

# BILÄGAREN OCH BILEN

INDUSTRIENS UTREDNINGSSINSTITUT

INDUSTRIENS UTREDNINGSSINSTITUT

# *Bilägaren och bilen*

*— en undersökning rörande den privata bilismen*



---

STOCKHOLM 1956

*Omslag: Bengt Sjögren*

---

VICTOR PETERSONS BOKINDUSTRI AKTIEBOLAG  
STOCKHOLM 1956

## Innehåll

Förord .....	7
<i>Kapitel 1. Bilismens utveckling i Sverige och utlandet</i> .....	9
Personbilsbeståndets utveckling .....	9
Motorfordonens andel av privat konsumtion .....	11
Biltäthet .....	12
Regional fördelning i Sverige .....	14
Prisutvecklingen på personbilar, försäkring, bensin etc. ....	14
Personbilar .....	14
Skatter, försäkring, bensin .....	19
<i>Kapitel 2. Bilparkens sammansättning</i> .....	21
Privata och icke privata ägare .....	21
Privat och icke privat körning .....	21
Tjänstevikt, märkesfördelning och årsmodell .....	23
Tjänstevikt .....	23
Märkesfördelning .....	24
Årsmodell .....	25
<i>Kapitel 3. Bilens användning</i> .....	28
Total körsträcka .....	28
Körningens fördelning på olika användningsområden ....	30
Körning i arbetet .....	33
Körning till och från arbetet .....	35
Semesterkörning .....	37
Övrig fritidskörning .....	38
<i>Kapitel 4. Personbilsmarknaden under 1954</i> .....	40
Bilmarknadens struktur .....	40
Antalet bilaffärer .....	40
Bilpriserna .....	42
Olika kategorier av bilköpare .....	45
Inkomster .....	46
Yrkestillhörighet .....	48
Bostadsort .....	49

Ålder .....	49
Civilstånd .....	50
Sammanfattning .....	51
<i>Kapitel 5. Bilköpens finansiering</i> .....	52
Finansieringen ur bilhandels synpunkt .....	52
Relativa antalet avbetalningsköp .....	52
Avbetalningsandelen .....	54
Avbetalningstiden .....	55
Finansieringen ur individens synpunkt .....	57
Finansieringsmönster .....	59
Finansiering via realvärden .....	60
Finansiering av nästa bilköp .....	61
Sammanfattning .....	62
<i>Kapitel 6. Bilkostnaderna</i> .....	64
Driftskostnaderna .....	64
Fordonsskatt .....	64
Försäkring .....	65
Garage .....	66
Medlemsavgifter etc. ....	69
Kostnader — antal mil .....	69
Bensin och olja .....	71
Reparation och service .....	73
Bilgummi .....	77
Sammanfattning .....	79
Kapitalkostnaderna .....	80
Vissa intäkter .....	84
Sammanfattning .....	88
<i>Bilaga I. Primärmaterialets insamling och bearbetning samt medelfelsberäkningar</i> .....	93
Urvalsförfarandet .....	93
Insamlingsförfarandet .....	94
Medelfelsberäkningar .....	95
<i>Bilaga II. Överslagskalkyl för antalet bilaffärer 1954</i> .....	100
<i>Bilaga III. Kommentar till beräkningarna i kap. 6</i> .....	102
<i>Tabellbilaga</i> .....	105

## Förord

Sedan flera år har Industriens Utredningsinstitut sysslat med undersökningar rörande den privata konsumtionens inriktning och utvecklingstendenser. Ett starkt dynamiskt inslag i konsumtionsutvecklingen har varit bilismens kraftiga expansion. Institutet beslöt därför under 1954 att göra en mer djupgående undersökning rörande förhållandena på detta område. Materialet till undersökningen insamlades våren 1955 genom intervjuer med cirka 1 250 bilägare. Samtidigt intervjuades cirka 1 100 icke-bilägare. Dessa utvaldes så att de ifråga om vissa grundläggande egenskaper — bland annat inkomst, ålder och kön — överensstämde med bilägarna. På så sätt erhöles en kontrollgrupp. Genom att jämföra den med bilägargruppen kan man bland annat få en föreställning om hur innehav av bil återverkar på annan konsumtion och belysa de faktorer som ligger bakom bilismens expansion.

Den fullständiga bearbetningen och analysen av hela det insamlade materialet kommer med nödvändighet att ta ganska lång tid. Med tanke på det stora intresse som ägnas bilismen och den betydelse dess utveckling har för samhällsekonomin förefaller det samtidigt angeläget att relativt snabbt kunna presentera åtminstone vissa av resultaten. Vi har därför beslutat publicera undersökningen successivt. Början görs med denna bok som redovisar vissa fakta rörande bilägaren och hans bil. Redogörelsen är baserad på det material vi fått in genom intervjuer med bilägarna; i kap. 1 redovisas dock visst material även ur andra källor.

Redogörelsen har karaktären av korta kommentarer till de fram sorterade tabläerna. Någon mer ingående analys har som regel inte gjorts av de erhållna resultaten. I den mån en sådan kan anses påkallad kommer den att redovisas i institutets följande publikationer i anslutning till bilundersökningen. I en bilaga har lämnats en kort redogörelse för materialet. En utförlig sådan redogörelse finns att tillgå på institutet och kommer senare att publiceras.

För bilundersökningen svarar en arbetsgrupp inom institutet. Denna grupp består av fil. lic. Bengt G. Rundblad, fil. kand. Karl-Olov Samuelsson och undertecknad. Uppläggnings- och bearbetningsarbetet baseras på de riktlinjer som framkommit vid diskussioner inom denna grupp. Under det första året av gruppens verksamhet då i första hand samlingsförfarandet och frågeformulären utformades och prövades var även docent Ragnar Bentzel medlem av gruppen.

Manuskriptet till föreliggande skrift är ett resultat av gruppens arbete. Vid den slutliga utformningen av texten har Rundblad svarat för kap. 2 och 3 samt bil. I, Samuelsson för kap. 1, 4 och 5 samt bil. II och Wallander för kap. 6 samt bil. III.

Insamlandet av materialet har handhållits av statistiska centralbyråns utredningsinstitut genom dess intervjuorganisation. För den direkta ledningen av fältarbetet har Rundblad svarat. Under denna tid var han tillfälligt knuten till centralbyrån. Han har också svarat för lösandet av de intervju tekniska problemen i samband med undersökningen.

Genom ekonomiska bidrag från Sveriges Automobilhandlareförbund, Sveriges Automobilimportörförbund och Sveriges Automobilindustriförening har det blivit möjligt för oss att göra undersökningen väsentligt mer omfattande än vi från början tänkte oss. För detta stöd vill vi framföra vårt varma tack. Vi är också stor tack skyldiga representanterna för de ovan nämnda organisationerna samt andra experter på bilismens område för de goda uppslag och råd de gett och ger oss i vårt arbete.

Stockholm den 15 maj 1956

JAN WALLANDER

## Bilismens utveckling i Sverige och utlandet

## PERSONBILSBESTÅNDETS UTVECKLING

Föreliggande kapitel avser att som en bakgrund ge vissa data rörande personbilsbeståndet i Sverige och utlandet, bilismens roll i vår privata konsumtion samt utvecklingen av bilpriser, försäkringskostnader, bensinpriser etc.

Sedan den första bilen hade införts i vårt land på 1890-talet har antalet personbilar successivt ökat till cirka 645 000 vid årsskiftet 1955/56. Utvecklingen gick i början mycket långsamt, och 1923, som är det första år för vilket statistik föreligger, fanns i landet cirka 38 000 personbilar, vilket med dåvarande folkmängd motsvarar en bil på var 160:e invånare. I dag är motsvarande siffra ungefär en personbil på var 11:e svensk. Nedanstående tabell visar antalet personbilar i Sverige 1923—55.

Siffrorna i tabellen avser bilbeståndet vid slutet av de olika åren. Förändringen gentemot närmast föregående år utgörs av skillnaden mellan antalet under året nyinregistrerade bilar och antalet ur bilregistret avförda bilar. Avförandet sker i samband med att bilen tas ur trafik för att tillfälligt inte användas eller skrotas. Antalet skrotade bilar växlar mycket starkt mellan olika år. Under åren närmast före kriget uppgick det årliga antalet skrotningar till 5—10 procent av beståndet.

Personbilsparken ökade kontinuerligt fram till 1930-talets kris, då en mindre tillbakagång i antalet inregistrerade bilar kunde noteras. Först under år 1935 uppnåddes och överskreds 1931 års siffra. Bilantalet fortsatte sedan att öka fram till 1939, då andra världskrigets följdverkningar för vårt land i form av brist på flytande bränsle, gummi etc. nedbringade antalet inregistrerade bilar från drygt 180 000 bilar till cirka 35 000, en nivå som sedan bibehölls till krigets slut. Inte förrän 1949 uppnåddes åter samma antal inregistrerade bilar som under 1939. Man kan alltså säga att ge-



Tab. 1. Antal inregistrerade personbilar vid slutet av åren 1923—55

År	Antal	Förändring från före- gående år i procent	År	Antal	Förändring från före- gående år i procent
1923	37 800	—	41	31 900	— 8
24	46 600	+23	42	36 700	+ 15
25	59 100	+27	43	36 200	— 2
26	70 500	+19	44	39 100	+ 8
27	81 500	+16	45	50 100	+ 28
28	94 300	+16	46	138 500	+176
29	99 100	+ 5	47	161 200	+ 16
30	103 700	+ 5	48	179 600	+ 11
31	105 300	+ 2	49	194 500	+ 8
32	101 800	— 3	50	252 500	+ 30
33	98 900	— 3	51	313 100	+ 24
34	102 100	+ 3	52	360 600	+ 15
35	109 100	+ 7	53	431 100	+ 20
36	119 300	+ 9	54	535 900	+ 24
37	134 300	+13	55	645 000 <sup>1</sup>	+ 20
38	156 600	+17			
39	180 700	+15			
40	34 600	—81			

Anm.: Antal bilar har avrundats till jämna 100-tal; den relativa förändringen har räknats på de exakta siffrorna.

<sup>1</sup> Uppskattad siffra.

Källa: Statistisk Tidskrift och Statistisk Årsbok.

nom kriget bilismens expansion i stort sett fördröjdes i cirka 10 år. Under åren närmast efter kriget var tillskottet av fabriksnya bilar relativt litet, vilket berodde på att produktionen i Europa under dessa år ännu inte hade kommit i gång på allvar. Vårt valuta-läge lade vidare hinder i vägen för import från USA, och vår inhemska produktion av personbilar uppgick 1946 endast till några tusental. För närvarande uppgår produktionen till närmare 35 000 personbilar per år.

*Motorfordonens andel av privat konsumtion.* Det ökade antalet personbilar har medfört att privatbilismen kommit att spela en allt större roll i vår konsumtion. Utgifterna för inköp, drift och underhåll av motorfordon 1931 utgjorde sålunda cirka 1,4 procent av den totala privata konsumtionen, medan de 1954 och 1955 uppgick till cirka 5,5 procent.<sup>1</sup> Motorfordonens andel av våra totala utgifter har sålunda ökat. Samtidigt har vissa andra reseutgifter procentuellt sett minskat sin konsumtionsandel, vilket framgår av nedanstående tabell.

*Tab. 2. Utgifter för olika slag av resor 1931, 1939, 1950 och 1954 i procent av total privat konsumtion*

År	Motor- fordon	Järn- väg	Buss	Spår- väg	Taxi	Båt <sup>1</sup>	Cykel	Totalt
1931	1,4	1,4	0,4	0,6	1,7	0,4	0,4	6,3
1939	2,3	1,4	0,8	0,5	1,6	0,3	0,6	7,5
1950	3,4	1,7	1,2	0,5	1,1	0,4	0,5	8,8
1954	5,5	1,3	1,2	0,5	1,0	0,3	0,4	10,2

<sup>1</sup> Endast kommersiell båttrafik.

*Källa:* Se not nedan.

