



Den trångsuttna familjen kräver en ny bilpolitik.

Ill.: Åke Eriksson

# Att ha bil på 1500 kr i inkomst

**Märkeliga saker avslöjas  
i Industriens utredningsinstituts  
första undersökning  
om bilismen i Sverige.  
IUI-chefen, dr Jan Wallander,  
föreslår att vi gör som med kaffet  
en gång i tiden:  
försöker vänja oss.  
Ty för ägaren  
är bilen Aladdins lampå  
som uppfyller  
alla hans önsknin-  
gar  
och som han aldrig vill avvara**

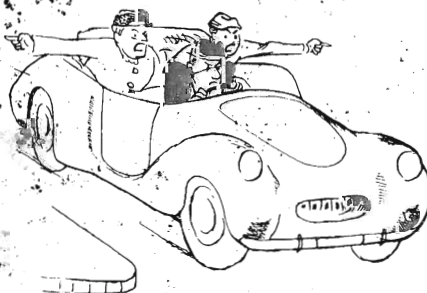
FÖR NÅGRA ÅR SEDAN skämtade Erik Lundberg om att vi kunde behöva en social bilpolitik på samma sätt som vi har en social bostadspolitik. Det är ju så skrämmande många flerbarnsfamiljer som är trångsuttna i sina bilar, för att inte tala om den uppenbara nöden bland de billösa. I dag verkar inte yttranden av det slaget så skämtsamma längre. Nils Kellgren har tagit upp tanken på folkbilen och kommunikationsministern talade nyligen om »de billösa proletariet», även om han väl närmast ännu så länge tänkte sig att deras problem skulle lösas med bus-sar och inte med bilar.

Bilismen är över oss och vi strävar nu efter att anpassa oss. Samtidigt värjer sig många inför det nya med samma moraliserande attityd som man sedan gammalt anlagt mot nya typer av

konsumtionsvaror. Bilägandet tyder på en lastbar och klemig läggning och snobbiga överklassstendenser. Det är mycket nyttigare att gå, och leder dessutom inte till en skadlig ökning av importen. Det är stundom, som om man hörde ekon av kampanjen mot kaffet på 1700-talet, då man utfärdade förbud mot kaffedrickande för det »missbruk och överflöd» det ledde till. Man borde i stället göra kaffe på »spätt björkelöv» och riksrådet Löwenhielm talade allvarligt om att man borde arbeta bort den föreställningen, att var och en kunde få leva så, som han hade råd till.

## Bäst att vi vänjer oss

Det torde emellertid vara med bilismen som med kaffet. Det är nog bäst att vi vänjer oss för den har kommit för att stanna. I själva verket har vi nog bara sett början på bilismens utveckling. Sömlös många gånger påpekats har vi relativt sett i dag inte fler bilar än vad amerikanerna hade i början på 1920-talet. Det är inte alls osannolikt att vi kanske redan om 5-10 år har dubbelt så mycket bilar som vi har i dag.



Dubbeltkommando

Bilismen har redan ställt oss inför besvärliga problem och mindre besvärliga torde de alltså inte bli i framtiden. Vi är i en omvandlingsperiod med alla de svårigheter det för med sig. Det gäller härvid inte bara att kunna bygga vägar, bygga om städer och få fram service- och verkstadspersonal i tillräckligt snabb takt, samtidigt som investeringsbehoven tränger på även på andra områden. Ett centralt problem är också hur den kraftiga expansionen på bilismens område återverkar på andra typer av konsumtion. Att den betyder ett minskat behov av andra typer av transporter är ett enkelt och självklart samband. När det gäller t.ex. kläder eller bostäder är däremot sammanhagen inte så enkla. Det är mot denna bakgrund man får se den undersökning rörande bilismen som vi för närvarande arbetar med inom institutet. Den är ett led i den utredning rörande konsumtionens allmänna utveckling, som vi sysslat med sedan flera år. Materialet till vår undersökning utgörs av intervjuer med 1 250 bilägare och ungefär lika många icke-bilägare. Dessa intervjuer gjordes på våren 1955.

