

Fri Debat

BILEKONOMISKA SVAR

I nummer 29—30 av Metallarbetaren har redaktör James Rössel skrivit en ledare under rubriken "Bilekonomiska gåtor". Ledaren utgår från en av IUI nyligen publicerad utredning: Bilägaren och bilen. Han säger om utredningen att den "innehåller åtskilligt av intresse men också många oklarheter; inte minst verkar representativiteten dunkel, och statistiken är ofta minst sagt egendomlig."

Det har förefallit mig som om de frågor som Rössel sedan tar upp inte är fullt så gåtfulla som det verkar av hans ledare och jag skall därför försöka lämna några svar på hans problem.

Rössel konstaterar först att det nyregistrerades över 260.000 bilar under åren 1952—54. Dessa bilar borde därför enligt hans beräkning utgöra 48 % av beståndet vid årsskiftet 54/55. Han kontrasterar detta mot vår siffra på 40 % och konstaterar att dessa nyare bilar är "något underrepresenterade i vårt material". Ett mycket milt uttrycksätt om ett fel av den storleksordningen. Hans resonemang har emellertid den haken att han jämfört siffror beträffande bilarnas inköpsår (hans uppgift) med sådana som avser deras modellår (våra tal). Som vi påpekat då vi behandlat denna sak (sid. 25 ff), så säljs bilar av en viss årsmodell under en följd av år. Det blir därför ingen fullständig överensstämmelse mellan en fördelning efter försäljningsår och en efter modellår. Som man lätt kan kontrollera genom att slå upp i den officiella registreringsstatistiken så utgjorde vid årsskiftet 54/55 bilar av 52—54 års modell 39,4 % av hela antalet. Överensstämmelsen med vår siffra på 40 % är alltså mycket god. Den lilla differens som föreligger sammanhänger framför allt med att vår siffra endast avser de privatägda personbilarna. Inom parentes kan också förtjäna nämnas att någon statistik efter inköpsår inte existerar och att man om man vill räkna som Rössel gör måste ta hänsyn till avgången i beståndet, vilken inte är obetydlig samt utgå från antalet nyregistrerade fabriksnya bilar. Deras antal ligger något under och inte över 260.000.

Rössel anför sedan följande sifersammanställning, som han finner ger ett "konstfikt" resultat:

Inkomstklass	Ink. tagare Off. stat.	Bilägare IUI:s mat
5.000—8.000	960.000	129.000
8.000—12.000	920.000	133.000
12.000—	385.000	198.000

Enligt denna skulle alltså andelen bilägare vara ungefär densamma i de två lägsta inkomstklasserna. Detta vore ju onekligen märkligt. Fullt så konstiga är emellertid förhållandena inte.

Som framgår av det ställe i boken (sid. 46) från vilket Rössel tagit sina siffror om bilägarna, så avser dessa — i den lägsta inkomstklassen — bilägare som har upp till 8.000 kronor i samtaxerad inkomst. De skall alltså sättas i rela-

tion till motsvarande grupp i den officiella statistiken. Den gruppen uppgår till 1,8 miljoner inkomsttagare (taxeringsenheter), alltså dubbelt så många som i tabellen. Resultatet blir då mera naturligt och man finner inte, som Rössel, att en inkomstskillnad på 4.000 kronor skulle vara "betydelslös". Nu har kanske Rössel trott att den alldeles övervägande delen av bilägarna i den lägsta inkomstklassen hade mer än 5.000 kronor i inkomst. Detta är emellertid inte fallet. I klassen med mindre än 8.000 kronor i inkomst hade i själva verket närmare 40 % av bilägarna mindre än 5.000 kronor i samtaxerad inkomst.

Det är naturligtvis i och för sig en mycket intressant fråga hur det kan komma sig att folk har bil i icke oväsentlig utsträckning fast de deklarerar en mycket låg inkomst. Detta är ett problem som vi för närvarande arbetar med och så som Rössel säger torde därvid, vid sidan av en mängd andra faktorer, familjeinkomsten spela en viss roll. Vårt material ger oss också möjlighet att belysa den saken. Detta kommer att ske i den kommande publikationen om undersökningen. Som sägs i förordet till den nu publicerade boken är den ju nämligen bara en första del och innehåller inte den egentliga analysen.

Rössel tar sedan upp de beräkningar vi gjort av bilkostnaderna. Han finner att kapitalkostnaden "beräknats försiktigt", dvs. i underkant. Som framgår av boken (sid. 80) så tyder vad man vet om livslängden hos bilar på att vi räknat i överkant. Rössel anser det vidare överoptimistiskt av oss att räkna med "10 års livslängd också för femtiotalets billigaste vagnar". Det har vi emellertid inte gjort. Vi har räknat med en genomsnittlig livslängd för hela bilbeståndet på 10 år. Det innebär ju att man tänker sig att det finns grupper av bilar, som har en såväl längre som kortare livslängd. I den senare gruppen torde man återfinna en hel del av de billigaste bilarna.

Bilismens våldsamma expansion ställer samhället inför många och svårbemästrade problem. De förefaller värda en allvarlig och djupgående diskussion, där man handskas omsorgsfullt med fakta.

Jan Wallander.

James Rössel replikerar

Dr Wallanders "Bilekonomiska svar" belyser ytterligare vad jag velat framhålla: att IUI:s "Bilägaren och bilen" väcker fler och viktigare frågor än den besvarar. Det är i och för sig tilltalande, att institutet arbetar med och utlovar en "egentlig analys" av de privatekonomiska förutsättningarna för bilismen; faktum kvarstår dock, att den publicerade första delen i själva sin materialredovisning framlägger en mängd gåtfulla eller rent ut sagt osannolika uppgifter utan att diskutera dem särskilt "omsorgsfullt".

Dr Wallander berör inte huvudfrågan om IUI-materialets representativitet. Hans nu meddelade upplysning — att 40 % av bilägarna med mindre än 8.000 kr. i inkomst hade en samtaxerad inkomst under 5.000 — ger ytterligare anledning att betvivla representativiteten. En så grundläggande förutsättning bör självfallet utredas "omsorgsfullt" inte bara före publi-

cerandet, utan också och särskilt före själva utredningsarbetet.

Vad slutligen beträffar materialredovisningen i "Bilägaren och bilen", är denna till stor del under all kritik. Men det blir anledning att återkomma härtill, när den "egentliga analysen" i sinom tid ersätter den nuvarande oegentliga.