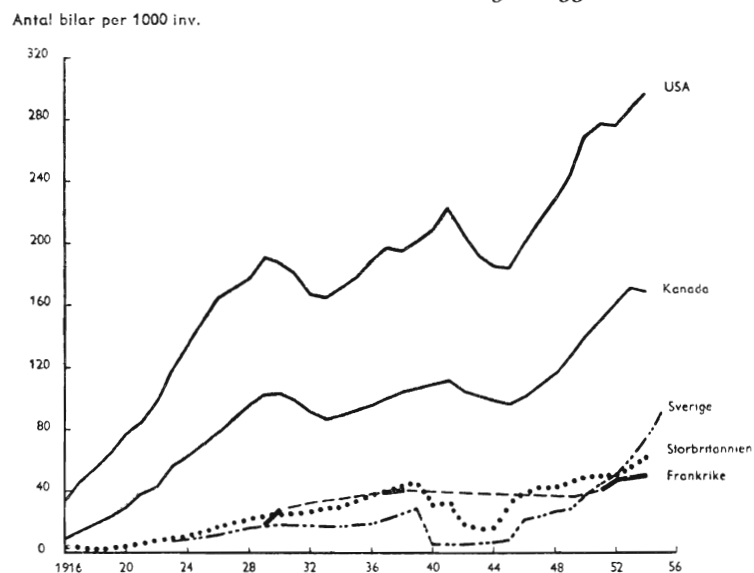
Som framgår av tabellen anslog vi 1954 cirka fyra gånger så stor del av våra konsumtionsutgifter till bilar som 1931. Utgifterna för bussresor har procentuellt ungefär tredubblats under samma period. Våra utgifter för taxiresor har minskat procentuellt sett, medan vi fortfarande lägger ned ungefär lika stor del av våra totala utgifter på båtresor. Järnvägsresornas andel av våra konsumtionsutgifter steg kraftigt under kriget och utgjorde 1945 2,1 procent. 1954 återigen var andelen lika stor som 1939.

<sup>1</sup> Eftersom uppgifterna avser den privata konsumtionen har endast de privatägda bilarna medtagits i beräkningarna. 1954 utgjorde de 86 procent av totalantalet. Hänsyn har vidare tagits till att även dessa bilar till en del används i arbetet. Ingen hänsyn har däremot kunnat tas till den privata användningen av företagsbilar. Se vidare kap. 2 och 3. Beräkningarna över den privata konsumtionen är med smärre undantag grundade på Konjunkturinstitutets uppgifter för åren 1939—54 medan beräkningarna för 1931 har utförts inom IUI.

*Biltäthet.* Sverige har för närvarande med en personbil på elva invånare den högsta biltätheten i Europa. Diagram 1 visar antalet personbilar per 1 000 invånare i några länder med hög biltäthet. Räknat i antal bilar per 1 000 invånare hade Sverige vid slutet av 1955 nått den nivå som USA befann sig på 1921, vilket innebär att vi ligger 35 år efter USA i fråga om biltätheten. Anmärkningsvärt är att utvecklingen i USA åren 1917—21 och i Sverige 1951—55 skett på likformigt sätt. Tillväxttakten har under dessa perioder varit nästan densamma i de båda länderna. Undersöker man vidare hur amerikanerna vid 1920-talets början fördelade sin privata konsumtion finner man att de använde cirka 6 procent av sina konsumtionsutgifter på bilar eller samma andel som vi 1955.

I anslutning till diagrammets uppgifter kan förtjäna nämnas att 1954 uppgick antalet personbilar per 1 000 invånare till 50 i Schweiz, 44 i Danmark, 32 i Norge, 31 i Västtyskland och 17 i Finland. Vid

*Diagram 1. Antal personbilar per 1 000 invånare i USA, Kanada, Sverige, Storbritannien och Frankrike 1916—55*



Tab. 3. Personbilarnas fördelning på registreringsområden samt biltätheten inom dessa

Registreringsområde	Antal 31/12 1954	Procent	Bilar per 1 000 invånare vid slutet av åren		
			1939	1950	1954
Stockholms stad	52 800	9,9	35,0	37,4	68,0
Stockholms län	26 400	4,9	29,7	32,2	68,3
Uppsala län	12 900	2,4	31,7	37,9	80,7
Södermanlands län	18 300	3,4	33,6	39,0	83,2
Östergötlands län	28 700	5,4	31,0	40,6	81,2
Jönköpings län	24 200	4,5	32,0	43,8	87,0
Kronobergs län	12 700	2,4	22,9	36,3	80,1
Kalmar län	19 300	3,6	26,2	42,2	81,3
Gotlands län	4 600	0,8	30,6	41,4	79,1
Blekinge län	9 500	1,8	19,7	27,9	64,9
Kristianstads län	22 300	4,2	31,4	41,7	85,9
Malmöhus län	47 900	8,9	34,3	42,2	80,3
Hallands län	13 000	2,4	27,2	38,4	78,3
Göteborgs o. Bohus län	31 900	6,0	22,6	28,3	55,0
Älvsborgs län	28 400	5,3	28,6	37,2	77,3
Skaraborgs län	21 800	4,1	31,9	42,5	87,6
Värmlands län	22 900	4,3	25,5	35,5	79,8
Örebro län	22 000	4,1	36,2	41,9	86,4
Västmanlands län	17 300	3,2	35,0	35,4	80,9
Kopparbergs län	22 300	4,2	31,1	36,5	80,7
Gävleborgs län	20 800	3,9	24,6	31,0	71,5
Västernorrlands län	17 600	3,3	19,4	26,6	60,9
Jämtlands län	9 600	1,8	23,8	29,0	66,1
Västerbottens län	15 000	2,8	18,6	25,2	63,3
Norrbottnens län	13 900	2,6	17,1	22,9	55,5
<b>Hela riket</b>	<b>535 900</b>	<b>100,2</b>	<b>28,5</b>	<b>35,8</b>	<b>74,1</b>

Anm.: Antal bilar 31/12 1954 har avrundats till jämna 100-tal; relativtalen har däremot räknats på de exakta siffrorna.

Källa: Statistisk Tidskrift och Statistisk Årsbok.

dylika internationella jämförelser bör man också ha i minnet den olika roll motorcyklarna spelar i respektive länder.

Av jordens bortåt 70 miljoner personbilar finns nära 50 miljoner i USA medan Europa svarar för cirka 10 miljoner.<sup>1</sup>

*Regional fördelning i Sverige.* Antalet personbilar var störst i Stockholms stad och Malmöhus län, som båda har ungefär 50 000 bilar. Antalet bilar per 1 000 invånare var vid slutet av 1954 störst i Skaraborgs län som hade 87,6 personbilar per 1 000 invånare. Därefter följde Jönköpings län med 87,0. Lägst var det i Göteborgs län med 55,0 respektive 55,5 bilar per 1 000 invånare. Genomsnittet för hela riket var detta år 74,1. Tab. 3 visar totala personbilsbeståndet samt antalet personbilar per 1 000 invånare vid slutet av åren 1939 och 1950 samt 1954 fördelat på registreringsområden. Som framgår av tabellen har en tendens till utjämning mellan de olika områdena gjort sig gällande under perioden 1939—54.

#### PRISUTVECKLINGEN PÅ PERSONBILAR, FÖRSÄKRING, BENSIN ETC.

*Personbilar.* När det gäller att åskådliggöra prisutvecklingen för bilar kan man göra jämförelser på olika sätt. För det första kan man välja ut bilar som tekniskt och utseendemässigt inte förändrats i större utsträckning och följa dem fram genom åren. För det andra kan man göra en serie över priserna på den vid varje tillfälle typiska bilen, dvs. den mest sålda. Ser man endast på prisutvecklingen för olika märken kommer man i realiteten att jämföra priser på bilar som ofta sinsemellan är varandra mycket olika i fråga om storlek, kvalitet och utrustning.

Vilken typ av jämförelse som är den mest lämpliga och rättvisande sammanhänger i hög grad med i vilket sammanhang man vill använda den. I det följande kommer därför serier att anges dels för i stort sett oförändrade biltyper, dels för den typiska bilen. Det hade härvid varit i hög grad önskvärt att inte bara kunna ange prisutvecklingen för nya bilar utan också för begagnade. Det saknas emellertid material som kan belysa utvecklingen för de begagnade bilarna, varför serierna endast avser nya bilar.

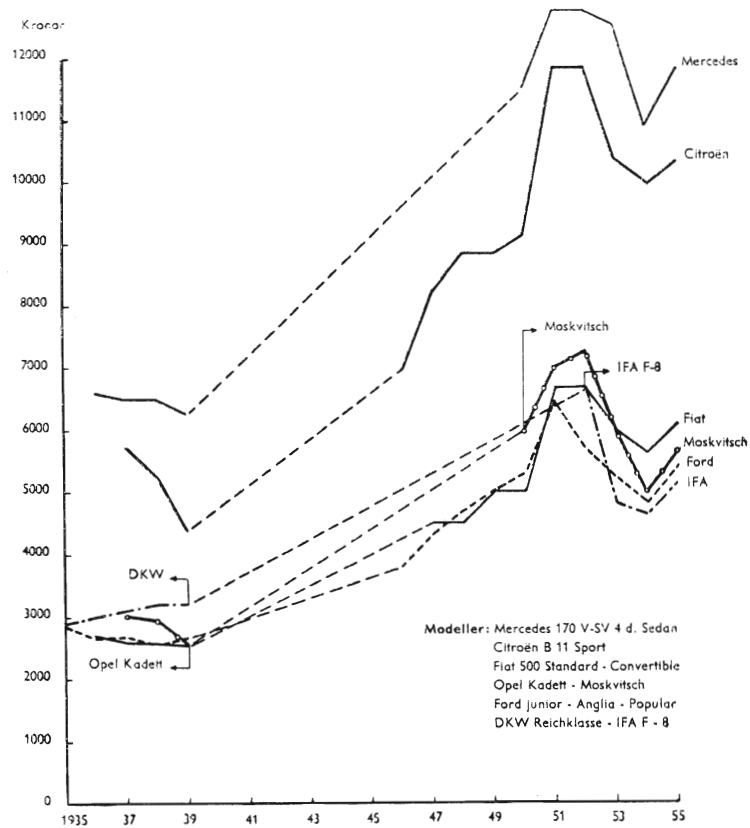
<sup>1</sup> Enligt Automobile Facts and Figures 1955.

Svårigheten vid en jämförelse av *den tekniskt och utseendemässigt oförändrade bilens* prisutveckling är att det är förhållandevis få bilar som under någon längre tid varit i stort sett oförändrade. Det finns dock några fall där det är möjligt att göra en jämförelse av detta slag. Prisutvecklingen för dessa bilar har återgetts i diagram 2. Detta omfattar Citroën B11 Sport, DKW-IFA F-8, Fiat 500, Ford Junior-Anglia-Popular, Mercedes Benz 170 V-SV och Opel Kadett-Moskvitsch. Dessa bilar har under perioden i stort sett haft samma karosser medan motorerna fått ett något ökat hästkraftsantal. Ett av märkena har under perioden gått över från sidventil- till toppventilmotor. Ingen hänsyn har kunnat tas till att bilarna vissa år har värme inkluderad i priset medan samma modell andra år offereras exklusive värme, inte heller till att priserna en del år räknas fritt Stockholm, en del år fritt andra importhamnar etc. Ej heller har de kvalitetsskillnader som kan ha uppstått t. ex. när en annan fabrik övertagit tillverkningen av en viss bilmodell kunnat beaktas. I föreliggande fall gäller detta märkena DKW-IFA och Opel Kadett-Moskvitsch. I stort torde dock de olika serierna ge en rättvisande bild av prisutvecklingen för här aktuella typer av bilar.

Det har inte varit möjligt att föra tillbaka samtliga i diagrammet ingående bilmodeller till 1935. För detta år finns sålunda endast prisuppgifter för DKW och Ford. Då emellertid, speciellt bland småvagnarna, prisutvecklingen under hela perioden fram till 1955 varit anmärkningsvärt likformig för samtliga bilar, har ovannämnda två märken ensamma fått representera småbilarna under 1935. Av diagrammet framgår att urvalets småbilar 1935 kostade cirka 2 800 kronor, medan de 1955 betingade ett pris på omkring 5 500 kronor, vilket motsvarar en prisstegring på cirka 90 procent. Priserna på småbilarna nådde en topp 1952 (accis detta år) för att sedan åter sjunka. Hur priserna utvecklats sig mellan 1937 och 1955 för respektive typer av bilar framgår av tablå på s. 17, där utvecklingen anges i indexform med 1937 lika med 100. För jämförelsens skull har för detta år även det absoluta priset angetts.

Om man i stället följer utvecklingen för de bilar som vid olika

Diagram 2. Priser på vissa tekniskt oförändrade bilar  
vid slutet av åren 1935—55



Anm.: Priserna har angetts inkl. eventuell accis. Streckad linje (---) = år för vilka prisuppgift saknas.

Källa: Uppgifterna har hämtats från Svensk Motor Tidning, Priskontrollnämnden samt i vissa fall från respektive generalagent (se vidare bilagetabell 2).

