aut spalinowych. Największa różnica dotyczy nowych aut w momencie opuszczenia salonu – to tam następuje najsilniejsza utrata wartości.

Warto również zauważyć, że wraz z rosnącym parkiem EV w Polsce i coraz większym popytem na używane elektryki ceny zaczynają się stabilizować. Do tego dochodzi rosnąca świadomość trwałości baterii i niższych kosztów eksploatacji, co działa na korzyść właścicieli używanych aut elektrycznych i ogranicza ryzyko gwałtownej utraty wartości w przyszłości.



**Używane samochody
elektryczne mają
przestarzałą
technologię i szybko
stają się nieaktualne**

Wbrew temu przekonaniu, samochody elektryczne w odróżnieniu od aut spalinowych mogą zyskiwać nowe funkcje i poprawione parametry nawet po kilku latach użytkowania. Dzieje się tak dzięki aktualizacjom oprogramowania.

Warto ponownie wrócić do testu długodystansowego ADAC opisywanego wcześniej na przykładzie VW ID.3. Pokazał on, że aktualizacje oprogramowania mogą realnie poprawić parametry samochodu. W testowanym ID.3 moc ładowania wzrosła z ok. 125 kW do ponad 170 kW, a średnie zużycie energii spadło z 20 kWh/100 km do 18,3 kWh/100 km, co w efekcie przełożyło się na lepszy zasięg i krótszy czas ładowania.

Nie wszyscy producenci stosują taki model aktualizacji i nie w każdym samochodzie jest to możliwe, ale przykład ID.3 pokazuje, że używany elektryk nie zawsze oznacza „przestarzałą technologię”. W wielu przypadkach nawet kilkuletnie auta mogą zyskać nowe funkcje i poprawione osiągi dzięki rozwojowi oprogramowania.

3.

Finansowanie używanych EV

*– czy zakup używanego
elektryka może się
opłacać?*

3. Finansowanie używanych EV

– czy zakup używanego elektryka może się opłacać?

Zakup używanego samochodu elektrycznego wymaga spojrzenia nie tylko na jego cenę zakupu, ale też na całkowity koszt eksploatacji. W przypadku EV istotne są przede wszystkim wydatki na energię elektryczną. Choć cena zakupu używanego elektryka może być wyższa w porównaniu do tradycyjnego auta spalinowego (lecz nie zawsze), niższe koszty codziennej eksploatacji mogą szybko równoważyć tę różnicę. Dzięki temu używane pojazdy elektryczne mogą być opłacalne zarówno w krótkiej, jak i długiej perspektywie czasowej.

Porównanie kosztów jazdy BEV vs samochodu spalinowego

Jednym z często zadawanych pytań jest to czy faktycznie jazda „na prądzie” wychodzi taniej niż na benzynie lub dieslu? Aby to zrozumieć, trzeba przyrzeć się kosztom energii, czyli paliwa dla obu typów aut. Elektryczne auto można naładować w kilku miejscach:

- w domu,
- w pracy (jeśli pracodawca udostępnia ładowarki),
- na ogólnodostępnych stacjach ładowania

W każdym z tych przypadków koszt energii różni się – najtańsze jest ładowanie w domu, a najdroższe, porównywalne z tankowaniem paliw, odbywa się na szybkich, ogólnodostępnych stacjach ładowania. Z badania EV1000 przeprowadzonego w 2024 r. wynika, że aż 94% użytkowników samochodów elektrycznych ma możliwość ładowania pojazdu w domu, a 85% z nich korzysta z tego rozwiązania regularnie. Dlatego właśnie tej formie ładowania warto przyrzeć się bliżej.

Ładowanie w domu oznacza, że samochód korzysta z tej samej sieci energetycznej co lodówka czy pralka. Jednak dzięki odpowiedniemu wyborowi taryfy można znacząco obniżyć koszty jazdy.

- Taryfa G11 – jedna stała cena za energię, niezależnie od godziny. Wygodna, ale niekoniecznie najtańsza dla właściciela auta elektrycznego.
- Taryfa G12 – tzw. taryfa dwustrefowa. Energia elektryczna jest tańsza w nocy (zwykle ok. 22:00–6:00), a droższa w dzień. To idealne rozwiązanie dla kierowców BEV, bo samochód można podłączyć na noc i ładować taniej przez wiele godzin.