Ett grundläggande problem för oss är alltså frågan om hur en persons levnadsvanor, konsumtion, sparande etc. påverkas av att han skaffar sig bil. Det gäller emellertid också att försöka klara ut hur det kommer sig att människor skaffar sig bil, så att vi på grundval härav kan bilda oss en mer preciserad uppfattning om vad som kan komma att hända i framtiden. Hur utvecklingen blir totalt, i storstäder och på landsbygden, för olika yrkesgrupper etc.

För att kunna lösa dessa problem måste man emellertid först reda ut vissa grundläggande förhållanden. Vad för slags människor är det som har bilar? Hur är sammansättningen på nyttillskottet av bilägare? Hur använder folk sina bilar? Hur har dom burit sig åt för att skaffa pengar till bilköpet? Hur mycket kostar det för dem att ha bil? etc. Det är några fakta om dessa frågor som vi nyligen publicerat i den första publikationen med resultat från bilundersökningen.<sup>1</sup>

### Löner och bilpriser

Ser man till de yttre förhållanden som har rätt under bilismens expansion kan man säga att de i hög grad har varit gynnsamma för utvecklingen. Inkomsterna har stigit starkt — med 250 proc. sedan 1935 — samtidigt som priserna på bilar inte alls stigit lika mycket. Bilpriserna har i själva verket stigit mindre än andra priser, med 90 proc. sedan 1935 mot 130 proc. för den allmänna prisnivån.

Trots detta torde det väl emellertid för många vara svårt att förstå att bilägandet kunnat breda ut sig så som skett, så att nästan 30 proc. av bilägarna har inkomster på mindre än 8 000 kronor, och bland dem är det många som har inkomster som ligger omkring 4 à 5 000. Det betyder alltså att en stor grupp bilägare har årsinkomster som inte är mycket större än vad vi föreställer oss att det kostar att ha bil. Hur går egentligen denna ekvation ihop?

I princip kan man tänka sig att få den att gå ihop på flera olika sätt. För det första är det naturligtvis möjligt att människor är villiga att offra en mycket större del av sin inkomst på bilen är vi vanligen föreställer oss.

För det andra kan det tänkas att taxeringarnas inkomstuppgifter ger en felaktig föreställning om bilägarnas verkliga konsumtionskraft, vilket ju kan bero på något som man med ett vackert namn kallar underdeklaration.

<sup>1</sup> Bilägaren och bilen — en undersökning rörande den privata bilismen, Stockholm 1956, kr. 9: 50.

Det kan emellertid också t.ex. bero på att man i själva verket är flera som hjälps åt med bilen i bilägarens hushåll.

För det tredje har vi kanske överdrivna föreställningar om hur mycket det kostar att hålla sig med bil.

I den nu publicerade delen av undersökningen tas framför allt den sista frågan upp. De genomsnittliga kostnadsbelopp vi därvid kommer fram till är påtagligt lägre än dem man i allmänhet brukar röra sig med i detta sammanhang. Inte mindre viktigt är att kostnaderna varierar så starkt från fall till fall. Det finns bilägare som har kostnader som uppgår till många tusen kronor, samtidigt som de för andra inte uppgår till mer än några hundra kronor per år.

I genomsnitt uppgick årskostnaden för bilägarna enligt våra kalkyler till 2 000 kronor under år 1954. Den väsentliga förklaringen till att beloppet inte blir högre är att bilägarna inte bara har kostnader för sin bil utan också vissa intäkter på grund av att de i stor utsträckning använder bilen i arbetet.

### En tredjedel körs i arbetet

Av alla mil som kördes under 1954 av privata personbilar — ungefär 550 000 000 mil — kördes sålunda ungefär 1/3 i arbetet. För detta får bilägarna ersättning av sina arbetsgivare eller om de är företagare så kommer kostnaderna att debiteras rörelsen. Inte minst för företagarna spelar detta naturligtvis en stor roll. Det visar sig också att av dessa omkring 80 proc. använder bilen i arbetet.