Typ	Pris	Prisindex 1955
	1937	1937 = 100
Mercedes Benz 170 V-SV	6 500	182
Citroën B11 Sport	5 775	179
DKW — IFA F-8	3 200	160
Fiat 500 <sup>1</sup> Standard-Convertible	2 575	237
Ford Junior-Anglia-Popular	2 650	205
Opel Kadett-Moskvitsch	3 000	189

<sup>1</sup> Priset 1937 avser en täckt Coupé-modell medan vagnen 1955 endast tillverkades med soltak.

tillfällen varit de *typiska* — de mest sålda — så erhåller man ett något annorlunda resultat. De mest sålda bilarna under 1935 var Chevrolet och Ford V-8, som kostade 4 200 respektive 4 300 kronor. 1955 var den mest sålda bilen Volkswagen, som inklusive accis kostade cirka 7 200 kronor. Av Volvo PV 444 var försäljningen ungefär lika stor. Dess pris var drygt 9 000 kronor. Mätt på detta sätt uppgick alltså prishöjningen för den typiska bilen till cirka 70 procent om vi jämför med Volkswagen och drygt 100 procent om vi gör jämförelsen med Volvo. Hade vi i stället gjort jämförelsen med ett senare förkrigsår hade vi fått ett annat resultat bland annat av den anledningen att någon »småbil» då fått representera den typiska bilen.

Av betydelse för bilismens expansion är förutom prisutvecklingen på bilar givetvis även *inkomstutvecklingen* samt *prisutvecklingen* på *andra varor och tjänster*. Totalt har den genomsnittliga inkomstnivån stigit med cirka 250 procent från 1935 till 1955. Som visats ovan har samtidigt bilpriserna stigit med cirka 90 procent för de oförändrade småbilarna och med 70—100 procent för den typiska bilen. Den allmänna prisnivån steg mellan samma år cirka 130 procent. Bakom bilismens expansion ligger alltså dels att bilarna blivit billigare relativt sett dels att den allmänna inkomstnivån stigit.

Jämförelser av detta slag är svåra att göra bland annat beroende på skillnader i utvecklingen mellan olika grupper av inkomstagare



Tab. 4. Priser på olika varor 1935 och 1955 räknade i arbetstid

Vara	Arbetstid		Index 1935 = 100
	1935	1955	
Tekniskt oförändrad småbil	1 600 tim.	1 000 tim.	63
Mjölk <sup>1</sup>	8 min.	5 min.	63
Järnvägsbiljett <sup>2</sup>	3 tim.	1 tim. 55 min.	64
Biobiljett <sup>3</sup>	38 min.	25 min.	66
Herrskor <sup>4</sup>	9 tim. 20 min.	7 tim. 00 min.	75
Overall <sup>5</sup>	5 » 05 »	5 » 20 »	105
Hyra <sup>6</sup>	800 tim.	375 tim.	47

Anm.: Uppgifterna i tabellen avser med ett undantag Stockholm.

Timlönen för vuxen manlig industriarbetare ligger till grund för beräkningarna.

<sup>1</sup> Avser konsumentpriset på mjölk (lös vikt) i Stockholm. En korrigering för den under perioden ändrade fetthalten hos mjölken medför ingen förändring i minut-talen.

<sup>2</sup> SJ, III-klass, enkel resa, 100 km.

<sup>3</sup> Genomsnittspris för hela landet. Uppgift från Filmägarnas kontrollförening. Separata uppgifter för Stockholm har inte kunnat erhållas.

<sup>4</sup> Ett par boxkalv, randsydd, fodrad, gummiklack, svart. Uppgift från Åhlén & Holm AB.

<sup>5</sup> Tvills, krympfri, blå. Uppgift från Åhlén & Holm AB.

<sup>6</sup> Uppgift från HSB rörande centralt belägen nybyggd 2-rumslägenhet om 50 m<sup>2</sup>.

samt genom de kvalitetsförändringar som skett under perioden. Som ett komplement till jämförelsen ovan har vi därför sökt konstruera ett exempel som visar utvecklingen för specifika varor som varit i stort sett oförändrade under perioden. En svårighet är härvid att en sådan vara vid den ena tidpunkten kan ha köpts i stor utsträckning medan den vid den andra tidpunkten endast efterfrågats i blygsam omfattning beroende på att andra liknande varor som tillfredsställer samma behov kommit i marknaden. Ett utmärkande drag för konsumtionens förändringar under denna tid har också varit att man successivt övergått till varor av högre kvalitet. Detta gäller inte bara bilar utan även kläder, bostäder etc. Hade prisförändringarna studerats utifrån den typiska varan hade man erhållit väsentligt högre indextal för de behandlade varorna än i tab. 4.

Vårt exempel avser en manlig industriarbetare som i Stockholm 1955 hade en timlön på närmare 5,40 kronor, vilket var cirka 200 procent mer än 1935, då timlönen uppgick till 1,75 kronor. Medan samma arbetare 1935 behövde arbeta cirka 1 600 timmar för att köpa en av de tidigare nämnda småbilarna för 2 800 kronor, så behövde han 1955 inte arbeta mer än cirka 1 000 timmar för att köpa motsvarande bil. Som jämförelse har vi som tidigare nämnts valt ut några varor som i stort sett inte förändrats under perioden 1935—55 och för dessa konstruerat prisserier. För varje vara har sedan uträknats den arbetstid som gick åt för att köpa varan 1935 respektive 1955. I tabellen har dessa beräkningar återgetts i form av ett index, där 1935 satts lika med 100. I tabellen har också angetts den erforderliga absoluta arbetstiden under de båda åren. Det bör för undvikande av missförstånd påpekas att tabellen inte avser att ge något slags index för vissa branscher utan endast gäller för de utvalda varorna.

Som framgår av tabellen var det, på ett undantag när, lättare för industriarbetaren att köpa respektive varor 1955 än 1935. Priset på den tekniskt oförändrade småbilen sjönk mellan dessa bägge år, räknat i arbetstid, lika mycket som alternativet järnvägsbiljetten.

*Skatter, försäkring, bensin.* Av intresse vid bedömandet av den svenska bilismens expansion är förutom bilarnas inköpspris även deras driftskostnader. Tab. 5 visar förändringarna i fordonsskattens storlek, försäkringspremier samt bensinpris, vilka tre kostnadsposter tillsammans utgör största delen av driftskostnaden.

Som framgår av tabellen har försäkringspremierna stigit mera än fordonsskatterna och bensinpriserna. Här bör dock observeras att gällande bonusbestämmelser ändrats under perioden på ett för bilägarna fördelaktigt sätt. Detta medför att försäkringskostnaderna i realiteten stigit mindre än tabellen anger. Särskiljer vi bensinskatten ur bensinpriset finner vi emellertid att denna 1955 stigit till indexsiffran 320 (1935 = 100). Överhuvud taget förefaller bilens driftskostnader att ha ökat mera än bilpriserna, där

Tab. 5. Fordonsskatter, trafikförsäkringspremier och bensinpris vid slutet av åren 1931—55

År	Fordonsskatt		Försäkringspremie		Bensinpris			
	kronor	index	kronor	index	bensinpris		bensinskatt	
		1935=		1935=	inkl. skatt		öre per liter	index
	100	100	100	100	öre per liter	1935=	100	100
1931	75	125	105	80	21	84	8	80
35	60	100	131	100	25	100	10	100
39	64	107	147	112	28	112	12	120
1946	90	150	147	112	39	156	18	180
47	90	150	147	112	39	156	18	180
48	90	150	196	150	71	284	45	450
49	90	150	196	150	71	284	45	450
50	90	150	196	150	71	284	45	450
51	90	150	297	227	55	220	25	250
52	90	150	505	385	55	220	25	250
53	128	213	505	385	58	232	28	280
54	128	213	435	332	59	236	32	320
55	138	230	365	279	61	244	32	320

Anm.: Serien för fordonsskatten har beräknats efter en tjänstevikt på 1 000 kg, försäkringspremierna avser obligatorisk trafikförsäkring i Stockholm och bensinpriset är beräknat efter Stockholmszonens. Hänsyn har ej tagits till den extra fordonsskatten vissa år.

Källa: Beskattningen av motorfordonstrafiken, SOU 1953: 34 (kompletterad med uppgifter för 1954 och 1955) samt uppgifter från Försäkrings AB Fylgia och Valkyrian samt Svenska Esso AB.

som tidigare visats den tekniskt oförändrade bilens inköpspris stigit med cirka 90 procent från 1935 till 1955, medan motsvarande procenttal för fordonsskatten är 130, för försäkringsavgifterna 179 samt för bensin 144. Cirka hälften av bensinpriset utgörs för närvarande av skatt. Skatteandelen av bensinpriset har varierat mellan cirka 40 procent på 1930-talet och 65 procent 1948—50.

## Bilparkens sammansättning

## PRIVATA OCH ICKE PRIVATA ÄGARE

Uppgifterna till detta och följande kapitel är hämtade från IUI:s bilundersökning.<sup>1</sup> Grundläggande för denna undersökning är indelningen i privat och icke privat bilkonsumtion. Denna indelning bygger på en fördelning av personbilsbeståndet på ägarkategorier. I början av december 1954, när urvalet av bilar för denna undersökning utfördes, fördelade sig personbilarna i detta avseende på följande sätt.<sup>2</sup>

	<i>Procent</i>
Personbilar ägda av stat och kommun . . . . .	1
» » » privata företag . . . . .	11
Personbilar använda i yrkesmässig trafik (droskbilar) . .	2
Övriga personbilar . . . . .	86
Summa . . . . .	100

Vid årsskiftet 1954/55 fanns det i Sverige omkring 536 000 personbilar. Med ledning av ovanstående uppgifter kan man beräkna att cirka 460 000 av dessa ägdes av privatpersoner.

Jämfört med undersökningar av Svenska Vägföreningen 1950/51 och 1952/53 tyder ovanstående fördelning av personbilsägarna på en förskjutning mot en större proportion privatägda personbilar.<sup>3</sup>

*Privat och icke privat körning.* Uppgifterna i IUI:s undersökning berör endast vad som i ovanstående tablå kallats "Övriga personbilar",

<sup>1</sup> En närmare redogörelse för undersökningens uppläggning och genomförande lämnas i bilaga I.

<sup>2</sup> Denna fördelning är ett resultat av en bearbetning av bilregistren i samband med urvalsförfarandet.

<sup>3</sup> Svenska Vägföreningens undersökningar bygger på stickprov omfattande bilar i tre län, som tillsammans får representera hela landet. Enligt båda undersökningarna var 83 procent av personbilsägarna privatpersoner. Se Svenska Vägföreningens Tidskrift 1951:6 samt Personbilarna och deras ägare, utgiven av Svenska Vägföreningen 1953.

dvs. personbilar, som ägs av privatpersoner och som inte används som droskbilar. Även inom denna kategori finns det dock bilar som används i arbetet i större eller mindre utsträckning. Detta framgår av följande tablå över procenten mil i arbetet av totalt körda mil för privatägda personbilar under 1954.<sup>1</sup>

Andel mil i arbetet i procent	Procent bilägare med vidstående andel
0	43
1— 10	8
11— 20	4
21— 30	4
31— 40	5
41— 50	6
51— 60	4
61— 70	5
71— 80	6
81— 90	5
91—100	4
Ingen uppgift	6
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=1235)

Anm.: N betecknar det antal observationer som ligger till grund för tablå, dvs. i detta fall uppgifter från 1235 bilägare. På samma sätt har N angivits för tablåerna i det följande.

Det kan diskuteras var gränsen skall sättas för vad som skulle kunna kallas rena privatbilar, dvs. de bilar som inte alls eller relativt litet används i ägarens arbete. Tar vi ut de bilar, som endast körs privat (noll procent mil i arbetet i ovanstående tablå), får vi 43 procent rena privatbilar bland de undersökta personbilarna. Eftersom de undersökta bilarna representerar 86 procent av samtliga personbilar i landet innebär detta, att det skulle finnas

<sup>1</sup> Det finns även icke privatägda personbilar, som i större eller mindre utsträckning används utanför arbetet. Omfattningen av denna privata körning kan dock inte anges på grundval av IUI:s material.

omkring 37 procent "rena privatbilar" i den svenska personbilsparken (43 procent av 86 procent). Tar vi i stället ut de bilar i vårt stickprov, som körs minst lika mycket privat som i arbetet (sammanslagt 70 procent av de undersökta bilarna, se tablån), får vi omkring 60 procent "rena privatbilar" i hela personbilsparken.<sup>1</sup>

#### TJÄNSTEVIKT, MÄRKESFÖRDELNING OCH ÅRSMODELL

I detta avsnitt behandlas den privata personbilsparkens sammansättning med avseende på tjänstevikt, märke och årsmodell. De privatägda personbilarna kommer vidare att i fråga om årsmodell och märke att jämföras med de icke privatägda personbilarna. För tjänstevikt föreligger icke möjlighet att göra en likartad jämförelse.