- Taryfa dynamiczna – nowość, która rozwija się wraz z rynkiem energii. Cena prądu zmienia się w zależności od sytuacji na giełdzie energii. Czasami kilowatogodzina może kosztować ułamek standardowej ceny, a zdarzają się nawet sytuacje, gdy cena energii spada poniżej zera, co oznacza, że ktoś „dopłaca” do naszego zużycia.

Aby porównać koszty, zestawiono dwa podobnej klasy samochody:

* wartość 0,75 zł/kWh dla taryfy G12 (stawka nocna) stanowi średni koszt energii elektrycznej uwzględniający zarówno cenę energii (0,62 zł/kWh), jak i koszty dystrybucji (0,13 zł/kWh).

	Volkswagen ID.3 (BEV)	Volkswagen Golf (spalinowy)
średnie zużycie energii / paliwa	ok. 15,2 kWh/100 km	ok. 5,3l/100 km
orientacyjne ceny paliwa / energii na poziomie	energia w taryfie G12 (noc) – 0,45 zł/kWh	benzyna (E10) – 6,50 zł/l
Koszt przejechania 100 km	15,2 kWh × 0,75* zł = 11,4 zł / 100 km	5,3 l × 6,00 zł = 31,8 zł / 100 km

Koszty w zależności od rocznego przebiegu

Przebieg	Volkswagen ID.3 (BEV)	Volkswagen Golf (spalinowy)
10 000 km	1 140,00 zł	3 180,00 zł
15 000 km	1 710,00 zł	4 770,00 zł
20 000 km	2 280,00 zł	6 360,00 zł
25 000 km	2 850,00 zł	7 950,00 zł
100 000 km	11 400,00 zł	31 800,00 zł
200 000 km	22 800,00 zł	63 600,00 zł

Dodatkowe korzyści finansowe BEV

Koszty energii to tylko jedna część całkowitych wydatków.auta elektryczne oferują dodatkowe oszczędności:

- Bezpłatne parkowanie – w wielu polskich miastach samochody elektryczne mogą parkować za darmo w strefach płatnego parkowania.
- Dla przykładu: w Warszawie godzina parkowania w ścisłym centrum to nawet 6,40 zł. Ośmiogodzinny postój to koszt 38,80 zł dziennie. Jeśli ktoś pracuje w centrum przez 20 dni w miesiącu, oszczędza blisko 800 zł miesięcznie, czyli nawet ponad 9 000 zł rocznie.
- Niższe koszty serwisu – BEV nie ma filtrów oleju, rozrządu, turbosprężarki czy sprzęgła. To oznacza mniej potencjalnych napraw i niższe rachunki serwisowe, średnio o 50% względem porównywalnego pojazdu spalinowego.

Finansowanie używanego pojazdu elektrycznego na przykładzie oferty VWFS

Analizując aktualną ofertę modeli używanych dostępnych w VWFS Store (dane z dnia 03.09.2025 r.), do porównania wybrano dwa pojazdy z roku 2023: Volkswagen ID.3 z przebiegiem 36 tys. km oraz Škoda Octavia z przebiegiem 41 tys. km. Dla obu samochodów przyjęto jednolite parametry finansowania: okres 36 miesięcy, wkład własny na poziomie 10% (11 490 zł w przypadku Volkswagena i 9 990 zł dla Škody), roczny limit 20 tys. km. Koszt miesięcznego finansowania dla klienta indywidualnego wynosi 1 833 zł brutto dla Volkswagena ID.3 oraz 1 360 zł brutto dla Škody Octavia. Cena obu pojazdów obejmuje ubezpieczenie kosztów napraw w pierwszym roku oraz opcjonalnie pakiet serwisowy/olejowy. Aby rzetelnie porównać całkowity koszt posiadania (TCO), do rachunku dodano koszty eksploatacyjne związane z paliwem/energiją oraz opłatami parkingowymi. W zakresie zużycia paliwa i energii przyjęto uproszczone założenie, że pojazd elektryczny będzie ładowany w domu, w taryfie G12, zgodnie z założeniami przyjętymi w powyższej części raportu. Oznacza to, że przejechanie 20 tys. km rocznie kosztuje 2 280 zł w przypadku Volkswagena ID.3 oraz 6 360 zł w przypadku Škody Octavia.

