

Okf. 1958

## Bilen i centrum

*Industriens Utredningsinstitut har sedan flera år sysslat med en stor undersökning rörande privatbilismen i Sverige. De första resultaten från undersökningen publicerades våren 1957 under titeln "Bilägaren och bilen" och i höst utkom den avslutade redogörelsen som har namnet "Studier i bilismens ekonomi", som här kommenteras av docent Jan Wallander.*

Bilismen står ju i hög grad i centrum för människornas intresse här i Sverige och som en följd av detta har en hel del uppgifter från dessa undersökningar kommit att cirkulera flitigt i pressen. Man har skrivit att undersökningen visar att bilägarna är mer skötsamma än icke bilägare, de är sparsamma, planerar sin ekonomi och har samma bostadsstandard och klädstandard som icke bilägare har. Dessa referat och åsikter har naturligtvis tett sig som ljuv musik för bilägarnas öron. Undersökningen skulle ju visa, att det inte bara är trevligt att ha bil utan att det också är ett tecken på att man är en i hög grad moralisk person. Andra personer, måhända i mindre utsträckning bilägare, har ställt sig skeptiska till ifrågasvarande resultat och tänkt som Rellingen, att fan tro't. De har frågat sig om inte förklaringen till resultaten kan vara den, att bilägarnas inkomstuppgifter är missvisande därför att de i stor utsträckning "underdeklarerar". Det passar s. a. s. bättre ihop med den bild som de har gjort sig av hur bilägare är till sin natur. Det skulle också kunna förklara att det är så många bilägare som har häpnadsväckande låga inkomster. Det är ju onekligen märkligt att 3 procent av dem som redovisar en inkomst mellan 2- och 3 000 kronor enligt undersökningen också håller sig med bil.

Om jag här på basis av de resultat som vi fått fram i vår undersökning skulle försöka ge ett verkligt uttömmande och nyanserat svar på de två problem som jag här tagit upp, skulle det därför kräva mycket mer plats än vad denna tidskrift rymmer och det skulle ta mycket mera tid för Er att läsa än vad Ni har lust att offra på en sådan sak. Jag skall därför bara peka på några förhållanden, som det är viktigt att ha i minnet när man diskuterar de här frågorna och som man kanske inte alltid har klart för sig.

Hur kan det komma sig att en så stor andel av inkomstagarna i de låga inkomstklasserna har bil?

Det är ingen tvekan om att det i det här landet finns en hel del människor, vars deklarerade inkomst inte ger någon riktigt korrekt uppfattning om deras konsumtionskraft. Det är heller ingen tvekan om att en hel del av dessa personer också har personbil. Detta är emellertid en sak. En annan sak är att dra den slutsatsen, att det är just personer som deklarerar en låg inkomst som är "underdeklaranter", och att denna företeelse skulle vara vanligare bland bilägare än bland människor som inte har bil. Det är just först då som den kan sägas vara en speciell förklaring till att människor kan skaffa sig bil.

Att veta någonting med säkerhet på det här området är mycket svårt. Helt allmänt skulle jag emellertid vilja säga som ett resultat av de mycket ingående försök, som vi har gjort att få ett grepp om denna fråga, att man

skall vara försiktig med alltför tvärsäkra uttalanden. Det är inte alls säkert att detta är den stora och avgörande förklaringen till de egendomliga fenomen, som vi finner. Det finns nämligen många andra skäl till att människor med små inkomster kan hålla sig med bil.

Har Ni t. ex. tänkt på att varje år börjar i det här landet omkring 100 000 ungdomar att arbeta. Det sker ofta sedan de slutat sin utbildning på våren. De kommer därför att under sitt första arbetsår ha en halv årsinkomst. Om de nu t. ex. får ett arbete, som ger dem en årsinkomst på 8 000 kronor, så kommer de under detta första år att deklarerar en inkomst på endast 4 000 kronor, och det är den inkomsten som kommer in i statistiken. Ställer man så samman denna inkomstuppgift med deras bilnehav ter sig ju det hela mycket märkligt. Men det är ju inte fullt så märkligt om de har skaffat bilen på hösten, eftersom de då har en månadsinkomst med vilken de kanske mycket väl kan klara de förpliktelser, som ett bilnehav innebär. På samma sätt ligger inkomsterna för en hel del människor tillfälligt lågt därför att de har varit sjuka, därför att deras rörelse ett visst år givit ett dåligt resultat osv. Det behöver emellertid inte utesluta att de kan hålla sig med bil, eftersom de andra år har en så mycket större inkomst. Det kan också vara så, att de bor hemma hos sina föräldrar och där betalar en mycket ringa slant för rum och mat. Det är då inte särskilt konstigt att de kan hålla sig med bil trots att deras deklarerade inkomst är mycket låg.

När vi finner det märkligt att en människa med en låg inkomst kan hålla sig med bil, så utgår vi som självklart från att det är mycket dyrt att vara bilägare. Vi har kanske därvid någon slags allmän föreställning om att det kostar, säg 2 eller 3 000 kronor om året.

En mycket stor grupp bilägare använder bilen i sitt arbete och det betyder att en mycket stor del av deras bilkostnader förs och skall föras på rörelsen och att den kostnad de har för privatutnyttjande av bilen fullt korrekt kan bli mycket låg. Det rör sig kanske inte om mer än 5 à 600 kronor om året trots att de kör en hel del. Det är nu faktiskt så att ungefär  $\frac{1}{3}$  av alla de mil som körs av privatbilar i det här landet körs i arbetet. Räkna man in körningarna till och från arbetet kommer man upp till 50 procent. "Arbetskörningarna" är därför ett mycket viktigt moment i sammanhanget.

På det här viset skulle jag kunna fortsätta och plocka fram olika faktorer för att visa att saker och ting inte är så enkla som de kan te sig vid första påseendet. Man bör därför handskas varsamt med sifferuppgifter av olika slag och tänka på att de begrepp, som vi har i tankarna, när vi talar om en persons årsinkomst, inte alltid motsvarar de begrepp som den officiella inkomststatistiken laborerar med när den talar om den sammanräknade nettoinkomsten per inkomstagare.

◀ Så här ser det ut inuti en cistern som är under byggnad. Just nu håller vi på med många sådana byggen, varom närmare på sidan 90.