*Tjänstevikt.* Drygt 40 procent av de privatägda personbilarna hade 1954 en tjänstevikt understigande 1 000 kg. Uppdelat på 100 kg-klasser återfinns de flesta bilarna i intervallet 800—900 kg och därefter i viktclassen 1 000—1 100 kg. I den första av dessa grupper finner man bilar av typen Ford Anglia-Prefekt, Saab och Volkswagen, medan Volvo dominerar den högre av dessa bägge viktclasser. Nedanstående tablå visar viktfordelningen 1954 för privata personbilar.

Viktclass	Procent
— 600	1
601— 700	4
701— 800	3
801— 900	20
901—1 000	13
1 001—1 200	26
1 201—1 400	15
1 401—1 600	12
1 601—	6
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=1235)

<sup>1</sup> De nämnda 43 respektive 70 procenten innebär en viss mindre underskattning, eftersom en del av de bilägare för vilka vi saknar denna uppgift (sammanslagt 6 procent, se tablån) kan tänkas höra hit.

Som framgår av tablån är en tredjedel av bilarna tyngre än 1 200 kg. Den gruppen utgörs till övervägande delen av amerikanska bilar.

*Märkesfördelning.* Ford var 1954 det vanligast förekommande märket bland de privatägda personbilarna. Cirka 16 procent av dessa bilar var Ford. Därefter följde Volvo med 12 procent och Opel med 8 procent. Volkswagen svarade i december 1954 för cirka 7 procent av det privatägda personbilsbeståndet. De fem vanligaste märkena svarade för omkring 50 procent. Privatbilarnas märkesfördelning 1954 jämförd med motsvarande fördelning för de icke privatägda personbilarna vid slutet av 1954 framgår av följande tablå.<sup>1</sup> Totalt uppgick som tidigare nämnts antalet privata personbilar till cirka 460 000 och de icke privatägda till cirka 75 000.

Märke	Privatägda personbilar i procent	Icke privatägda personbilar i procent
Ford	16	13
Volvo	12	21
Opel	8	8
Volkswagen	7	8
Chevrolet	6	7
Austin	4	3
Fiat	4	1
Morris	4	—
Renault	4	2
Övriga	35	37
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(N=1235)

Anm.: På grund av statistikens uppläggning kommer vissa "märken" att omfatta bilar, som sinsemellan kan vara av mycket olika typ.

<sup>1</sup> Antalet icke privatägda personbilar har här och i följande tablå beräknats genom att dra de privatägda bilarna från det totala personbilsbeståndet. Uppgifterna om privatbilarnas fördelning på märken är hämtade från vår undersök-

Som framgår av tablan var privatbilarnas märkesfördelning ungefär densamma som de icke privatägdas. Volvo är den enda bil för vilken en markant skillnad kan konstateras. Detta sammanhänger bland annat med att Volvo är en mycket vanlig tjänstebil i den statliga och kommunala förvaltningen.

*Årsmodell.* Ungefär 22 procent eller nästan var fjärde bil bland privatbilarna var av förkrigsmodell vid slutet av 1954. Motsvarande siffra för de icke privatägd bilarna var 10 procent. Med undantag för förkrigsbilarna var fördelningen på årsmodeller relativt likartad inom de två ägarkategorierna.

Det är kanske något förvånande att omkring 20 procent av samtliga personbilar är av förkrigsmodell. Det innebär nämligen, att av

Årsmodell	Privatägda personbilar i procent	Icke privatägda personbilar i procent
—1939	22	10
1940—45	0,3	0,6
1946—49	13	13
1950	14	19
1951	11	15
1952	8	7
1953	17	16
1954	15	16
1955	—	3
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(N=1235)

Anm.: När procentsiffran understiger 1 har procenttalet angetts med decimaler. Vid summering har dock dessa procentsiffror avrundats till hela tal.

Forts. på not s. 24.

ning och uppgifterna om det totala beståndet från Centrala bilregistret. Ett mindre fel uppkommer vid jämförelsen därigenom att undersökningens uppgifter avser början av december 1954 och Centrala bilregistrets uppgifter årsskiftet 1954/55. Detta innebär bland annat att Centrala bilregistret kan väntas visa proportionellt något fler bilar av 1954 års modell än vår undersökning. Dessutom kommer bland de icke privatägd personbilarna med ett mindre antal bilar av 1955 års modell.



de 180 000 personbilar som fanns inregistrerade 1939 mer än hälften fortfarande rullar omkring på våra vägar. En av förklaringarna till detta förhållande är troligen, att majoriteten av dessa bilar togs ur bruk under krigsåren och därigenom undgick omkring sex års förslitning. Det kan förtjäna påpekas att en fördelning på årsmodell inte kommer att helt överensstämma med en fördelning på ålder. Det har nämligen visat sig att bilar av en viss årsmodell säljs inte bara under modellåret utan också i icke ringa utsträckning under den närmast följande tiden.

Det kan vara intressant att jämföra fördelningen bland de svenska personbilarna med motsvarande siffror för personbilarna i USA. Den amerikanska bilmärknaden har ju inte i samma utsträckning som den svenska varit utsatt för avspärrning och importregleringar, även om naturligtvis också i USA krigsåren betydde en betydligt minskad produktion av personbilar (1943—45 förekom ingen produktion för civilt bruk). Nedanstående tablå

Årsmodell	Sverige vid årsskiftet 1954/55 i procent	U S A 1 juli 1954 i procent
—1939	21	8
1940—45	0,4	11
1946—49	13	28
1950	15	14
1951	11	12
1952	8	8
1953	16	13
1954	15	6
1955	0,5	—
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

*Källa:* Centrala bilregistret samt Automobile Facts and Figures 1955. Tidsskillnaden mellan de två ländernas uppgifter försvårar en jämförelse, speciellt för 1954 och 1955 års modeller, och tablå kan endast ge upplysning om den allmänna trenden i åldersfördelningen för de två ländernas personbilspark.

visar personbilarnas fördelning på årsmodeller i Sverige vid årskiftet 1954/55 och i USA den 1 juli 1954.

Det framgår av tabblån, att endast åtta procent av de amerikanska personbilarna är av vad vi i Sverige kallar förkrigsmodell, dvs. av 1939 års modell eller äldre, mot 21 procent i Sverige. På grund av att USA inträdde i andra världskriget först efter Pearl Harbor kunde bilproduktionen för civilt bruk fortsätta ganska ostörd ända till 1942, vilket förklarar skillnaden mellan USA och Sverige i fråga om årsmodellerna 1940—45. Efter fredsslutet kom också bilkonsumtionen fortare i gång i USA än hos oss. Fr. o. m. 1950 visar de två länderna en mera likartad utveckling.

## Bilens användning

Användningen av de undersökta bilarna har redan något berörts i samband med diskussionen om gränsdragningen mellan privata och icke privata personbilar (se kap. 2). I det följande skall bilarnas användning behandlas mera i detalj, och framställningen kommer därvid att baseras på uppgifter från de bilägare i vårt stickprov, som haft samma bil under hela 1954. Dessa utgör 685 stycken. Framställningen i detta kapitel utgår från ägarens yrke samt bebyggelsestypen, dvs. om ägaren bor i storstad, annan stad eller på landsbygden.<sup>1</sup> Det kan nämligen antas, att det föreligger ett starkt samband mellan dessa två faktorer och användningen av bilen, t. ex. beträffande den totala körsträckan under året och användningen av bilen *i* respektive *till och från* arbetet.

### TOTAL KÖRSTRÄCKA

Av undersökningen framgår att privatbilarna under 1954 kördes i genomsnitt 1 316 mil.<sup>2</sup> En fördelning på yrkesgrupper ger följande medeltal<sup>3</sup>:

<sup>1</sup> Till storstäder räknas Stockholm, Göteborg och Malmö. Beträffande bebyggelsestypen "landsbygd" bör observeras att den inte endast omfattar glesbygd utan också tätorter som saknar stadsrättigheter.

<sup>2</sup> Enligt en amerikansk undersökning för 1954 uppgick den årliga körsträckan för privatbilar till cirka 1 500 mil (Cromwell-Colliers: Automotive Survey 1954).

<sup>3</sup> Vissa av grupperna är i vårt stickprov representerade av mycket få individer, och medeltalen för dessa grupper bör därför användas med största försiktighet. Den minsta yrkesgruppen, förvaltningspersonal inom jordbruk med binäringar som har den längsta körsträckan, består framför allt av arbetsledare på stora jordbruk och inom skogsbruket. Det förefaller därför som om det höga milantalet för deras del vore realistiskt.

Yrkesgrupp	Medeltal mil (aritmetiskt medium)
<b>Jordbruk med binärningar</b>	<b>1109</b>
Egna företagare (N=145)	1093
Förvaltningspersonal (N=9)	1533
Arbetare (N=21)	1038
<b>Övriga näringar</b>	<b>1385</b>
Egna företagare (N=147)	1394
Förvaltningspersonal (N=216)	1438
Arbetare (N=131)	1288
<b>Övriga (hemmafruar, pensionärer, studeranden m. fl.) (N=16)</b>	<b>1507</b>

Det framgår av ovanstående tablå att man inom jordbruk med binärningar kör betydligt kortare sträcka per år än inom övriga näringar. Beträffande yrkesställningens betydelse för den årliga körsträckan märks tendensen, att förvaltningspersonalen kör mest och arbetarna minst. Företagarna intar en mellanställning och har inom jordbruket en årlig körsträcka, som inte särskilt mycket skiljer sig från arbetarnas, medan inom övriga näringar deras årliga körsträcka närmast överensstämmer med förvaltningspersonalens. Vad beträffar gruppen "övriga", som till övervägande del består av hemmafruar, så är "deras" körning snarast ett uttryck för deras mäns yrkesställning. Männen tillhör i övervägande grad gruppen Förvaltningspersonal i "Övriga näringar".

Den årliga körsträckan kan emellertid tänkas vara beroende inte endast av bilägarnas yrke utan också av var de bor. I nedanstående tablå har de tre yrkesgrupperna inom övriga näringar fördelats efter bebyggelseyp. De inom jordbruk med binärningar verkamma har inte medtagits eftersom de till allra största delen bor på landsbygden och därför ingen ytterligare information här kan vinnas genom fördelning på bebyggelseyp.

Bilisterna i "Övriga städer" kör tydligen något mindre per år än bilisterna i storstäder och på landsbygd. Detta kan tänkas sammanhänga med förhållandevis korta avstånd i dessa städer. Ett undan-

Bilägare i gruppen "Övriga näringar"	Körda mil per år		
	storstäder	övriga städer	landsbygd
Egna företagare	1 445	1 304	1 439
Förvaltningspersonal	1 535	1 385	1 442
Arbetare	1 083	1 280	1 326
<b>Samtliga i gruppen</b>			
»Övriga näringar»	<b>1 445</b> (N=84)	<b>1 339</b> (N=190)	<b>1 402<sup>1</sup></b> (N=220)

<sup>1</sup> Om man inkluderar även de inom jordbruket sysselsatta blir medeltalet för landsbygden 1 262 mil per år.

tag från denna trend utgör dock arbetarna, vars årliga körsträcka minskar med stigande urbaniseringsgrad.

Studerar man spridningen i materialet erhålles följande resultat.

Årlig körsträcka mil	Procentuell fördelning
—49	1
50—549	10
550—1049	35
1050—2049	42
2050—3049	8
3050—	3
Ej uppgift	1
<b>Summa</b>	<b>100</b>

N=(685)

Det visar sig sålunda att knappt hälften av bilägarna kört mindre än 1 000 mil, medan drygt 10 procent kört mer än 2 000 mil.

#### KÖRNINGENS FÖRDELNING PÅ OLIKA ANVÄNDNINGSSOMRÅDEN

Om totalantalet körda mil fördelas på vissa huvudtyper av användning erhålls följande fördelning.

Av siffrorna i tablan framgår att omkring en tredjedel av användningen äger rum i bilägarens yrkesutövning.<sup>1</sup> Om man lägger

<sup>1</sup> Beräknar man andelen mil i arbetet för hela materialet (N=1235) får man praktiskt taget samma resultat (31 procent mot 34).

