

# Na prąd, czyli odjazd w stronę opłacalności?

Żeby uczciwie odpowiedzieć na pytanie, czy elektryk się opłaca, ocenić trzeba całkowity koszt użytkowania samochodu na prąd, czyli tzw. TCO (*Total Cost of Ownership*). Poza ceną zakupu auta obejmuje on sumę wszystkich kosztów, które należy ponieść podczas typowego okresu eksploatacji pojazdu, np. 5–7 lat.

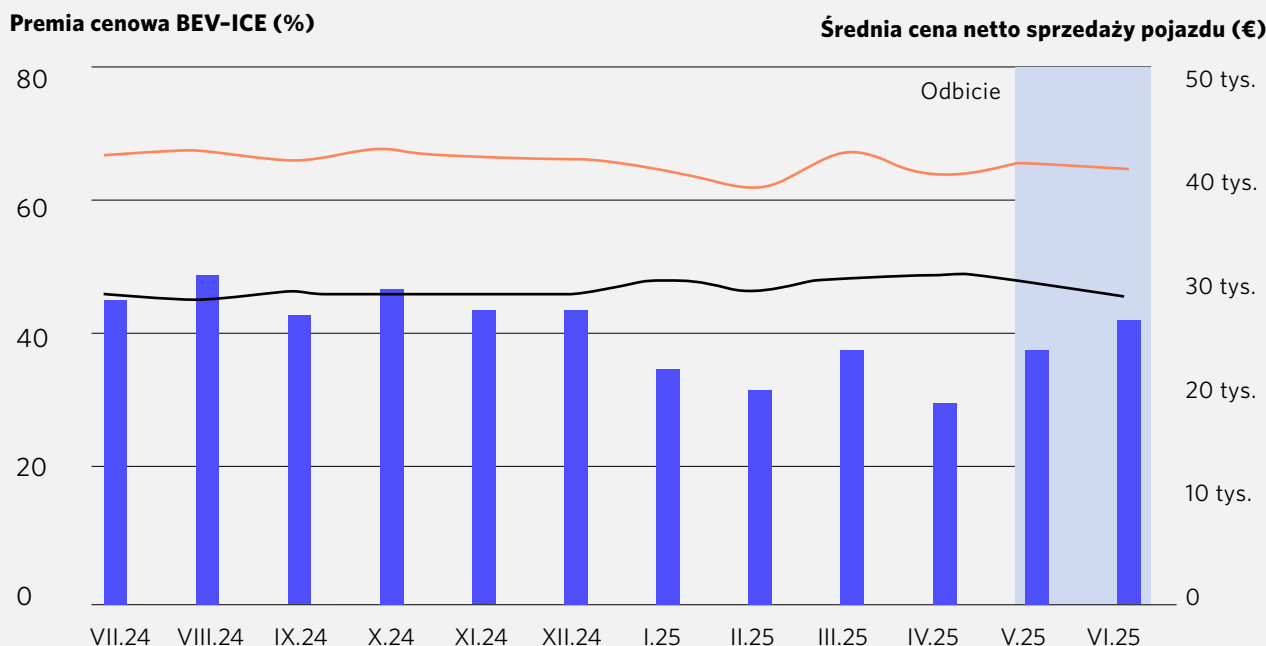
Średnio elektryki wciąż są zauważalnie katalogowo droższe od aut spalinowych tej samej klasy – różnica wynosi około 20 proc. – na to wskazują dane za I półrocze 2025 r. z raportu *Polish EV Outlook* Polskiego Stowarzyszenia Nowej Mobilności i F5A. Jednocześnie wynika z nich, że w analogicznym okresie 2024 r. różnica ta wynosiła 39 proc. Za spadkiem stoi m.in. wzrost cen samochodów spalinowych oraz zwiększone zainteresowanie Polaków mniejszymi i coraz tańszymi elektrykami.

