

”Hur kan Johansson ha bil?”

I pressen och i diskussionen man och man emellan har i samband med privatbilens kraftiga expansion under senare år ofta spekulerats kring vad en personbil egentligen kostar per år eller mil. De siffror som nämnts har ibland kommit tillägarna själva att häpnad, medan icke-bilägarna ställt sig frågan: Hur har han, Johansson, min arbetskamrat med samma inkomster, som jag rått att ha egen bil, som ju lär kostat 3 000—4 000 kronor per år eller 3—4 kronor per mil?

Nila Nessim är specialisten på alla slags inredningar... diskutera även Er heminredning med Nessims.

Utän att ta ställning till rimligheten i dessa siffror kan man utgå från att bilkostnaderna för vissa bilägarkategorier blir betydligt lägre. I en del fall är det inte omöjligt att, som här skall visas, pressa ned milkostnaderna mot 1:35—1:40 kronor för en bil som körs 1 000 mil per år.

De största meningsskilligheterna när man diskuterar bilkostnader rör sig kring avskrivningen, där meningarna varierar från en avskrivningstid för en ny bil på 3—5 år till dem som anser att man inte skall räkna någon avskrivning alls i likhet med vad som sker när en privatperson t. ex. köper en radio, tvättmaskin etc. De flesta bilägare, som använder sin bil för privatbruk, betraktar nog inte heller avskrivningen som någon kostnad. Kanske grundar man sig på erfarenheter som bilägarna haft under de tidigaste efterkrigsåren, då man kunde köpa en ny bil, köra den ett par tusen mil och sedan sälja den med vinst.

Ett sätt att nalkas års- resp. milkostnadsproblemet är att göra en minimikalkyl, under vilken man inte gärna kan pressa sina kostnader. På detta sätt får man åtminstone den undre kostnadsgränsens fastlagd. För att göra en dylik minimikalkyl fördras en rad speciella förutsättningar, som i realiteten endast ett fåtal bilägare uppfyller, men som ändå i en del fall antagligen är förklarigen till bilinnehav även i familjer med låga inkomster.

En förutsättning för att få minimala kostnader är att köpa en bil där summan av kapitalkostnader och underhåll är så liten som möjligt per år och körd vägsträcka. Köper man en gammal bil blir avskrivnings- och väntekostnaden liten medan reparations- och ofta även drivmedelskostnaderna blir höga. Den som däremot köper en ny bil får höga kapitalkostnader men små utgifter för reparationer. Någonstans mellan ytterligheterna skrobilen och den fabriksnya bilen finns alltså ett läge som ger minimala kostnader.

Nu är emellertid att märka att avskrivningskostnaderna inte i avsevärd grad kan påverkas, om inte bilens utsitts för vanvärd i form av uteblivna oljeyten, service etc. Kostnaderna för reparationer däremot kan av händiga personer hållas nere högst avsevärt. Även personer, som själva inte kan utföra reparationer på sina fordon, byter ofta till sig reparatörer mot andra tjänster. Nu kan givetvis anmärkas att om man utför en reparation själv eller gör en gen tjänst åt en motorkunnig person, så är det strängt taget en kostnad, beroende på att man kan värdera sin fritid i pengar. Skulle man emellertid räkna på detta sätt finge t. ex. er villägare troligen en fantastisk års-hyra.

Av det sagda framgår att en av förutsättningarna för att få en milkostnad enligt den minimikalkyl som här skall presenteras, är att bilägaren själv kan utföra eller för materielkostnaderna få småreparationer gjorda. Den som måste uppsöka verkstad för att spänna fläktrömmen kommer givetvis upp i helt andra reparationskostnader.

Ett resonemang efter dessa linjer torde få den begagnade bilen att föt den motorkunnige framstå som den där summan av avskrivningar och reparationer blir lägst.

Accepterar vi detta läter vi vår man, Johansson, köpa en begagnad bil av årsmodell 1939 eller 1946-48 i prisläget 2 000 kronor. Vi antar att han använder sin motorkunnighet vid köpet eller anlitar någon med motsvarande kunskaper för att inte råka illa ut. Att i detta prisläge finna en liten vagn i relativt hyggligt skick är säkert inte omöjligt med de priser,



Hur mycket kan vissa bilägarkategorier under de mest gynnsamma omständigheterna pressa sina kostnader? Fil. kand. Karl-Olov Samuelsson diskuterar i denna artikel denna fråga och ger en bidragande förklaring till den spridning nedåt i inkomstklasserna av bilägarna som varit en förutsättning för privatbilens expansion i Sverige.

som t. n. råder på marknaden för begagnade bilar.