Dodatkowo, w analizie uwzględniono możliwość bezpłatnego parkowania samochodu elektrycznego. Założono, że przez cały okres eksploatacji, co tydzień ponoszony byłby koszt parkowania na poziomie 55 zł.

	Volkswagen ID.3	Škoda Octavia
WKŁAD WŁASNY	11 490,00 zł	9 900,00 zł
KOSZT FINANSOWANIA	67 788,00 zł	48 960,00 zł
KOSZTY PALIWA/ENERGII	6 840,00 zł	19 080,00 zł
KOSZTY PARKINGÓW	–	8 580,00 zł
Razem	86 118,00 zł	86 520,00 zł
Różnica BEV-ICE	- 402,00 zł	

Choć miesięczna rata Volkswagena ID.3 jest wyższa o 523 zł brutto, to w trzyletnim horyzoncie analizy, po zsumowaniu wszystkich kosztów, samochód elektryczny okazuje się tańszy o 402 zł w porównaniu do samochodu spalinowego. Jest to przykładowa kalkulacja, pokazująca, że zakup używanego samochodu elektrycznego może już dziś być opłacalny, dlatego warto zweryfikować takie wyliczenia dla własnego przypadku i indywidualnych możliwości.

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES

STORE
W TWOIM ZASIĘGU

PEWNE.
SPRAWDZONE.
ELEKTRYCZNE.

Nr 1
w finansowaniu aut
osobowych w Polsce*

Poleasingowe samochody
z certyfikatem kondycji baterii.

Odwiedź **VW FS STORE** lub sprawdź dostępne modele na: **store.vwfs.pl**



* Źródło: SAMAR, CEFIK, LEASING / CFM – rejestracje 2025

4.

**Na co zwracać
uwagę weryfikując
stan techniczny
używanego pojazdu
elektrycznego?**

4. Na co zwracać uwagę weryfikując stan techniczny używanego pojazdu elektrycznego?

Zakup używanego samochodu elektrycznego wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na inne elementy niż w przypadku aut spalinowych. Poniżej przedstawiamy kluczowe elementy, na które warto zwrócić uwagę podczas weryfikacji stanu technicznego EV, aby bezpiecznie i świadomie dokonać zakupu.

Akumulator trakcyjny

Z poziomu komputera pokładowego w większości przypadków nie da się dokładnie odczytać stopnia degradacji akumulatora, dlatego weryfikacja jego kondycji wymaga wizyty w autoryzowanym serwisie lub skorzystania z usług firm zewnętrznych oferujących specjalistyczne testy diagnostyczne.

Instalacja HV

Nie można zapominać o kluczowym systemie wysokiego napięcia (HV), który odpowiada za przesył energii z baterii do silników oraz za pośrednictwem konwertera DC/DC do wszystkich urządzeń peryferyjnych i układu niskiego napięcia. W miarę możliwości warto dokładnie obejrzeć przewody i złącza. Każde uszkodzenie izolacji lub nalot może spowodować problemy i nawet unieruchomić pojazd.

Układ chłodzenia

Przed zakupem samochodu elektrycznego warto dokładnie sprawdzić układ chłodzenia – pod kątem wycieków, prawidłowego poziomu płynu oraz jego temperatury zamarzania. Podobną kontrolę warto przeprowadzić dla klimatyzacji, zwracając uwagę na wilgoć przy połączeniach przewodów czy żeberkach skraplaczy. Oba systemy współpracują ze sobą w odbieraniu ciepła z kluczowych komponentów pojazdu, w tym z baterii i silników. Ich niesprawność może prowadzić do przegrzewania pojazdu, a w przypadku awarii klimatyzacji ograniczona może być możliwość korzystania z szybkiego ładowania.