Istotne znaczenie ma również realny spadek cen BEV (Battery Electric Vehicles). W pierwszych sześciu miesiącach roku średnia ważona cena samochodów elektrycznych segmentu C (kompaktowe) zmalała rok do roku ze 176,8 do niecałych 174,7 tys. zł. Jednocześnie w 2025 r. katalogowe ceny najtańszych nowych elektryków z salonu zaczynają się od 70–90 tys. zł. Oferta znacznie się poszerza przy budżecie rzędu 130–150 tys. zł, choć wciąż średnie ceny samochodów bateryjnych to 150–200 tys. zł. Co oczywiste, znacznie więcej kosztują modele z wyższych segmentów, takie jak SUV-y i pojazdy klasy premium. Trajektoria spadku cen jest przy tym dla elektryków bardzo korzystna – jeszcze w czerwcu 2023 r. średnia cena nowego auta osobowego (kategorii M1) oscylowała w Polsce wokół 270 tys. zł.

Nie zmienia to faktu, że w tej samej klasie auta elektryczne nadal są z reguły sporo droższe niż spalinowe. Do nielicznych należą przypadki, że ceny katalogowe małych samochodów na prąd są porównywalne z większymi samochodami spalinowymi – mały elektryk kosztuje podobnie jak dobrze wyposażona benzynowa osobówka klasy B lub tańsza hybryda/kompakt segmentu C z podstawowym wyposażeniem. Czy ten trend się utrzyma?

**WYKRES 1. Premia cenowa BEV spadła na początku 2025 r., ale potem ich producenci podnieśli ceny**  
 W reakcji na zmianę regulacji UE różnica w cenach elektryków i aut spalinowych wzrosła do 40 proc. w czerwcu 2025 r.

- Cena pojazdów spalinowych (ICE)
- Cena pojazdów elektrycznych BEV
- Premia cenowa BEV-ICE (%)



Źródło: Bloomberg Intelligence • Średnie ceny sprzedaży netto według rodzaju napędu w Niemczech, Wielkiej Brytanii i Francji

Warto zauważyć, że różnica cenowa między samochodami elektrycznymi a ich spalinowymi odpowiednikami nie wynika wyłącznie z kosztów produkcji oraz wielkości podaży i popytu. Znaczącą rolę odgrywa także polityka i regulacje unijne. Z danych T&E wynika, że o ile w pierwszych miesiącach 2025 r. różnica ta spadała na korzyść elektryków, o tyle już w marcu zaczęła znowu rosnąć. Była to reakcja rynku na decyzję Komisji Europejskiej o złagodzeniu zasad rozliczania średnich emisji CO<sub>2</sub> z nowych samochodów osobowych i dostawczych – producenci dostali możliwość wykazywania realizacji celów emisyjnych w ujęciu trzyletnim (2025–2027), a nie – jak dotąd – dla każdego roku osobno. Dzięki temu ewentualne przekroczenie limitów w jednym roku mogą zrekompensować lepszym wynikiem w pozostałych latach. W efekcie firmy motoryzacyjne zyskały więcej czasu na spełnienie wymogów, co zmniejszyło presję na szybkie obniżanie cen samochodów elektrycznych.

### Przyszłość cen aut

Ostateczna konkurencyjność cenowa elektryków zależy od kilku czynników. Do kluczowych należy **możliwość zakupu danego modelu na rynku wtórnym oraz pojemność akumulatora**, która bezpośrednio przekłada się na zasięg pojazdu. Istotną dla kupujących zmienną jest też **marka, moc silnika** oraz **standard wyposażenia**. Ważna kwestia to dostępne rabaty, oferta leasingu lub kredytu (wysokość rat, oprocentowania czy wkładu własnego), **ceny na wyprzedających**, a przede wszystkim **programy dopłat**, które niwelują różnicę cenową między autem na baterie i spalinowym. Programy dopłat są organizowane przez państwo lub samorzady i pozwalają obniżyć koszt zakupu nawet o kilkanaście lub kilkadziesiąt tysięcy złotych.