Användningsområde	Antal mil		Antal körda mil fördelade på användningsområde procent
	totalt miljoner	per bil	
I arbetet	184	442	34
Till och från arbetet (inkl. hem till lunch)	69	167	13
På semestern	52	124	9
Övrig fritidskörning	242	583	44
<b>Summa</b>	<b>547</b>	<b>1 316</b>	<b>100</b>

(N=685)

Anm.: Totalantalet mil har erhållits genom att multiplicera medelantalet mil per bil med medelantalet privatägda personbilar under 1954 (416 000). Beträffande denna typ av uppräknings se bilaga III.

till transporter till och från arbetet utgörs nästan hälften av alla körda mil av körning i arbetet eller till och från arbetet; sådan kör-

Yrkesgrupp	Procentuell fördelning av körningen på olika användningsområden					Totalt
	i arbetet	till och från arbetet	summa "arbetskörning"	på semester	övrig fritidskörning	
<b>Jordbruk med binärningar</b>	<b>42</b>	<b>5</b>	<b>47</b>	<b>5</b>	<b>48</b>	<b>100</b>
Egna företagare	45	3	48	5	47	100
Förvaltningspersonal	49	21	70	4	26	100
Arbetare	17	14	31	6	63	100
<b>Övriga näringar</b>	<b>31</b>	<b>15</b>	<b>46</b>	<b>11</b>	<b>43</b>	<b>100</b>
Egna företagare	52	12	64	7	29	100
Förvaltningspersonal	27	13	40	13	47	100
Arbetare	15	20	35	12	53	100
<b>Övriga (hemmafruar, pensionärer, studeranden m. fl.)</b>	<b>32</b>	<b>12</b>	<b>44</b>	<b>6</b>	<b>50</b>	<b>100</b>

(N=685)

ning kommer i det följande att sammanfattas under rubriken "arbetskörning". Som skall visas i kap. 6 har andelen "arbetskörning" stor betydelse för privatbilisternas bilkostnader. Tabblån illustrerar också den samhällsekonomiska betydelsen av det transportarbete, som de privatägda personbilarna utför.

Fördelningen av den totala körningen på olika användningsområden varierar starkt mellan de olika yrkesgrupperna, vilket framgår av tabblån nederst på föregående sida.

Av ovanstående tabblån framgår att fördelningen mellan "arbetskörning" och övrig körning är praktiskt taget lika för de i jordbruket och övriga näringar sysselsatta. Den förra gruppen kör dock proportionsvis mer i arbetet och den senare proportionsvis mer till och från arbetet. Beträffande fritidskörningen visar det sig att semesterkörningen har mindre betydelse för "jordbrukarna" än för de inom övriga näringar sysselsatta.

Om man ser till bilägarens yrkesställning spelar körning i arbetet den största rollen för de egna företagarna. Därefter kommer förvaltningspersonalen, medan sådan körning spelar minst roll för arbetarna. Samma resultat erhålls, om man fördelar det totala antalet mil körda i arbetet på dessa tre grupper.

Yrkesställning	Yrkesgruppernas andel av totalt körda mil i arbetet i procent
Egna företagare	57
Förvaltningspersonal	31
Arbetare	10
Övriga	2
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=685)

Hur stort det totala antalet mil inom ett visst användningsområde blir för en viss yrkesgrupp sammanhänger dels med hur många som överhuvud taget använder sina bilar inom detta användningsområde och dels med hur långt de kör. I det följande kommer de

olika användningsområdena att behandlas var för sig och med utgångspunkt från dessa två aspekter.

*Körning i arbetet.* Andelen bilägare, som under 1954 haft någon användning för bilen i arbetet, varierar mycket mellan de olika yrkesgrupperna, vilket framgår av nedanstående tablå.

Yrkesgrupp	Användning av bilen i arbetet			Totalt
	Procentuell andel som			
	använt	ej använt	ej lämnat uppgift	
<b>Jordbruk med binärningar</b>	<b>78</b>	<b>16</b>	<b>6</b>	<b>100</b>
Egna företagare	80	13	7	100
Förvaltningspersonal	89	11	0	100
Arbetare	57	38	5	100
<b>Övriga näringar</b>	<b>49</b>	<b>45</b>	<b>6</b>	<b>100</b>
Egna företagare	70	20	10	100
Förvaltningspersonal	47	50	3	100
Arbetare	32	63	5	100
<b>Samtliga bilägare</b>	<b>57</b>	<b>37</b>	<b>6</b>	<b>100</b>

(N=685)

Anm.: Denna och följande tablåer omfattar inte gruppen "Övriga", eftersom denna ur yrkessynpunkt är synnerligen svårbestämbar. I totalsiffran (samtliga bilägare) har gruppen "Övriga" dock medräknats.

Det är tydligen en betydligt större proportion bilägare inom jordbruket som använder bilen i arbetet än inom övriga näringar. Inom den senare gruppen sammanhänger vidare användningen i arbetet mycket starkt med yrkesställningen. De egna företagarna använder bilen mest och arbetarna minst, ett förhållande som överensstämmer med tidigare uppgifter om antalet körda mil i arbetet för olika yrkesgrupper. Den årliga körsträckan för dem som under 1954 använt bilen i arbetet framgår av följande tablå, där körsträckan för de olika yrkesgrupperna redovisas.

De inom jordbruket sysselsatta — den grupp som uppvisar den



Yrkesgrupp	I arbetet i genomsnitt körda mil
<b>Jordbruk med binärningar</b>	<b>564</b>
Egna företagare	573
Förvaltningspersonal	843
Arbetare	292
<b>Övriga näringar</b>	<b>819</b>
Egna företagare	945
Förvaltningspersonal	795
Arbetare	569
<b>Samtliga bilägare</b>	<b>728</b>

(N=391)

största andelen bilägare med användning för bilen i arbetet — har en betydligt kortare årlig körsträcka än de inom övriga näringar verksamma. Bortsett från den lilla gruppen förvaltningspersonal inom jordbruket framgår också av denna tablå att de egna företagarna kör de längsta sträckorna i arbetet, därefter kommer förvaltningspersonalen i övriga näringar, medan arbetarna har den kortaste årliga körsträckan. Om man fördelar de inom övriga näringar sysselsatta på bebyggelse typer erhålls följande tablå, vilken visar, att företagarna och förvaltningspersonalen kör längst i storstäderna och minst på landsbygden, medan det för arbetarna förhåller sig på det omvända sättet.

Bilägare i gruppen »Övriga näringar»	Körda mil i arbetet			Totalt
	storstäder	övriga städer	landsbygd	
Egna företagare	1 045	985	893	<b>945</b>
Förvaltningspersonal	923	886	648	<b>795</b>
Arbetare	(517)	534	603	<b>569</b>
<b>Samtliga i gruppen</b>				
»Övriga näringar »	<b>1 000</b>	<b>851</b>	<b>755</b>	<b>819</b>

(N=245)

Anm.: Uppgifter som grundar sig på mindre än fem observationer har här och i det följande satts inom parentes.

Sammanfattningsvis kan sägas att det bland företagarna är en relativt stor andel som kör med bilen i arbetet och att de har förhållandevis lång årlig körsträcka. Bland arbetarna är såväl andel som körsträcka relativt sett mindre omfattande. Förvaltningspersonalen intar en mellanställning.

*Körning till och från arbetet.* Om på liknande sätt undersöks hur många i de behandlade yrkesgrupperna som under 1954 använt bilen för att fara till och från arbetet erhålls följande resultat.

Yrkesgrupp	Körning till och från arbetet			Totalt
	Procentuell andel som			
	kört	ej kört	ej lämnat uppgift	
<b>Jordbruk med binärningar</b>	13	68	19	100
<b>Övriga näringar</b>	41	42	17	100
Egna företagare	27	53	20	100
Förvaltningspersonal	43	41	16	100
Arbetare	54	31	15	100
<b>Samtliga bilägare</b>	34	49	17	100

(N=685)

Andelen bilägare som under 1954 använt bilen för att fara till och från arbetet är tre gånger så stor inom övriga näringar som inom jordbruket. Det framgår också av tablån, att ordningen mellan företagare och anställda här är omkastad om man jämför med körning i arbetet. Inom gruppen "övriga näringar" uppvisar sålunda arbetarna den största andelen som använt bilen för transport till och från arbetet, därefter kommer förvaltningspersonalen och sist de egna företagarna.

Den årliga körsträckan till och från arbetet visar följande variationer mellan yrkesgrupperna för de bilägare, som någon gång använt bilen för detta ändamål.

Yrkesgrupp	Till och från arbetet körda mil
Jordbruk med binärningar	343
Övriga näringar	375
<b>Samtliga bilägare</b>	<b>374</b>

(N = 231)

Variationen är som synes liten mellan grupperna. Någon närmare uppdelning av materialet har på denna punkt inte ansetts lämplig på grund av det relativt stora bortfallet. Detta sammanhänger med att milsträckan är lika med antal dagar  $\times$  körsträckan. Den senare uppgiften är givetvis svår att lämna för personer med rörlig arbetsplats.

Bilägarna tillfrågades också om de under 1954 använt bilen för att fara hem till lunch. Det visade sig, att 12 procent av samtliga bilägare (N=685) någon gång använt bilen på detta sätt, och att dessa 12 procent för detta ändamål i genomsnitt kört 106 mil. Bland de i jordbruket sysselsatta förekommer det praktiskt taget inte alls att man åker bil hem till lunch och inom övriga näringar är det ingen större skillnad mellan egna företagare, förvaltningspersonal och arbetare. För denna typ av användning tycks däremot bebyggelsestypen spela en viss roll. Att fara hem till lunch med bil är sålunda dubbelt så vanligt i övriga städer som i storstäder och på landsbygden (i siffrorna för landsbygden är jordbrukarna inte medtagna).

Sammanfattningsvis kan sägas att beträffande körning till och från arbetet det råder delvis motsatta förhållanden jämfört med körning i arbetet. Gruppen arbetare uppvisar sålunda i detta fall den största andelen som använder bilen på detta sätt och företagarna den minsta. Den årliga körsträckan visar ingen större variation mellan yrkesgrupperna.

Helt allmänt förtjänar understrykas att det vid intervjuerna visade sig att det för en hel del bilägare, t. ex. skogsarbetare, var

mycket svårt att skilja mellan körning ”i arbetet” och ”till och från arbetet”. Fördelningen mellan dessa två typer av körningar blir därför behäftad med en viss osäkerhet.

*Semesterkörning.* I fråga om bilens fritidsanvändning har bilägarna endast tillfrågats om hur långt de körde under semestern 1954. Det visar sig även här vara ganska stora skillnader mellan de olika yrkesgrupperna beträffande andelen bilägare, som använt bilen på detta sätt. Eftersom andelen ”ej lämnat uppgift” i detta fall inte uppgår till mer än knappt en procent har någon särredovisning av denna grupp i detta fall ej skett i tablån.

Yrkesgrupp	Procentuell andel bilägare, som använt bilen på semestern
<b>Jordbruk med binäringar</b>	<b>35</b>
Egna företagare	33
Förvaltningspersonal	56
Arbetare	43
<b>Övriga näringar</b>	<b>70</b>
Egna företagare	54
Förvaltningspersonal	80
Arbetare	73
<b>Samtliga bilägare</b>	<b>61</b>

(N=685)

Andelen bilägare som använt bilen på semestern är tydligen dubbelt så stor inom övriga näringar som inom jordbruk med binäringar. Detta sammanhänger bland annat med den större andelen egna företagare inom den senare gruppen. De egna företagarna har nämligen i mindre utsträckning än de anställda använt bilen på semestern, vilket kan antas sammanhänga bland annat med att företagarna i mindre omfattning än de anställda har ordnade semesterförhållanden.

Följande tablå visar den genomsnittliga längden på semesterkörningen för de bilägare som under 1954 använt bilen för dylik körning.

Yrkesgrupp	På semestern i genomsnitt körda mil
<b>Jordbruk och binäringar</b>	<b>144</b>
<b>Övriga näringar</b>	<b>213</b>
Egna företagare	178
Förvaltningspersonal	236
Arbetare	200
<b>Samtliga bilägare</b>	<b>203</b>

(N=416)

Av tablå framgår att de förut påtalade skillnaderna mellan egna företagare och anställda i fråga om användningen av bilen på semestern ger ett visst utslag även beträffande antalet på semestern körda mil. Yrkesgruppen jordbruk med binäringar, som till största delen består av egna företagare, kör i genomsnitt den kortaste sträckan på semestern, och inom gruppen övriga näringar kör de egna företagarna ett något mindre antal mil på semestern än de anställda.

Sammanfattningsvis kan sägas att beträffande semesterkörning föreligger det en tendens att såväl andel som antal mil är lägre för jordbrukarna än för övriga grupper.

*Övrig fritidskörning.* Beträffande fritidskörning vid sidan av semesterkörning finns inga specificerade uppgifter från de intervjuade. I detta fall blir andelen hundra procent för samtliga grupper eftersom alla givetvis använder sin bil på detta sätt.

Hur stort det genomsnittliga antalet mil var som ägnades åt dylik körning i olika yrkesgrupper framgår av nedanstående tablå.