Układ hamulcowy

Podczas przeglądu samochodu warto dokładnie sprawdzić hamulce. W przypadku pojazdów elektrycznych, ze względu na mniejsze obciążenie układu wynikające z rekuperacji, elementy hamulcowe mogą zużywać się nierównomiernie. Należy zwrócić uwagę na ranty tarcz hamulcowych oraz ewentualne pęknięcia. Warto też ocenić stopień zużycia klocków – pomocny jest tzw. „rowek” wskazujący dopuszczalny poziom eksploatacji. Niezbędne jest także sprawdzenie

poziomu płynu hamulcowego. Podczas jazdy próbnej wszelkie piski, chrobotanie czy inne niepokojące dźwięki przy hamowaniu powinny być sygnałem do dokładniejszej kontroli lub serwisu.

Zawieszenie

Stan zawieszenia najlepiej ocenić, gdy samochód znajduje się na podnośniku. W trakcie jazdy próbnej warto zwrócić uwagę na wszelkie niepokojące objawy, takie jak wibracje podczas przyspieszania, skrzypienie, stuki czy niestabilne prowadzenie pojazdu. Każdy taki sygnał powinien być dla nas wskazówką do dokładniejszej kontroli.



5.

**Co warto wiedzieć
przeoglądając
ogłoszenia?**

4. Co warto wiedzieć przeglądając ogłoszenia?

Samochód oferowany bez baterii

Oferta kilkuletniego samochodu elektrycznego z niskim przebiegiem w atrakcyjnej cenie, ale bez akumulatora, może wyglądać atrakcyjnie. W rzeczywistości bateria litowo-jonowa jest najdroższym elementem pojazdu elektrycznego. Jej koszt zależy od pojemności, stanu zużycia i producenta, a ceny używanych egzemplarzy zaczynają się od około 20 tys. zł i mogą sięgać kilkudziesięciu tysięcy złotych. Dodatkowo brak gwarancji na sprawność akumulatora zwiększa ryzyko finansowe. Przed podjęciem decyzji o zakupie auta bez baterii warto dokładnie oszacować przyszłe koszty, aby ocenić rzeczywistą opłacalność takiej oferty.



Samochód z dodatkowym silnikiem spalinowym jako źródło energii

Aby zwiększyć zasięg pojazdów elektrycznych, niektórzy producenci montują niewielki silnik spalinowy, który pełni funkcję ładowania akumulatora trakcyjnego. Takie rozwiązanie określa się mianem „Range Extendera” (REX lub EREV). Jego główną zaletą jest znaczne wydłużenie zasięgu – przykładowo model w pełni elektryczny (BEV) oferuje około 200 km zasięgu, natomiast wariant z range extenderem może przejechać nawet do 680 km. Należy jednak pamiętać, że auta wyposażone w extender traktowane są w świetle przepisów podobnie jak pojazdy spalinowe i nie przysługują im przywileje zarezerwowane dla BEV, takie jak np. możliwość jazdy po buspasach, darmowe parkowanie, czy wyższe odpisy amortyzacyjne.

Złącza ładowania

Samochody elektryczne dostępne na polskim rynku mogą być wyposażone w różne typy złączy ładowania. Standardem w Europie są złącza Typ 2 (AC) oraz CCS 2 (DC). W przypadku pojazdów sprowadzanych z USA, Chin, Japonii lub innych regionów warto zwrócić uwagę na zgodność z europejskimi standardami – nieodpowiednie złącze może uniemożliwić ładowanie na publicznych stacjach bez zakupu adaptera lub przeprowadzenia kosztownej modyfikacji, jeśli w ogóle jest ona możliwa. Warto też wiedzieć, że korzystanie z adapterów nie jest zalecane przez producentów samochodów i akumulatorów jako rozwiązania nie gwarantujące bezpieczeństwa.