Nu kan man hävda att man på detta sätt kommer fram till ett alltför högt belopp eftersom bilägandet för vissa personer medför att de slipper en del andra kostnader som de annars skulle ha haft. Särskilt nära till hands ligger det ju att tänka på de utgifter för spårvagn etc. som man »slipper» genom att man kör bilen till och från arbetet. Totalt gick cirka 15 proc. av körsträckan åt för sådan körning. Man kan beräkna att bilägarna i genom-

snitt på detta sätt sparade in ungefär halva fordonsskatten. Liknande resonemang kan givetvis föras beträffande t.ex. semesterkörning.

Ovan har det hela tiden talats om bilägarnas kostnader. Det betyder att man i viss utsträckning rör sig med beräknade belopp. Kapitalkostnaderna skiljer sig sålunda ofta rätt väsentligt från de kapitalutgifter som bilägarna kan ha haft i form av amorteringar och räntor på lån och extra sparande för att täcka in sig för värdeminskningen på bilen.

I kostnaderna ingår vidare det beräknade värdet av att man har bilen i eget garage resp. att man själv utför reparationer och service på bilen. Tillammans uppgår värdet av dessa »egna tjänster» till betydande belopp. Av de bilägare som över huvud hade sin bil i någon form av garage — 75 proc. hade sålunda hälften den i eget garage. Det är också mycket vanligt — särskilt på landsbygden — att bilägarna själva utför service och smärre reparationer. Bland alla bilägare utförde ungefär 80 proc. arbeten av detta slag.

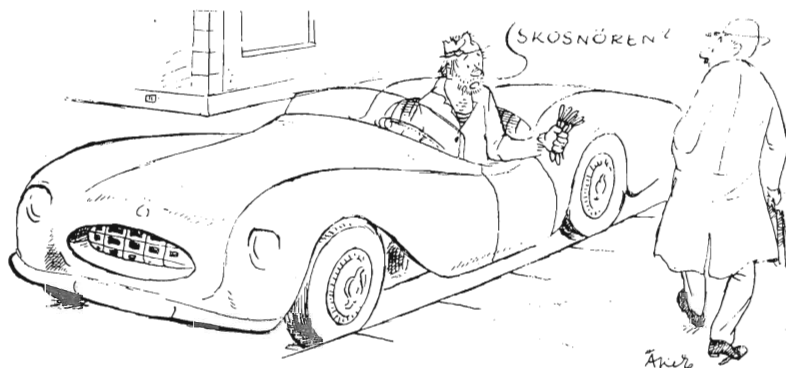
### Löpande utgift: 1300 kr!

Det blir alltså i många fall en ganska betydande skillnad mellan de beräknade kostnaderna och den faktiska löpande utgift som bilägaren haft. I genomsnitt kan man beräkna att denna löpande utgift uppgår till cirka 1 300. Av tekniska skäl stöter det på svårigheter att mera i detalj beräkna storleken av den löpande utgiften bland annat för företagarna. I nedanstående tablå visas emellertid för de tjänstemän som använt sin bil i arbetet — ungefär hälften av samtliga tjänstemän — hur denna typ av utgift fördelar sig på belopp av olika storlek.