De genomsnittliga körsträckorna under ett år inom detta användningsområde är tydligen som regel längre för de anställda än för företagarna.

Yrkesgrupp	Övrig fritids- körning i genomsnitt körda mil
<b>Jordbruk med binäringar</b>	<b>530</b>
Egna företagare	514
Förvaltningspersonal	405
Arbetare	654
<b>Övriga näringar</b>	<b>601</b>
Egna företagare	396
Förvaltningspersonal	677
Arbetare	685
<b>Samtliga bilägare</b>	<b>583</b>

(N=685)

Fritidsanvändningen av bilen har också medfört en förändring av sättet att tillbringa fritiden. Beträffande fritiden *under veckorna* uppger sålunda omkring 50 procent av bilägarna att bilen åstadkommit en förändring för deras del. Bilköpet tycks framför allt ha inneburit mer friluftsliv och utflykter, fler besök vid nöjes- och sportevenemang samt fler besök hos släkt och vänner. Det är speciellt stadsbilisterna som rapporterar mer friluftsliv och utflykter medan landsbygdsbilisterna framför allt uppger fler besök vid nöjes- och sportevenemang. I fråga om besök hos släkt och vänner tycks förändringen vara lika märkbar i stad och på landsbygd.

Beträffande fritiden *under veckoslut och helger* är det omkring 70 procent av bilägarna som uppger att bilköpet medfört förändrade fritidsvanor. Även här dominerar friluftsliv och utflykter men framträdande är också fler besök hos släkt och vänner. Den förra förändringen är speciellt vanlig i städerna och den senare på landsbygden. Kontentan av det hela tycks vara att stadsbon tack vare bilen kommer mer ut i naturen än förut och att landsbygdens folk i större utsträckning än tidigare kommer i kontakt med andra människor.

#### KAPITEL 4

### Personbilsmarknaden under 1954

I föreliggande kapitel görs först ett försök att överblicka personbilsmarknaden 1954 med avseende på antalet affärer med nya och begagnade bilar. Vidare behandlas bilpriserna under detta år. I kapitlets senare del redogörs för bilköparna med hänsyn bland annat till inkomst, ålder, civilstånd och fördelning på förstagångsköpare och övriga köpare.

#### BILMARKNADENS STRUKTUR

*Antalet bilaffärer.* Räknar man upp undersökningens resultat till en totalsiffra för hela bilmaknaden 1954 samt korrigerar för att IUI:s undersökning, när det gäller bilar köpta 1954, endast omfattar tiden 1/1—8/12 1954, finner man att antalet försäljningar av privatbilar på bilmaknaden skulle ha uppgått till överslagsvis 270 000.<sup>1</sup> Hänsyn har då tagits till att en del bilar bytt ägare mer än en gång under 1954. Totala antalet personbilsaffärer, inkl. köp av stat, kommuner, företag etc., torde få uppskattas till närmare 300 000 eller drygt 60 procent av det genomsnittliga personbilsbeståndet 1954. Av dessa 300 000 affärer avser cirka 105 000 privatpersoners köp av fabriksnya bilar medan uppskattningsvis cirka 155 000—175 000 begagnade bilar funnit privata köpare. Då totalt drygt 125 000 fabriksnya personbilar inregistrerades i Sverige 1954, innebär detta att cirka 20 000 eller 16 procent köpts av stat, kommun, företag etc. Denna beräkning stämmer väl med Sveriges Automobilindustriförenings registreringsstatistik som anger att cirka 22 000 personbilar under 1954 registrerats på icke privata köpare.

Genomsnittspriset för en fabriksny personbil, som köps av en privatperson, var under 1954 som senare skall visas drygt 9 000 kronor, medan en begagnad bil kostade cirka 4 700 kronor. Antar

<sup>1</sup> I bilaga II ges en mera detaljerad redogörelse för beräkningarna.

man att bilar köpta av företag, stat och kommun etc. var något dyrare finner man (om dessa priser appliceras på antalet genomförda affärer 1954) att den totala omsättningen på personbilsmarknaden detta år skulle ha uppgått till i runt tal två miljarder kronor. Hur denna summa fördelat sig på olika köpkategorier framgår av tablån nedan. Det bör observeras att tablån omfattar samtliga personbilsaffärer, alltså även sådana som inte skett via bilhandlarna.

Köpkategori	Antal affärer 1 000-tal	Omsättning miljoner kronor
Privata köpare, nya bilar	ca 105	ca 950
» » begagnade bilar	ca 165	ca 800
Företag, stat, kommun etc., nya bilar	ca 22	ca 220
» » » » begagnade bilar	ca 10	ca 50
<b>Totalt</b>	<b>ca 300</b>	<b>ca 2 000</b>

Omsättningshastigheten spelar givetvis en betydande roll för antalet bilaffärer. Genom att undersökningen kommit att knytas till en viss bilägare är det inte möjligt att utifrån materialet uttala sig om bilens tidigare öden innan den köpts av den ägare som kommit att ingå i vår undersökning. Vi kan därför inte beräkna den genomsnittliga omsättningstiden för bilarna. Däremot är det möjligt att redovisa hur länge de i undersökningen ingående personerna haft de bilar de ägde vid urvalstillfället den 8 december 1954.

Bara tio procent av dessa bilägare hade haft sina nuvarande bilar 4,5 år eller längre, medan närmare hälften av alla ägarna använt bilen mindre än 1,5 år. Det är sällsynt att man behåller sin bil under en längre följd av år, vilket framgår av nedanstående tablå.

Vid bedömandet av innehavstiden för privatbilar får man ha i minnet bilismens kraftiga expansion under 1950-talet, vilken medfört att en mycket stor del av bilägarkåren ej kunnat ha sin bil mer



Antal år	Procent
0,5	45
1,5	24
2,5	12
3,5	9
4,5	5
5,5	1
6,5	1
7,5	3
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=1235)

än ett par år. Som redan framgått av kap. 2 var sålunda cirka 40 procent av alla privatbilar vid intervjutillfället av årsmodell 1952—54. Vill man se på innehavstiden för hela bilparken måste hänsyn även tas till de bilar som ägs av stat, kommun, företag etc. För företagens del torde innehavstiden vara relativt kort. Bilarna övergår sedan till den privata sektorn som andrahandsvagnar.

*Bilpriserna.* Under 1954 betalade personbilsköparna i genomsnitt 9 100 kronor för fabriksnya bilar och 4 700 kronor för andrahandsbilar. Bland de fabriksnya bilar, som kommit att ingå i vårt stickprov, kostade den dyraste 21 500 kronor och den billigaste 4 900 kronor. Motsvarande priser för andrahandsbilarna var 15 000 respektive 300 kronor. Nedanstående tablå visar bilarnas inköpspris 1954.

Medianpriset för nya bilar låg i klassen 8 000—9 000 kronor mot 4 000—5 000 kronor för andrahandsvagnarna. 75 procent av alla nya bilar kostade mindre än 10 000 kronor, medan 75 procent av andrahandsköparna inte behövde betala mer än cirka 7 000 kronor.

Ser vi på de bilar som köpts begagnade under 1954, finner vi att deras inköpspris, som man kunde vänta sig, sjunker med bilens ålder. Medan köparen av andrahandsvagnar fick betala 8 060 kronor för en begagnad 54:a, så kostade 53:an cirka 7 430 kronor, 52:an 7 230, 51:an 5 920 och en 50:a 4 920 kronor. Förkrigsbilar

Inköpspris kronor	Nya bilar i procent	Begagnade bilar i procent
— 949	—	5
950— 1 449	—	6
1 450— 1 949	—	6
1 950— 2 949	—	15
2 950— 3 949	—	12
3 950— 4 949	(0,5)	10
4 950— 5 949	5	14
5 950— 6 949	12	10
6 950— 7 949	12	6
7 950— 8 949	23	5
8 950— 9 949	23	4
9 950—10 949	9	2
10 950—11 949	5	2
11 950—12 949	2	(1)
12 950—13 949	(0,5)	(0,3)
13 950—14 949	2	(0,3)
14 950—	6	(1)
Ej uppgift	—	(1)
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(N=550)

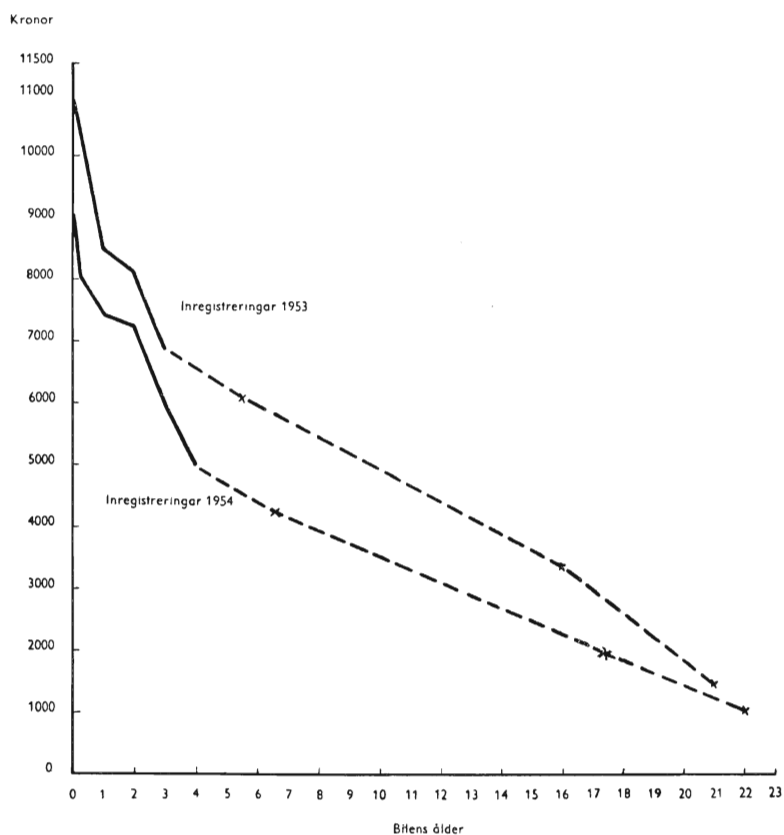
av årsmodellerna 1935—39 betalades med 2 060 kronor och en bil av 1934 års modell eller äldre såldes för drygt 1 000 kronor. Diagram 3 visar hur andrahandsvagnarnas modellår påverkade inköpspriset 1954 och 1953.

Bilens genomsnittspris varierar i stort sett med köparens inkomster.<sup>1</sup> Bilköpare med under 5 000 kronor taxerad nettoinkomst betalade 1954 i genomsnitt 7 620 kronor<sup>2</sup> för sina nya bilar medan köpare med inkomster på 10 000—12 000 kronor lade ner 8 370 kronor. I det högsta inkomstläget, över 30 000 kronor, betalades de nya bilarna med 13 480 kronor. Ännu tydligare framträ-

<sup>1</sup> Samtliga inkomststoppgifter i denna undersökning hänför sig till den samtaxerade nettoinkomsten 1953.

<sup>2</sup> Se vidare bilagetabell 4.

Diagram 3. Inköpspris för nya och begagnade bilar inregistrerade 1954 och 1953 fördelade på bilens ålder



Anm.: x = genomsnittet för årsmodellerna 1946—49, 1935—39 och 1934 och äldre.

Fabriksny bil 1954 respektive 1953 har räknats som nollårig medan t. ex. en begagnad 1954 års modell räknats som en kvarts år gammal, en begagnad 1953 års modell köpt 1954 som ett år osv.

Den relativt sett minsta värdeminskningen tycks ske under det år bilen är 1—2 år gammal. Överslagsvis motsvarar detta 2 000 mils körsträcka.

Källa: Bilagetabell 3.

der denna tendens i samband med de begagnade bilarna, för vilka man i lägsta inkomstklassen betalade 3 460 kronor mot 9 580 kronor i den högsta. Anmärkningsvärt är att inköpspriserna för nya och begagnade bilar skiljer sig så litet i de högsta inkomstklasserna. Medan man i den lägsta inkomstklassen för begagnade bilar endast betalade cirka 45 procent av vad de nya kostade, var motsvarande procentsiffra i högsta inkomstläget cirka 75 procent. Den begagnade bilen betalades i inkomstlägena över 25 000 kronor med mer än vad den nya bilen kostade för inkomstagare med upp till 12 000 kronors inkomst.

#### OLIKA KATEGORIER AV BILKÖPARE

Av intresse vid bedömandet av personbilsmarknaden 1954 är vilka köpkategorier som köpt bil detta år, och då speciellt vilka personer som köpt bil för första gången. Av primärmaterialets 1 235 bilägare hade 550 köpt bil 1954 och av dessa var det 241 som detta år köpte sin första bil (se vidare tablån nedan).