## NA CO MOŻNA LICZYĆ W POLSCE

Sztandarową inicjatywą jest u nas program „NaszEauto” (dawniej „Mój Elektryk”), uruchomiony przez Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej oraz Ministerstwo Klimatu i Środowiska. W jego ramach można uzyskać dopłaty do zakupu, leasingu lub wynajmu długoterminowego nowych samochodów elektrycznych kategorii M1, których cena nie przekracza 225 tys. zł netto – na ten cel przeznaczono 1,6 mld zł. Jednostkowe wsparcie może wynieść od 18 750 zł do 40 tys. zł, zależnie m.in. od zgody na zeżłomowanie auta spalinowego, posiadanie Karty Dużej Rodziny czy dochód beneficjenta. Sięgnąć po nie mogą osoby fizyczne oraz prowadzące jednoosobową działalność gospodarczą. Budżet programu „NaszEauto” szybko się wyczerpuje, co świadczy o rosnącej popularności elektryków wśród Polaków. Ostatnie szacunki wskazują, że cała pula wsparcia zostanie wykorzystana już w lutym 2026 r., czyli dwa miesiące przed końcem naboru. Do lipca NFOŚiGW zbierał też wnioski o wsparcie w programie dopłat do budowy sieci elektroenergetycznych na potrzeby ogólnodostępnych stacji ładowania dużych mocy, a do sierpnia w programie dopłat do budowy lub rozbudowy ogólnodostępnej stacji ładowania dla transportu ciężkiego (eHDV). W puli wsparcia było po 2 mld zł.

## Koszt ładowania

Jazda samochodem elektrycznym kosztuje tyle, ile trzeba wydać na jego ładowanie. To zaś zależy od miejsca, czasu i rodzaju źródła energii elektrycznej – stacji ładowania, domowego gniazdka czy innej infrastruktury. Ale po kolei.

Po pierwsze, silnik elektryczny jest bardziej efektywny niż spalinowy – potrafi przekształcić nawet do 99 proc. pobieranej energii w energię mechaniczną. Po drugie, jest też od niego prostszy konstrukcyjnie. Jednocześnie, w samochodach elektrycznych stosuje się akumulatory różnych typów, a ich koszt stanowi największą część ceny pojazdu. To właśnie rodzaj baterii decyduje o zasięgu auta na jednym ładowaniu oraz o czasie, jaki potrzebny jest do ponownego naładowania zużytej energii.

A co z samym kosztem ładowania? To zależy właśnie od pojemności baterii, stopnia jej naładowania przed rozpoczęciem ładowania, mocy ładowarki czy wreszcie stylu jazdy, prędkości, warunków drogowych oraz temperatury otoczenia. Można jednak przyjąć, że typowy elektryk z baterią o pojemności 40–60 kWh pobiera średnio 7–11 kW, jeśli korzysta z ładowania AC, czyli wolnego, oraz 40–45 kWh, jeśli energię elektryczną pobiera ze stacji DC, umożliwiającej ładowanie szybkie. Przyjmijmy, że z tego w trakcie jazdy – w zależności od modelu – zużywane jest od 15–20 do 25–30 kWh na 100 km. To wartości przeciętne, ale pozwalające przyjąć, że mniejsze auta, które na jednym ładowaniu są w stanie przejechać około 250 km, użyją na tym dystansie szacunkowo około 50 kWh energii elektrycznej. W przypadku większych pojazdów wartości te mogą być nawet kilkukrotnie większe. Tymczasem, im więcej prądu jest pobierane podczas ładowania, tym wyższe będą koszty ich użytkowania.

Pozostaje rozważyć, ile kosztuje energia elektryczna na potrzeby elektryka. Najtaniej będzie w domu, gdzie koszt kWh w standardowej taryfie G11 wciąż jest znacznie niższa niż 1 zł – do końca 2025 r. obowiązuje ustawy limit na poziomie 0,62 zł brutto, przy czym nawet w razie odmrożenia cen po Nowym Roku nie powinien on być istotnie wyższy. Co więcej, istotnie obniżyć go mogą użytkownicy taryf na prąd dedykowanych użytkownikom elektryków, np. premiujących ich ładowanie w nocy lub w weekendy. Z symboliczną lub zerową opłatą spotkają się zaś kierowcy posiadający domową fotowoltaikę lub tzw. wallboxy (przy czym wcześniej trzeba zainwestować w samą instalację) czy korzystający z darmowej miejskiej ładowarki.