Akumulator w abonamencie

Niektóre samochody elektryczne były oferowane z możliwością wynajmu baterii w ramach abonamentu zamiast jej zakupu. Rozwiązanie to miało obniżyć koszty początkowe pojazdu, ale wiąże się z comiesięczną opłatą za użytkowanie akumulatora. Należy zachować ostrożność, ponieważ na pierwszy rzut oka atrakcyjna oferta taniego elektryka może w rzeczywistości generować dodatkowe, regularne koszty związane z abonamentem na baterię. W takim przypadku samochód jest własnością nabywcy, natomiast bateria pozostaje własnością operatora abonamentu.

VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES
THE KEY TO MOBILITY

A photograph of a middle-aged man with grey hair, smiling and looking towards the camera while driving a car. He is wearing a dark blue jacket over a grey t-shirt. The car's interior, including the steering wheel with the VW logo and the dashboard, is visible. The background shows a blurred outdoor scene with trees and a building.

**SZUKASZ PEWNEGO
FINANSOWANIA?
JESTEŚ U CELU**

Poznaj ofertę i oblicz wysokość raty na **kalkulator.vwfs.pl**



SKODA



Samochody
Dostawcze



CUPRA

* źródło: SAMAR, CEPIK; LEASING / CFM – rejestracje 2025

5.

Opinie użytkowników

5. Opinie użytkowników

Opinia 1 – Kamil

„Mój używany ID.3 kupiłem po 3 latach użytkowania i to była jedna z lepszych decyzji zakupowych. Volkswagen ma już dopracowane systemy zarządzania baterią, więc nawet po kilku latach eksploatacji degradacja jest minimalna. Auto w pełni zastąpiło mi spalinowy samochód – jeżdżę nim na co dzień na trasie Kraków – Katowice, jak i na dłuższe trasy (najdalej byłem we Włoszech). System nawigacji automatycznie planuje postoje na ładowanie, co znacznie ułatwia podróżowanie. Koszty serwisowania są też dużo niższe niż w przypadku aut spalinowych. Każdemu rozważającemu przesiadkę na elektryka polecam sprawdzenie używanych modeli”

Opinia 2 – Michał

„Po zakupie używanego Hyundai Ioniq I generacji jako drugiego samochodu elektrycznego, mogę porównać go do mojego poprzedniego Smart EQ. Ioniq to już zupełnie inna liga – większy zasięg, lepsza prędkość ładowania i więcej miejsca. Kupując używanego elektryka, warto sprawdzić historię ładowania i czy poprzedni właściciel regularnie ładował do 100% i jaki udział stanowiły ładowania na szybkich stacjach. W moim przypadku wszystko było w porządku, a sam samochód służy mi już drugi rok bez żadnych problemów”

Opinia 3 – Tomasz

„Zakup używanego ID.Buzza to była decyzja z marszu, auto wzbudzało ogromne zainteresowanie już od premiery. Po przejechaniu 20 tys. km mogę powiedzieć, że to jeden z najbardziej charakterystycznych elektryków na rynku. Wszędzie zwraca na siebie uwagę, a doświadczenia z jazdy są wyjątkowe. W mieście zużywa 21-23 kWh/100 km, na autostradzie około 25 kWh/100 km. Jediną wadą są 21-calowe felgi, które przekazują każdą nierówność, ale ogólnie jestem bardzo zadowolony z tego zakupu”

Opinia 4
– Piotr

„Mój Mercedes EQA to pierwszy elektryczny samochód, który kupiłem (używany – 2 letni). Decyzja była podyktowana głównie finansowaniem, ale po ponad 100 tys. km mogę powiedzieć, że to był strzał w dziesiątkę. Auto ma płaską krzywą ładowania, co oznacza dobrą średnią prędkość uzupełniania energii. System Mercedes Me Charge obsługuje praktycznie wszystkie ładowarki w Polsce i Europie, nigdy nie miałem problemu z uruchomieniem stacji. Jedyną wadą jest serwis marki, ale sam samochód sprawuje się znakomicie na długich trasach, jeździłem nim do Włoch i Francji bez żadnych problemów”