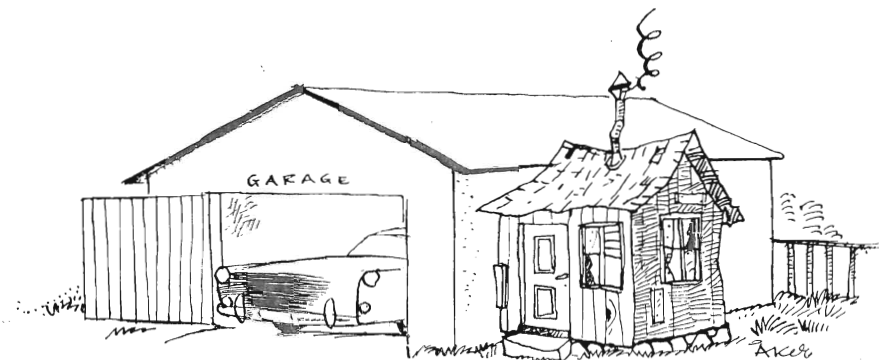
Löpande utgift kronor	Förvaltningspersonal Procent
Ingen utgift	12
— 500	7
500—750	3
750—1 000	6
1 000—1 250	9
1 250—1 500	5
1 500—1 750	6
1 750—2 000	11
2 000—2 500	8
2 500—3 000	14
3 000—4 000	11
4 000—5 000	3
5 000—	5
Ej utgift	—

Summa 100

Spridningen är som synes betydande. Tio procent har en löpande årsutgift som är mindre än 750 kronor, medan samtidigt nästan lika stor andel har



Sex procent av inkomsttagarna i 4 000—5 000-kronorsklassen har bil.



Det käraste man äger I.

en utgift som överstiger 4 000 kronor. Tolv procent har vidare »ingen utgift», dvs. den bilersättning de fått har helt täckt eller överstigit utgifterna.

Det förefaller alltså som om vi har anledning att diskutera inte bara hur folk i olika inkomstklasser kan ha råd att hålla sig med bil utan vi måste också inom de olika inkomstklasserna dela upp bilägarna med hänsyn till de kostnader eller utgifter som de haft för sina bilar.

#### Hur ordnas inköpssumman?

Det är emellertid inte bara att mäniskor har råd att hålla sig med bil som många gånger kan te sig märkligt. Det är väl inte sällan, som man frågar sig hur de över huvud taget har haft råd att *skaffa sig* bilen. Ofta föreställer man sig kanske att de löser det problemet i första hand kreditvägen eller genom att de får hjälp av arbetsgivare, släktingar etc. En vanlig tankegång är också att folk säljer sina sommarstugor för att finansiera bilköpet. Dessa förmodanden kan emellertid knappast sägas bli besannade av undersökningen. Det visar sig sålunda att de som köpte bil för första gången under 1954 kunde presterar ungefär 60 proc. i form av egna kontantmedel. Resten täcktes framför allt genom olika typer av krediter. Den dominerande formen var givetvis härvid avbetalningen som svarade för cirka 17 proc. av beloppet. Kreditgivningen är alltså betydelsefull i detta sammanhang, men dominerande är dock de medel som bilägarna själva presterar. Lån från arbetsgivare är vidare mycket sällsynt. Bidrag från släktingar, arbetskamrater etc. spelar å andra sidan en icke oväsentlig roll när det gäller förstagångsköparna. På den vägen erhöll förstagångsköparna drygt 10 proc. av köpesumman. Tanken att försäljning av sommarstugor skulle spela en stor roll har däremot visat sig vara en myt. I hela materialet finns det bara ett litet fåtal sådana fall.

Det är ju naturligt att tänka sig att

benägenheten att skaffa sig bil skall ha ett starkt samband med inkomsten. Det visar sig också att om man beräknar andelen bilägare i olika inkomstklasser, så stiger denna andel starkt med inkomsten. Bland alla inkomsttagare var det sålunda 1954 ungefär 13 proc. som innehade bil. Bland dem som hade en inkomst över 30 000 kronor hade emellertid drygt 60 proc. bil. Det mest anmärkningsvärda i detta sammanhang är emellertid att andelen är så pass hög även bland personer med i detta sammanhang begränsade inkomster. I klassen 8—10 000 låg den sålunda på 15 proc., i gruppen 7—8 000 på 14 proc. och i en så låg inkomstklass som 4—5 000 kronor på 6 proc.