**W powyższej tej kalkulacji koszt przejechania 100 km mniejszym elektrykiem nie powinien wynieść więcej niż w zaokrągleniu 10–18 zł. To parę razy mniej niż typowa podróż autem na benzynę czy olej napędowy – im większe przebiegi roczne, tym ta różnica jest większa.** Nieco wyższy wydatek może to być w przypadku kierowców, którzy korzystają z publicznych ładowarek do aut na prąd. Wśród ich operatorów jedy-

nie Tesla (której urządzenia są dostępne tylko dla użytkowników tych pojazdów) oferuje stawki wyraźnie niższe niż 1 zł – minimalna wynosi 0,80 zł/kWh, a standardowa 1,60 zł/kWh. U konkurencji stawki zwykle zaczynają się zaś od około 1,5 zł/kWh, choć ostateczna cena zależy też od wykupionego abonamentu czy pory ładowania. Nie brak bowiem przypadków, że przekracza 3,5 zł/kWh. W efekcie jeśli kierowca użytkuje np. SUV-a i zmuszony jest ładować go głównie z szybkich ładowarek komercyjnych, wówczas różnica w kosztach energii wobec paliwa znacząco maleje, a czasem prawie się zaciera.

Obecnie coraz więcej firm stawia na promocje czasowe i dynamiczne ceny, próbując w ten sposób zarządzać popytem na energię elektryczną. Dla operatorów to próba znalezienia równowagi między konkurencyjnością cenową a rentownością inwestycji w ładowarkę, a dla kierowców potencjalne korzyści z przemyślanego, elastycznego planowania podróży. Dostępne oferty wskazują, że dzięki temu ostatniemu można obniżyć koszty podróży elektrykiem nawet o połowę. Takie planowanie jest jednak trudne, gdyż dostępne aplikacje wykorzystywane do planowania tras wciąż w większości przypadków nie pokazują dostępnych aktualnie cen na ładowarkach.

## Ubezpieczenie i serwis

Aby koszty jazdy elektrykiem porównać do podobnego użytkownika klasycznego samochodu spalinowego, należy uwzględnić wydatki dodatkowe typu ubezpieczenie OC. Dla samochodów na prąd jest ono porównywalne lub niższe nawet niż w przypadku hybryd. Często tańszy jest też serwis – elektryki mają prostszą konstrukcję, mniej elementów ruchomych (brak klasycznej skrzyni biegów, brak układu wydechowego, brak sprzęgła, prostszy układ hamulcowy dzięki rekuperacji), a także nie wymagają wymiany oleju, filtrów, świec czy obsługi układu wydechowego. To zaś obniża koszty ich utrzymania nawet o 1,5–2 tys. zł rocznie w porównaniu wydatków na auta spalinowe.

Jednocześnie **w dłuższej perspektywie (8–12 lat) realnym ryzykiem dla posiadaczy aut elektrycznych jest spadek pojemności baterii i ewentualna konieczność jej naprawy lub wymiany. To ostatnie może kosztować 20–25 tys. zł w górę.** W praktyce jednak obecnie dostępne baterie są co do zasady objęte kilkuletnią gwarancją, a nawet po niej zachowują zwykle 80–90 proc. pojemności początkowej. Stąd wymiana baterii nie jest automatycznie konieczna, a zależy od decyzji użytkownika, czy akceptuje niższy zasięg czy nie. Co dodatkowo ważne, na rynku wtórnym pojawia się coraz więcej atrakcyjnych cenowo sprawnych baterii z aut powypadkowych, coraz częściej możliwa jest też względnie tania regeneracja urządzenia, polegająca na wymianie jego niektórych elementów.

W tym kontekście istotne jest, że stopniowo coraz większą popularnością w Polsce cieszyć się będą kilkuletnie auta używane – z krajowego lub zachodniego rynku wtórnego. Długa żywotność baterii powoduje, że używany elektryk będzie coraz bardziej atrakcyjnym wyborem, chociażby jako drugi samochód w rodzinie, przeznaczony głównie do codziennych dojazdów, szkoły czy zakupów. Nawet jeśli zasięg takiego pojazdu nie będzie wystarczający na dłuższe trasy, w codziennym użytkowaniu miejskim niskim kosztem może on zapewnić pełen komfort i wymierne korzyści. Rosnąca dostępność kilkuletnich elektryków będzie zatem ważnym czynnikiem popularyzacji elektromobilności, ograniczającym konieczność zakupu fabrycznie nowego auta.

## Ceny parkowania

**Pełnię swoich zalet elektryk pokazuje w ruchu miejskim, mając prawo m.in. do darmowego parkowania i wjazdu do określonych stref czy też generując oszczędności poprzez odzysk energii przy hamowaniu.** Często też są one objęte niższymi opłatami rejestracyjnymi. W rezultacie TCO elektryka w mieście często okazuje się korzystniejsze niż w przypadku odpowiadającej mu spalinówki, szczególnie przy wyższych rocznych przebiegach.