Köpkategori	Bilköpare 1954		Summa
	fabriksny bil	begagnad bil	
Bil för 1:a gången	35 000	80 000—85 000	115 000—120 000
Bil tidigare	70 000	80 000—85 000	150 000—155 000
<b>Summa</b>	<b>ca 105 000</b>	<b>ca 165 000</b>	<b>ca 270 000</b>

De i tablån ovan angivna överslagssiffrorna visar det ungefärliga antalet privata bilköpare under 1954; siffrorna baserar sig på en uppräknning (se bilaga II). De nytillkomna köparna av fabriksnya bilar utgjorde alltså under 1954 cirka 35 000 personer, medan drygt 80 000 nytillkomna bilägare köpte en begagnad bil under samma år. Antalet nytillkomna bilägare var alltså drygt 115 000.

Av tablån framgår också att förstagångsägarna köpte en betyd-

ligt större andel begagnade bilar än de köpare som tidigare haft bil. Bland förstagångsköparna 1954 (i fortsättningen kallade F-gruppen) var sålunda andelen begagnade bilar cirka 68 procent mot 53 procent bland köpare som haft bil tidigare (T-gruppen). Detta förhållande sammanhänger bland annat med de bägge köparkategoriernas olika inkomstförhållanden. I det följande skall dessa två grupper behandlas med hänsyn till inkomster, åldersstruktur etc. För jämförelsens skull har emellertid även medtagits motsvarande data för dem som köpt bil före 1954 samt för samtliga i materialet ingående bilägare.

*Inkomster.* Medianinkomsten i F-gruppen var cirka 9 000 kronor och i T-gruppen cirka 11 000 kronor. Den sistnämnda gruppens medianinkomst skiljer sig inte nämnvärt från motsvarande inkomst för samtliga ägare till privatbilar, vilkas medianinkomst var cirka 10 900 kronor. Se vidare tablån nedan, som visar inkomstfördelningen för F- och T-grupperna med fördelning på nya och begagnade bilar.

Inkomstklass kronor	Personer som köpt bil före 1954	Bilköpare under 1954				Samtliga
		som köpt bil för första gången (F-gruppen)		som tidigare haft bil (T-gruppen)		
		ny	begagnad	ny	begagnad	
		procent				
— 8 000	25	23	49	21	33	28
8 001—12 000	27	30	33	24	34	29
12 001—20 000	31	41	17	34	21	29
20 001—	17	6	(1)	21	12	14
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Medianinkomst	11 550	11 650	8 100	12 950	9 800	10 900
	(N=685)	(N=77)	(N=164)	(N=145)	(N=164)	(N=1235)

Överhuvud taget hade alltså de ny tillkomna bilägarna 1954 lägre inkomster än de som nu åter köpte bil. Det kan tänkas att skillnaderna i inkomst för de bägge kategorierna, och då speciellt i fråga om köpare av begagnade bilar, sammanhänger med att de nyblivna bilägarna 1954 är betydligt yngre än jämförelsegruppen.

Av tablan ovan framgår också att ungefär hälften av dem i F-gruppen som köpte begagnad bil 1954 hade en inkomst understigande 8 000 kronor, medan bland T-gruppens köpare av begagnade bilar endast var tredje hade lägre inkomst än 8 000 kronor. Skillnaden mellan F- och T-grupperna framträder ännu tydligare i det högsta inkomstläget, över 20 000 kronor. Bland köparna av fabriksnya bilar återfanns där endast 6 procent av F-gruppen mot 21 procent av T-gruppen.

Ser vi inom varje inkomstklass på andelen begagnade bilar för de båda köparkategorierna finner vi att andelen är störst i de lägre inkomstlägena. Detta förhållande framträder tydligast bland F-gruppens köpare. Se nedanstående tabla, som visar andelen köp av begagnade bilar i olika inkomstklasser.

Inkomstklass	F-gruppen	T-gruppen	Samtliga
kronor	procent		
— 8 000	82	64	73
8 001—12 000	70	61	65
12 001—20 000	47	42	44
20 001—	29	39	38
<b>Samtliga</b>	<b>68</b>	<b>53</b>	<b>60</b>

(N=550)

I undersökningen ingående privatbilister hade en medianinkomst på 10 900 kronor. Enligt Svenska Vägföreningens<sup>1</sup> undersökning 1950/51, som avsåg bilägarnas inkomster 1949, var medianinkomsten detta år 8 750 kronor. Omräknat till 1953 års penningvärde motsvarar detta 11 150 kronor. Man hade kunnat vänta

<sup>1</sup> Svenska Vägföreningen, stencil.

sig att bilägarnas inkomster varit betydligt lägre 1953 än 1949 genom bilinnehavets spridning till grupper med lägre inkomster.

En sådan slutsats ligger också nära till hands om man jämför medianinkomsten för de nytillkomna med inkomsten för dem som köpt bil före 1954. Deras inkomst ligger ju nämligen högre. Det är emellertid svårt att dra slutsatser om inkomstutvecklingen utifrån de skillnader som föreligger mellan nytillskottet av köpare och dem som redan tidigare haft bil. Hela bilägarkårens sammansättning påverkas nämligen dels av nytillskottet och dels av avgången. Vi saknar i undersökningen kännedom om hur de bilägare som under året sålt sin bil fördelat sig med avseende på inkomst. Det nu sagda gäller även ifråga om möjligheterna att dra slutsatser av motsvarande skillnader ifråga om yrkestillhörighet, ålder etc.

*Yrkestillhörighet.* Bland F-gruppens köpare förekom gruppen arbetare i större utsträckning än inom T-gruppen (52 procent mot 35 procent). Bland de bilägare som köpt bil före 1954 utgjorde arbetarna endast 22 procent (se vidare tablan nedan).

Yrkesgrupp	Personer som köpt bil före 1954	Bilköpare under 1954		Samtliga		
		F-gruppen ny begagnad	T-gruppen ny begagnad			
procent						
<b>Jordbruk med binärningar</b>						
Egna företagare	21	12	9	10	10	16
Förvaltningspersonal	2	—	—	1	2	1
Arbetare	3	4	10	1	5	4
<b>Övriga näringar</b>						
Egna företagare	21	4	7	17	16	17
Förvaltningspersonal	32	51	20	44	29	33
Arbetare	19	26	52	27	36	27
<b>Övriga</b>	2	3	2	—	2	2
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	(N=685)	(N=77)	(N=164)	(N=145)	(N=164)	(N=1235)

Medan arbetarna hade större andel av bilköpen bland dem som köpte bil för första gången jämfört med dem som köpt sin bil före 1954 uppvisar förvaltningspersonalen motsatt tendens (30 procent i F-gruppen mot 38 procent i T-gruppen). Gruppen egna företagare utgör i F-gruppen endast 16 procent mot 27 procent i T-gruppen.

Det föreligger en markant skillnad vid valet av nya respektive begagnade bilar mellan förvaltningspersonal och arbetare. Förvaltningspersonalen köpte nya bilar medan arbetarna köpte begagnade. Detta gäller både F- och T-grupperna. Av all förvaltningspersonal som 1954 köpte bil för första gången köpte sålunda 55 procent en ny bil och resterande 45 procent en begagnad. Av arbetarna inom samma grupp köpte däremot 18 procent ny bil och 82 procent begagnad.

*Bostadsort.* Av det privatägda personbilsbeståndet finns cirka 13 procent i storstäderna (Stockholm, Göteborg, Malmö), 33 procent i övriga städer och 54 procent på landsbygden. Av tabblån nedan framgår att bilköparna under 1954 i något högre grad återfinns i städer än vad som var fallet med de bilägare som köpt sina bilar före 1954. Detta gäller speciellt förstagångsköparna av vilka cirka 40 procent återfanns i små och medelstora städer mot 30 procent bland dem som köpt bilen tidigare än 1954.

Bebyggelsestyp	Personer som köpt bil före 1954	Bilköpare under 1954		Samtliga		
		F-gruppen	T-gruppen			
		ny begagnad	ny begagnad			
		procent				
Storstäder	13	18	12	13	15	13
Övriga städer	30	40	40	34	32	33
Landsbygd	57	42	48	53	53	54
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	(N=685)	(N=77)	(N=164)	(N=145)	(N=164)	(N=1235)

*Ålder.* De som köpte bil för första gången under 1954 var betydligt yngre än övriga köparkategorier. Bland förstagångsköpare av



begagnade bilar var mer än 40 procent under 30 år. Det var också som tidigare visats inom denna grupp som ungefär 50 procent hade mindre än 8 000 kronors inkomst. Av samtliga bilägare var 16 procent under 30 år. Av F-gruppens köpare av nya bilar var ungefär var fjärde person under 30 år (se vidare tabblån nedan).

Ålder	Personer som köpt bil före 1954	Bilköpare under 1954			Samtliga	
		F-gruppen ny begagnad	T-gruppen ny begagnad	procent		
—29	9	23	41	19	13	16
30—39	28	39	29	37	38	31
40—49	29	23	23	23	30	27
50—59	21	14	5	16	12	16
60—	13	1	2	5	7	10
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
Medianålder	43	34	32	37	39	41
	(N=685)	(N=77)	(N=164)	(N=145)	(N=164)	(N=1235)

Det förefaller troligt att nytillskottet av yngre bilägare har medverkat till en förnyring av bilägarkåren. Enligt Svenska Vägföreningens undersökning 1950/51 var medianåldern då 43 år mot 41 1954 enligt IUI:s undersökning. 1951 var vidare andelen bilägare under 30 år cirka 14 procent mot ovan angivna 16 procent 1954.

*Civilstånd.* Som en följd av de nytillkomna bilägarnas åldersfördelning kommer andelen ogifta<sup>1</sup> att bli hög inom denna köparkategori. Sålunda var inom F-gruppen 38 procent av bilköparna ogifta mot 19 procent inom T-gruppen (se vidare tabblån nedan).

Bland förstagångsköparna av begagnade bilar (medianålder 32 år) var 57 procent gifta, medan bland köpare av nya bilar inom samma grupp (medianålder 34 år) 73 procent var gifta. Av hela bilägarkåren var 76 procent gifta mot 81 procent 1950/51 enligt Svenska Vägföreningens undersökning.

<sup>1</sup> Som ogifta räknas även förut gifta.

Civilstånd	Personer som köpt bil före 1954	Bilköpare under 1954			Samtliga	
		F-gruppen ny begagnad	T-gruppen ny begagnad	procent		
Gifta	79	73	57	81	80	76
Ogifta	21	27	43	19	20	24
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	(N=685)	(N=77)	(N=164)	(N=145)	(N=164)	(N=1235)

Av samtliga gifta bilägare 1954 var 38 procent barnlösa, 30 procent hade ett barn (under 15 år), 20 procent två barn och resterande 12 procent tre eller flera barn.

*Sammanfattning.* Förstagångsköparna 1954 hade lägre inkomster än övriga personbilsköpare detta år (medianinkomst 9 000 kronor respektive 11 000 kronor). Speciellt låga inkomster hade förstagångsköparna av begagnade bilar (medianinkomst 8 100 kronor). Jämför vi förstagångsköparna med övriga köpare i samma inkomstläge köpte de förra betydligt oftare begagnade bilar än vad som var fallet bland dem som redan tidigare haft bil.

Av de nytillkomna bilägarna 1954 övervägde arbetarna, som utgjorde ungefär hälften av dem som köpte bil för första gången. Förvaltningspersonalen köpte nya bilar medan arbetarna köpte begagnade. Samtliga privatbilar i landet 1954 fördelade sig nästan lika med en tredjedel var på företagare, tjänstemän och arbetare. Över hälften av alla privatägda personbilar finns på landsbygden.<sup>1</sup>

De nytillkomna bilägarna 1954 var i stor utsträckning yngre personer (medianålder 33 år). Medianåldern för samtliga bilägare var 41 år. Över 40 procent av förstagångsköparna av begagnade bilar var under 30 år.

Genom att förstagångsköparna 1954 till stor del var yngre personer är andelen gifta bland dem låg; 62 procent mot 76 procent inom hela bilägarkåren.

<sup>1</sup> Se not sid. 28.

## KAPITEL 5

### Bilköpens finansiering

Föreliggande kapitel avser att behandla bilköpens fördelning på kontant- och avbetalningsköp, avbetalningstidens längd, köpesummans fördelning på olika finansieringsformer etc. Kapitlet är baserat på uppgifter om de bilaffärer som gjorts 1954, sammanlagt 550 stycken eller 45 procent av vårt intervjumaterial. Någon jämförelse har inte skett med de affärer under tidigare år som finns redovisade i materialet. Skälet härtill är att man kan misstänka att dessa affärer inte är representativa för alla dem som gjordes under det aktuella året. De avslutades nämligen av bilägare, som har den speciella egenskapen att de vid intervjutillfället fortfarande hade kvar den bil de köpt för flera år sedan.