#### Bilägare med 1500 i inkomst

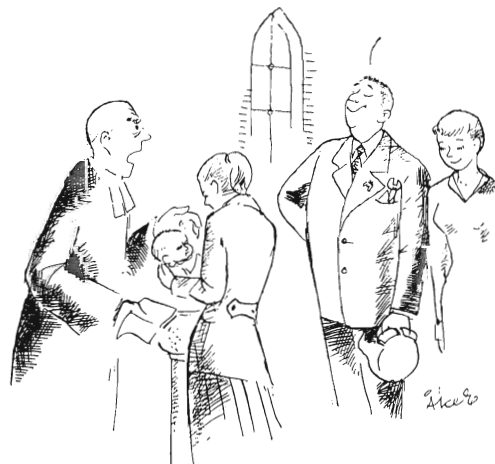
Även om man tar hänsyn till vad som sagts ovan om bilkostnaderna förefaller ändå dessa andelar anmärkningsvärt höga. Särskilt gäller detta om man går till de verkligt låga inkomstklasserna. Av personer med en inkomst understigande 1 500 kronor hade sålunda 9 proc. bil. Räkna man inte per inkomsttagare utan per taxeringsenhet (man+hustru), vilket torde vara mer rättvisande, blir andelen i denna lägsta inkomstklass i själva verket närmare 30 proc. Inför dessa tal är det naturligt att fråga sig om inkomststatistikens uppgifter verkligen ger en riktig bild av bilägarnas ekonomiska situation. I den fortsatta analys av bilundersökningens material som vi för närvarande arbetar med inom institutet är detta ett viktigt problem. Man kan tänka sig många förklaringar till fenomenet. För det första är det givetvis så att inkomsterna för många personer — inte minst företagare — varierar starkt från år till år. Man skulle därför måhända få en mer rättvisande bild om man tog hänsyn till inkomsterna inte under ett utan under flera år. För det andra är det kanske inte bara inkomsterna utan också förmögenheten som har betydelse i sammanhanget. Som påvisats i det föregående kan också bilägaren få hjälp

med bilen av föräldrar, barn, släktingar, arbetskamrater etc. med vilka han i större eller mindre utsträckning »popular» sina inkomster. Man kommer naturligtvis inte heller ifrån det besvärliga problemet om den s.k. underdeklarationen och vad den kan betyda i detta sammanhang.

#### Högre bilägarprocent på landet

Studerar man inom olika inkomstklasser andelen bilägare på landsbygden, i storstäderna (Sthlm, Gbg och Malmö) och i »övriga städer» visar det sig att andelen är nästan dubbelt så hög i landsbygden som i storstäderna och något högre än i »övriga städer». Det ligger nära till hands att härav dra den slutsatsen att behovet och glädjen av att ha en bil är väsentligt större på landsbygden än särskilt i storstäderna. Det visar sig emellertid att denna skillnad till mycket stor del kan förklaras av att det finns förhållandevis fler företagare på landsbygden än i storstäderna. På landsbygden utgjorde sålunda företagarna 22 proc. av befolkningen mot 6 proc. i storstäderna. Inom olika inkomstklasser är nämligen bland företagarna andelen som har bil närmare tre gånger så hög, som inom övriga yrkesgrupper. Detta torde bland annat sammanhånga med vad som visats tidigare, nämligen att företagarna i så stor utsträckning har användning för bilen i sitt arbete. Hela skillnaden kan emellertid inte förklaras på detta sätt. Den större nytta och glädje som man kan ha av en bil på landsbygden torde därför också vara av betydelse i sammanhanget.

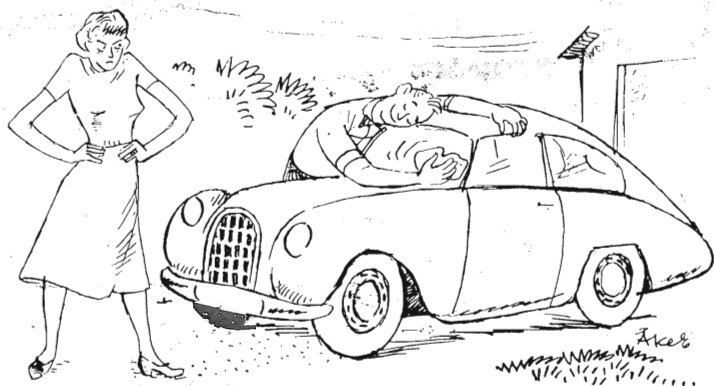
När det gäller problemet om den framtida utvecklingen av bilismen så är det en fråga dels om hur inkomsterna och priserna kommer att utveckla sig framåt i tiden, dels om hur benägenheten att skaffa sig bil inom varje inkomstklass kommer att förändras. Den expansion vi varit med om sedan förkrigstiden har i inte oväsentlig ut-