Opinia 5
– Marta

„Moją używaną Skodę Enyaq 80 użytkuję w finansowaniu Volkswagen Financial Services Store. Na starcie mój 2-letni samochód miał przebieg 15 tys. km. Dziś auto ma już ponad 4 lata i pokonane prawie 53 tys. km i sprawuje się bardzo dobrze. Korzystamy z niego codziennie całą rodziną na trasach podmiejskich, jak i zagranicznych. Stale jeździmy nim na wycieczki po Polsce. Zwiedziliśmy z nim Budapeszt i dwukrotnie pojechaliliśmy na zimowe wyprawy narciarskie do Włoch. Podczas ostatniego wyjazdu pojawiła się usterka akumulatora trakcyjnego. Na szczęście wszystko skończyło się dobrze – diagnoza w lokalnym autoryzowanym serwisie, bezproblemowy powrót do kraju i bezpłatna wymiana modułu na gwarancji. Samochód cały czas mógł być użytkowany bez przeszkód a oczekiwanie na naprawę trwało nie więcej niż 3 tygodnie.”

Opinia eksperta:
Krzysztof Leszczyński,
ekspert ds.
elektromobilności
 VW FS

Na rynku pojawia się coraz więcej używanych samochodów elektrycznych i naturalne jest pytanie o ich realną użyteczność.

Faktem jest, że oferują one z reguły mniejszy zasięg niż najnowsze modele. Wynika to jednak przede wszystkim z postępu technologicznego, a nie z istotnej degradacji ogniw. Kluczowe jest zatem nie samo porównywanie parametrów technicznych, lecz dopasowanie pojazdu do codziennych potrzeb kierowcy.

Przed podjęciem decyzji o zakupie – niezależnie, czy mówimy o samochodzie elektrycznym, czy spalinowym – warto zadać sobie podstawowe pytania: jakie trasy pokonuję każdego dnia, a jakie okazjonalnie? Jakie są moje faktyczne potrzeby i oczekiwania względem pojazdu?

Jeśli codziennie podróżuję kilkanaście lub kilkadziesiąt kilometrów i mam wygodny dostęp do stacji ładowania, to używany samochód elektryczny z zasięgiem 200–300 km jest w stanie w pełni pokryć moje zapotrzebowanie przez kilka dni, a nawet tydzień. Z kolei w przypadku kilku dalszych podróży w roku półgodzinny postój na szybkie ładowanie w trasie nie stanowi istotnego wyzwania.

Mogę to potwierdzić własnym doświadczeniem. Od trzech lat moja rodzina korzysta z używanego, poleasingowego samochodu elektrycznego – Skody Enyaq zakupionej w VW FS Store. Auto doskonale sprawdza się w codziennym użytkowaniu, a dzięki domowej instalacji fotowoltaicznej jeździmy komfortowo, niskokosztowo i zeroemisyjnie. Co istotne, samochód towarzyszy nam również podczas długich podróży, w tym zimowych wyjazdów zagranicznych. Nawet w sytuacji, gdy po czterech latach eksploatacji konieczna była naprawa baterii, całość została bezkosztowo pokryta w ramach ośmioletniej gwarancji, a samochód nie został unieruchomiony.

Oczywiście, używane samochody elektryczne nie zawsze będą jeszcze dziś najlepszym rozwiązaniem dla osób, które zawodowo pokonują codziennie kilkaset kilometrów. Jednak dla wielu kierowców stanowią one realną, dostępną i praktyczną drogę do sprawdzenia elektromobilności w codziennym życiu. Kluczem pozostaje świadome podejście do zakupu oraz odpowiedź na pytanie: czy mam, gdzie i jak wygodnie naładować samochód? Jeśli tak, zarówno nowym jak i używany samochód elektryczny, już dziś, może być bardzo dobrym rozwiązaniem.

WYDAWCA

Polskie Stowarzyszenie Nowej Mobilności
psnm.org

ZESPÓŁ REDAKCYJNY

Albert Kania

Łukasz Witkowski

Dyrektor Operacyjny PSNM

PROJEKT GRAFICZNY I SKŁAD

Infograficy.pl

Wszelkie prawa zastrzeżone

Warszawa, 2025

**VOLKSWAGEN
FINANCIAL SERVICES**
THE KEY TO MOBILITY



vwfs.pl