Vi antar vidare att Johansson har för avsikt att köra bilen 1 000 mil per år i fyra år, varefter han beräknar att kunna sälja vagnen för 400 kronor. Avskrivningskostnaden uppger alltså till 1 600 kronor, vilket belopp utslaget på fyra år blir 400 kronor per år. Ränteförlusten på de i bilen nedlagda pengarna blir efter vanligt bankränta, 3 proc., ca 40 kronor per år. Johanssons årskostnaden för avskrivning och ränta blir på detta sätt 440 kronor.

Skatten är en utgift som bilägaren inte själv kan påverka annat än genom att avregistrera bilen, varför Johansson får låta pånboken på ett hundralpart per år för sin bil i lägsta skatteklassen.

Försäkringspremien däremot kan varieras avsevärt från helförsäkring till endast den obligatoriska trafikförsäkring. Till detta kommer att bilägaren kan befinna sig i olika bonusklasser med upp till 70 proc. rabatt på premien. Har man förut haft motorcykel äger man vid bilköp tillgodoräkna sig den bonus man hade på motorcykeln.

Som Johansson förut haft motorcykel och befinner sig i högsta bonusklassen har han följaktligen 70 proc. rabatt på trafikförsäkringen. Den obligatoriska försäkringen kostar i tariffområde III, dit större delen av landet räknas, 255 kronor eller med 70 proc. bonus ca 75 kronor per år. Är han helnykterist kan han slippa ändå billigare undan, Johansson betalar alltså för skatt och försäkring ca: 175 kronor per år.

Garagekostnaden kan för stora grupper av bilägare sättas lika med noll, då bilen placeras i kallgarage något vagnslider, uthus etc. För den händelse Johansson har eget hem med garage men saknar möjlighet att hyra ut detta kan han med all rätt betrakta marginalkostnaden som noll.

Om vi som fasta kostnader betraktar nu anförda utgiftsposter, avskrivning, ränta, skatt, försäkring och garage, så finner vi att våra förutsätt-

ningar leder till 400+100+75+0=615 kronor per år.

Bensinförbrukningen för 1 000 mils körning på en liten vagn kan sättas till 700 liter, vilket efter ett bensinpris på 60 öre ger 420 kronor. Oljekostnaden för en någorlunda hyggelig motor, där oljeyte sker var 150:e mil med 2,5 l per gång, blir omkring 30 kronor per år. Bensin och olja kostar alltså Johansson 450 kronor.

Hade Johansson tur att få ta en vagn med relativt nya däck böd de räckta de 4 000 milen ut, annars köper han, för att hålla kostnaderna nere, regummerade däck. För kalkylen skall anser vi att han måste byta två däck under de 4 000 milen. Däckkostnaderna per år blir i så fall ca: 30 kronor.

Vidare tillkommer utgifter för rundmsörjning, tändstift, lampor, motorspår, om vagnen har hydrauliska bromsar behövs bromsolja etc. För dessa utgifter beräknar Johansson en femtiolapp per år.

Till ovanstående kommer så en post, som är betydligt vanskeligare att beräkna, nämligen reparationerna. Här kan mycket komma att bero på slumpen. Fastän vi rör oss mjd en minimiberäkning kan nog Johansson inte rimligtvis komma under 200 kronor per år, även om han gör alla mindre reparationer själv.

Lägger man samman alla de nu uppräknade posterna finner man att Johanssons bil kostar honom omkring 1 350 kronor om året eller 1:35 kronor per mil.

Hade bilen i stället, fortfarande efter samma minimikalkyl, körts 800 mil under fem år blir årskostnaden ca 1 150 kronor, medan milkostnaden stiger till ca 1:45 kronor.

Det ovan anförda räknexemplet syftar givetvis inte till att förfäktas påståendet att man i genomsnitt kan driva en bil för en milkostnad på ungefär 1:35 kronor utan avser endast att belysa hur mycket vissa bilägare omfattigheter kan pressa sina kostnader. Emellertid är det uppenbart att en del av bilägarkårer uppfyller åtminstone några av de krav, som ställas på Johanssons räknexemplet. Detta skulle i så fall vara en bidragande förklaring till den spridning neråt i inkomstklasserna av bilägarna som varit en förutsättning för privatbilens expansion i vårt land.

KARL-OLOV SAMUELSSON

Svenska Amerika Linien's "Kungsholm", vars ankomst till Göteborg tidigare aviseras till måndag förmiddag, kommer redan kl. 6 på morgonen, varför passagerarna går i land redan kl. 7.



presenterar Moltie

— en förtjusande bad- och innetoffel, ljuvligt sött och mjuk, tvättbar och slitstark.

Är nylonplast i läckra pastellfärger.

PAUL

Nöthårsmattor	
140x200	170:-
170x240	255:-
200x300	365:-
Wiltonmattor	
135x190	225:-
165x235	340:-
195x285	485:-

välkommen till...

Nils Nessim
Normalmstorg • Stockholm

STOCKHOLM • GÖTEBORG
MALMÖ • ÖREBRO
LINKÖPING
KRISTIANSTAD