



# Kaasuautoilijat ry

## Kaasuauto on edullisempi ladattavaan hybridiin verrattuna

Autoleasingyhtiö ALD julkaisi viime vuoden lopulla tekemänsä vertailun eri käyttövoimilla toimivien autojen käyttökustannuksista. Tätä vertailua referoitiin monissa medioissa ja mm. Talouselämä-lehden artikkelissa siitä vedettiin johtopäätös, että "ladattava hybridi näyttää parhaalta diililtä". Yhdistyksemme tekemässä faktantarkistuksessa olemme päätyneet eri tulokseen: niin hankinta- kuin elinkaarikustannuksiltaan kaasuauto on edelleen edullisempi kuin ladattava hybridi. Näin siitäkin huolimatta, että kaasuautoa rasittaa käyttövoimavero, joka perustuu olettamukseen, että auton polttoaine on fossiilista maakaasua vaikka todellisuudessa suurin osa kaasuautoilijoista ajaa kotimaisella, lähes päästöttömällä, biokaasulla.

Omassa vertailussamme käytimme esimerkkituotteina Škoda Octavian ladattavaa hybridiä (1.4 TSI PHEV iV DSG Autom.) ja vastaavaa kaasumallia (1.5 TSI G-TEC Style DSG Autom.). Lisäksi käytimme seuraavia lähtötietoja:

- ladattavalla hybridillä ajetaan puolet ajoista sähköllä ja puolet bensiinillä (tämä oli olettamuksena myös ainakin Talouselämän johtopäätöstä tehtäessä)
- Sähköajossa ladattava hybridi kuluttaa sähköä 22 kWh/100 km, kulutuksessa on huomioitu lataushäviöt
- ladattava hybridi kuluttaa bensa-ajossa polttoainetta saman verran kuin vastaava bensa-auto eli 5,6 l/100 km
- kaasuautolla kaasun kulutus on WLTP:n mukainen 3,8 kg/100 km ja lisäksi bensaa kuluu 0,15 l/100 km
- bensiinin hinta on 1,50 €/l, kaasun hinta on 1,35 €/kg (maakaasun/biokaasun keskihinta), lataussähkön keskihinta 0,15 €/kWh (kotilatauspainotteinen)

## Loppupäätelmä

Käyttövoimakulujen osalta kaasuauto tulee hieman halvemmaksi kuin ladattava hybridi. Ero on kuitenkin hyvin pieni. Hankintahinnaltaan kaasuauto on selvästi halvempi, Škoda Octavian tapauksessa kaasumalli on n. 6000 € halvempi kuin ladattava hybridi.

Johtopäätöksenä voi todeta, että kaasuauto on kokonaiskustannuksiltaan edullisempi valinta, jos tankkausasemat osuvat ajoreiteille. Tunnolliselle lataajalle myös ladattava hybridi voi olla hyvä valinta, jos ajo on enimmäkseen lyhyttä nurkka-ajoa, mutta hankintahinnan erotusta on vaikea kuroa kiinni. Myös työsuhteautoilija maksaa käyttöedusta ladattavasta hybridistä 80 €/kk enemmän kuin kaasuautosta.

| Vuotuiset kustannukset (20 tkm) | G-TEC             | PHEV              |
|---------------------------------|-------------------|-------------------|
| Bensiini                        | 45,00 €           | 840,00 €          |
| Sähkö                           | 0,00 €            | 330,00 €          |
| Biokaasu                        | 1 026,00 €        | 0,00 €            |
| <b>Polttoainekulut</b>          | <b>1 071,00 €</b> | <b>1 170,00 €</b> |
| Käyttöetu /kk                   | 505 €             | 585 €             |
| Käyttövoimavero/kk              | 18 €              | 0 €               |

*Taulukko 1. Polttoainekulut on kaasuautolla noin 10% pienemmät kuin ladattavalla hybridillä*

Kaasuautoilijat ry haluaa edistää liikenteen siirtymistä mahdollisimman paljon sekä uusiutuvan kaasun että puhtaan sähkön suuntaan, tärkeintä on liikenteen päästöjen vähentäminen. Jos ajoprofiili on sellainen, että ladattavalla hybridillä ajaa vähintään puolet ajoista bensiinillä, niin ladattava hybridi ei tuo haluttua kustannussäästöä eikä päästövähennystä vaan järkevämpi valinta molemmissa suhteissa on kaasuauto ja biokaasu.

Yhteistyöterveisin

Kaasuautoilijat ry

[www.kaasuautoilijat.fi](http://www.kaasuautoilijat.fi)  
[info@kaasuautoilijat.fi](mailto:info@kaasuautoilijat.fi)

Yhteydenotot  
 Puheenjohtaja  
 Jani Hautaluoma, 0404860307