Det käraste man äger II. Härmed döper jag dej till Mercedes Isabella Giulietta...

sträckning sin grund i den kraftiga höjningen av inkomstnivån. Stora grupper har lyfts upp i de »bilägande inkomstklasserna». Av mycket stor betydelse har emellertid också varit att helt oberoende av inkomstförändringarna folks benägenhet att skaffa sig bil kraftigt stigit inom de olika inkomstklasserna. Det är naturligtvis mycket svårt att veta något bestämt om hur denna »bilbenägenhet» kan komma att utvecklas. Det förefaller troligt att vi kommer att bli alltmer »bilsinnade» i framtiden, men hur stark kommer ökningen att bli och i vilka grupper kommer förändringarna att bli särskilt stora? Det är t.ex. tydligt att effekten av förändringarna kommer att bli större om de framför allt inträffar i relativt låga inkomstgrupper eftersom dessa är stora och eftersom nya stora grupper kan beräknas bli upplyfta till dessa inkomstlägen på grund av den allmänna inkomsthöjningen. När det gäller att försöka göra den besvärliga bedömningen av utvecklingen kan man finna ett visst stöd i det förhållandet att vår utveckling hittills under 50-talet nästan exakt motsvarat den amerikanska utvecklingen under 20-talet. Bedömningen är emellertid under alla omständigheter vanskelig inte minst därför att så många faktorer spelar in, som inte är av ekonomisk art. I den amerikanska tidskriften *Fortune* skrev man för några år sedan om hur den amerikanske bilägaren såg på sin bil. Måhända ser den svenske bilisten på samma sätt på sin och kanske kan det hjälpa oss att

Det käraste man äger lil.



förstå de krafter som ligger bakom bilismens expansion.

### *Bilen är Aladdins lampa*

Så här skrev man:

»Tänk Er den typiske amerikanske bilägaren. Han blir allvarligt missnöjd då veckokortet på spårvagnen går upp med 25 cent, och han väntar sig att ett par skor som kostat honom 10 dollar skall räcka i åtminstone tre år. Men hans bil den kostar honom mellan 5 och 10 dollar i veckan, när den bara står stilla i garaget. Han och andra amerikaner ger ut 25 miljoner dollar per år på sina bilar, och då har vi ändå inte räknat med de utgifter för sjukvård och skadestånd, som de drar på sig i samband med bilismen. När det gäller sin bil, räknar han bara de direkta driftkostnaderna och bortser från avskrivningar, försäkringar etc., som om själva bilen var en natur-

lig-del av honom själv. Han finner en outtömlig glädje i att polera och putsa den och greja med motorn eller bara att betrakta den i stilla beundran. Varje lördag håller han den full med bensin och olja och ger sig ut i den stora trafikströmmen. Och nu i sin bil blir han en annan man, en mäktigt potentat. Han är herre över ett instrument som lyder hans minsta vink, vilket inget annat och ingen annan någonsin gör vare sig hemma eller på jobbet. Med dess hjälp susar han fram och lämnar andra långt efter sig. Han råkar i ordväxling med andra bilförare, vilket ger honom ett angenämt tillfälle att ladda ur sig en hel veckas instängda förtretligheter och misshälligheter. Bilen uppfyller alla hans önsningar som Aladdins lampa — och aldrig har den lampan varit inom räckhåll för så många.»

JAN WALLANDER