Warto uwzględnić też inne korzyści, niekoniecznie wymierne, a ważne dla komfortu kierowcy i pasażerów. Chodzi m.in. o czas zaoszczędzony na szukaniu miejsca do zaparkowania czy stanie w korkach (elektryki mogą jeździć po

buspasach), jak też możliwość jazdy pojazdem cichszym i bardziej dynamicznym niż tradycyjne auto spalinowe. Na korzyść tych ostatnich przemawia jednak oczywiście czas tankowania, które trwa dużo mniej niż ładowanie elektryka.

\*

**Podsumowując, największa przewaga elektryków nad pojazdami na benzynę i diesel pojawia się w koszcie energii.** Ładowanie w domu lub w pracy, zwłaszcza w tańszych taryfach nocnych, sprawia, że przejechanie 100 km może kosztować wielokrotnie mniej niż w aucie tradycyjnym. Przy większych rocznych przebiegach różnica ta staje się wyraźna i realnie pomaga zrównoważyć wyższy koszt zakupu pojazdu na początku. Na korzyść elektryków przemawiają także ulgi podatkowe i finansowe, np. możliwość pełnego odliczenia VAT, wyższe limity amortyzacji oraz programy dopłat do zakupu lub leasingu aut użytkowych.

Oszczędności generuje też serwis i bieżąca obsługa techniczna. Silniki elektryczne są konstrukcyjnie prostsze, mają też mniej elementów zużywających się w trakcie eksploatacji, a dzięki rekuperacji wolniej zużywają się hamulce. W efekcie serwisowanie elektryka zwykle kosztuje mniej i wymaga rzadszych wizyt w warsztacie.

Najbardziej korzystne warunki dla elektryków to miasto i trasy podmiejskie, gdzie często hamuje się i przyspiesza, co sprzyja odzyskiwaniu energii. W wielu miejscach pojawiają się też dodatkowe profity, jak darmowe parkowanie czy ułatwienia w ruchu. W takich scenariuszach **całkowity koszt posiadania auta elektrycznego może okazać się porównywalny lub niższy niż w przypadku auta spalinowego.**

**Wszystko to sprawia, że w dłuższej perspektywie elektryki mogą być bardziej opłacalne od aut spalinowych, nawet pomimo ich wyższej ceny w salonie, zwłaszcza dla osób, które pokonują wiele kilometrów rocznie i mają możliwość ładowania w domu.** Samochody spalinowe mogą być lepszą opcją, jeśli priorytetem jest niski koszt zakupu i unikanie dużych wydatków związanych z wymianą baterii w przyszłości. Decyzja powinna być uzależniona od indywidualnych potrzeb i preferencji, takich jak roczny przebieg, możliwość ładowania w domu, dostępny budżet i plany dotyczące przyszłego użytkowania pojazdu.

---

AUTOR: Dominik Brodacki

REDAKCJA: Anna Chyckowska

PROJEKT GRAFICZNY: Joanna Pamuła, Urszula Dubiniec

### Chcesz zrealizować z nami podobny projekt?

Skontaktuj się: Ewelina Bochno, [e.bochno@politykainsight.pl](mailto:e.bochno@politykainsight.pl)



T&E to organizacja zrzeszająca europejskich specjalistów ds. czystego transportu i energii. Wizja T&E opiera się na bezemisyjnym systemie transportowym i energetycznym, który jest przystępny cenowo i ma minimalny wpływ na nasze zdrowie i środowisko. Powstała ponad 30 lat temu T&E miała wpływ na niektóre z najważniejszych europejskich przepisów dotyczących ochrony środowiska.



POLITYKA INSIGHT to źródło wiedzy o polskiej i europejskiej polityce oraz gospodarce dla liderów biznesu, decydentów politycznych i dyplomatów. Od 12 lat dostarcza swoim odbiorcom serwisy analityczne dostępne w abonamentach, przygotowuje raporty i prezentacje na zlecenie polskich i międzynarodowych instytucji oraz organizuje debaty i konferencje. Analityków i analityczki Polityki Insight można usłyszeć w regularnie publikowanych autorskich seriach podcastowych, m.in. Nasłuchu i Energii do zmiany.

[www.politykainsight.pl](http://www.politykainsight.pl)