Vid bearbetningen av materialet har liksom i kapitel 4 en uppdelning företagits av köparna på förstagångköpare (F-gruppen) och personer som haft bil tidigare (T-gruppen) samt på köp av ny respektive begagnad bil. Som visats i kapitel 4 uppgick totala antalet affärer 1954 till i runt tal 300 000 med en omsatt summa på cirka 2 miljarder kronor. Av dessa affärer gjordes mer än en kvarts miljon av privatpersoner, och omsättningssumman för dessa köp har överslagsvis beräknats till 1,7 miljarder kronor. Det är dessa affärer vårt urval ger en bild av. I den mån samma person köpt bil flera gånger under 1954 får vi emellertid i vårt material inte med de tidigare köpen. Detta förhållande kan ha medfört att vårt material ej är fullt representativt för samtliga bilaffärer under 1954.

#### FINANSIERINGEN UR BILHANDELNS SYNPUNKT

*Relativa antalet avbetalningsköp.* Av alla personbilar köpta av privatpersoner 1954 köptes cirka 37 procent på avbetalning, medan 63 procent av köpen skedde utan anlitanade av säljarens krediter. Andelen avbetalningsköp var större på landsbygden (39 procent) än i mindre och medelstora städer (37 procent) och i storstäder (31 pro-

cent). Tablån nedan visar den procentuella andelen avbetalningsköp för nya och begagnade bilar fördelade på bebyggelsestyp.

Bebyggelsestyp	Procentuell andel avbetalningsköp		
	nya bilar	begagnade bilar	Samtliga
Storstäder	30	31	31
Övriga städer	33	41	37
Landsbygd	44	35	39
<b>Samtliga</b>	<b>38</b> (N=222)	<b>36</b> (N=328)	<b>37</b> (N=550)

Fördelas materialet på F- och T-grupperna erhålls följande resultat.

Köpkategori	Procentuell andel avbetalningsköp		
	nya bilar	begagnade bilar	Samtliga
F-gruppen	36	31	33
T-gruppen	39	41	40
<b>Samtliga</b>	<b>38</b> (N=222)	<b>36</b> (N=328)	<b>37</b> (N=550)

Andelen avbetalningsköp tycks alltså vara lägst i storstäderna samt bland förstagångsköparna av begagnade bilar.

Avbetalningsaffärer förekom i minst utsträckning bland de högsta och lägsta inkomsttagarna. Det förefaller troligt att förklaringen är att personer i de högsta inkomstklasserna ej behövde köpa på avbetalning och att de lägsta inkomsttagarna inte gavs kredit eller inte orkade med avbetalningarna i sin budget utan fick ordna köpet på annat sätt.

Köparens inkomstklass kronor	Procentuell andel avbetalningsköp
— 5 000	30
5 001— 8 000	40
8 001—10 000	43
10 001—12 000	44
12 001—15 000	37
15 001—20 000	38
20 001—	20

(N=550)

Delar man upp tablån ovan i F- och T-grupperna samt nya och begagnade bilar framträder samma tendens i de olika undergrupperna.

*Avbetalningsandelen.* Vad som förut sagts om avbetalning kontra kontantköp gällde fördelningen av *antalet affärer*. Ett sätt att ytterligare penetrera problemet är att betrakta *avbetalningssummans* procentuella andel av bilens inköpspris i de fall där avbetalningsköp överhuvud förekommit. Hur stor del av köpesumman som utgjordes av avbetalning i de olika grupperna framgår av följande tablå.

Köparkategori	Procentuell andel av köpesumman		
	nya bilar	begagnade bilar	Samtliga
F-gruppen	51	52	52
T-gruppen	44	48	46
<b>Samtliga</b>	<b>46</b>	<b>50</b>	<b>48</b>
	(N=84)	(N=118)	(N=202)

Fördelningen av avbetalningsandelar av olika storlek framgår av följande tablå.

Av bilar köpta 1954 på avbetalning utgjorde avbetalningsandelen i cirka 64 procent av alla fall högst 60 procent, dvs. kontant-

Avbetalning i procent av hela köpesumman	Fördelning procent
— 9,9	1
10— 19,9	3
20— 29,9	8
30— 39,9	11
40— 49,9	20
50— 59,9	21
60— 69,9	14
70— 79,9	7
80— 89,9	3
90—100	6
Ej uppgift	6
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=202)

insatsen var minst 40 procent. Bytesvagnar eller annan bytesvaluta har då inräknats i kontantandelen. Delar man upp materialet på samma sätt som tidigare visar det sig att spridningen är särskilt liten bland förstagångsköpare av nya bilar. Bland dessa hade 43 procent en avbetalningsandel på mellan 50 och 60 procent. Att spridningen är liten bland förstagångsköparna kan delvis bero på att dessa saknade inbytesvaluta vid köpet. Inom gruppen där innehavet av bytesvaluta var vanligt utgjorde denna ofta en stor del av köpeskillingen varför köparen inte behövde ta i anspråk så stor kredit.

*Avbetalningstiden.* Nedanstående tablå visar avbetalningstidens genomsnittliga längd.

Köparkategori	Avbetalningstidens genomsnittliga längd		
	nya bilar	begagnade bilar	<b>Samtliga</b>
	månader		
F-gruppen	15	12	<b>13</b>
T-gruppen	14	14	<b>14</b>
<b>Samtliga</b>	<b>14</b>	<b>13</b>	<b>14</b>
	(N=84)	(N=118)	(N=202)

Någon större skillnad tycks inte föreligga mellan de olika grupperna när det gäller den genomsnittliga avbetalningstiden.

En uppdelning på olika avbetalningstider i respektive grupper visar, som framgår av tabblån nedan, att det för de nya bilarnas del föreligger en tendens till koncentration till intervallet 13—15 månader och däröver.

Avbetalningstidens längd månader	Nya bilar	Begagnade bilar	Samtliga
	procent		
— 3	5	4	5
4— 6	9	9	9
7— 9	5	10	8
10—12	7	17	13
13—15	45	30	36
16—18	11	11	11
19—	14	5	9
Ej uppgift	4	14	9
<b>Summa</b>	<b>100</b> (N=84)	<b>100</b> (N=118)	<b>100</b> (N=202)

För samtliga bilar var avbetalningstiden i 32 procent av alla fall exakt 15 månader och i nära 10 procent av fallen exakt 12 månader. Anhopningen kan i vad det gäller 15 månader förklaras med under 1954 gällande ”regler” för avbetalningshandeln med personbilar. Det bör observeras att avbetalningstidens längd i månader avser uppgjord tid mellan säljare och köpare och att denna tid senare i realiteten kan komma att ändras, t. ex. genom att köparen ej behöver utnyttja hela kredittiden eller flyttar över krediten på ett långsiktigt lån i bank.

#### FINANSIERINGEN UR INDIVIDENS SYNPUNKT

Från bilhandelns synpunkt förekommer endast formerna avbetalnings- respektive kontantköp. Vad som för bilhandlaren ter sig som en kontantaffär kan emellertid för bilköparen betyda, att han binder sig för amortering och ränteutgifter under en längre eller kortare tid. Han kan nämligen själv ha upptagit lån i bank, lånat pengarna av släktingar etc. De olika sätt på vilket köpet finansierats har i denna undersökning indelats i följande kategorier: bytesvaluta (vanligen inbytesbil), avbetalningskontrakt och/eller växel, bidrag från delägare i bilen, lån av arbetsgivare, lån i bank eller av försäkringsbolag (belåning av livförsäkring), lån av släktingar och vänner, privat försäljning av tidigare innehaft motorfordon, försäljning av värdepapper, skog etc., uttag från bank eller användning av kontanter samt restgruppen "Övrigt".

Det bör observeras att vi i undersökningen endast kunnat ta hänsyn till hur köparen själv uppfattat bilens finansiering. Om t. ex. en bilköpare tidigare sålt en fastighet och satt in köpeskillingen på bank kan han när han tillfrågas om bilens finansiering antingen svara "försäljning av fastighet" eller "uttag från bank". Vilket svar han vid intervjutillfället ger blir sålunda beroende på hur han själv uppfattar transaktionen. Sak samma gäller om bilägaren t. ex. först upptagit ett lån och sedan placerat lånebeloppet i bank. För företagaren är det ofta svårt att ur sin rörelse särskilja just bilens finansiering.

Om man fördelar samtliga köpesummor på här nämnda olika finansieringsformer finner man att bland fabriksnya bilar 1954 posten kontanter eller uttag från bank etc. ensam svarar för cirka 41 procent av köpesummorna. Därefter kommer gruppen byte av annat fordon med cirka 24 procent. Avbetalningsandelen av hela köpesumman var cirka 17 procent. Vid beräkningen av detta procenttal har hela antalet affärer medtagits medan de procentsiffror som angetts i tablå s. 54 endast avsåg avbetalningsaffärerna. Även bland köpen av begagnade bilar svarade uttag från bank eller kontanter för den procentuellt största delen av



köpesumman eller 43 procent. Nedanstående tablå visar hur bilköpen finansierats inom F- respektive T-gruppen. Tablå avser köpesummornas fördelning på olika finansieringsformer.

Finansieringsform	F-gruppen		T-gruppen	
	nya bilar	begagnade bilar	nya bilar	begagnade bilar
	procent			
Bytesvaluta	1	4	35	3 <sup>2</sup>
Växel (avbetalning)	18	16	16	19
Bidrag från delägare	4	8	2	2
Lån av arbetsgivare	4	(1)	2	2
Lån av bank eller försäkringsbolag	1	5	2	4
Lån av släkting	5	4	2	1
Försäljning av annat fordon, realvärden etc.	3	4	6	6
Försäljning av värdepapper	(0,1)	2	2	(0,2)
Uttag från bank eller kontanter	61	55	32	34
Övrig	3	1	1	(0,2)
<b>Summa</b>	<b>100</b> (N=77)	<b>100</b> (N=164)	<b>100</b> (N=145)	<b>100</b> (N=164)

Bland finansieringsformerna dominerade tre, nämligen uttag från bank eller kontanter, bytesvaluta och växel. Övriga finansieringssätt svarade för endast cirka 15 procent av de sammanlagda köpesummorna. Av naturliga skäl förekom bytesvaluta i ringa omfattning bland förstagångsköparna för vilka i stället uttag från bank dominerade. I de fall där bytesvaluta förekom i denna grupp avsåg den motorcykel etc. Bland de bilköpare som tidigare haft bil är å andra sidan posten bytesvaluta lika stor som uttag från bank etc. Även posten försäljning av annat fordon etc. är som väntat störst i T-gruppen. Den del av bilköpen som skett mot växel är ungefär lika stor i F-gruppen som i T-gruppen.

I den förstnämnda gruppen finansierades en relativt stor del av köpesummorna genom bidrag från delägare, speciellt när det gällde köp av begagnade bilar.

Summeras finansieringssätten bytesvaluta, försäljningar av olika slag och bank etc., som tillsammans motsvarar vad bilägaren själv "kunnat presteras", finner man att dessa grupper tillsammans bland förstagångsköparna utgör cirka 65 procent och hos övriga köpare cirka 73 procent av de sammanlagda köpesummorna.

*Finansieringsmönster.* I det föregående har olika finansieringssätt vid bilens köp behandlats var för sig. Ofta ordnades emellertid bilköpet icke genom en enda typ av finansiering utan en mångfald olika kombinationer har kommit till användning. I cirka en fjärdedel av alla fall förekom endast ett finansieringssätt, vilket i det övervägande flertalet av dessa fall var rent kontantköp med pengar uttagna från bank etc. I resterande tre fjärdedelar av fallen använde sig köparen av flera finansieringssätt. Några av de vanligast förekommande kombinationerna finns återgivna i nedanstående tablå.

Finansieringssätt	Procentuell fördelning
Uttag från bank eller kontanter	20
Uttag från bank eller kontanter + bytesvaluta	16
Uttag från bank eller kontanter + växel	10
Bytesvaluta + växel	8
Försäljning av tillgångar + uttag från bank eller kontanter	5
Uttag från bank eller kontanter + lån	4
Bytesvaluta + lån	3
Lån	2
Bidrag från delägare	1
Övrigt	31
Ej uppgift	(0,2)
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=550)

I tablån specificeras de bilaffärer som omfattade en eller två finansieringsformer. Sällsynta kombinationer eller kombinationer

omfattande mer än två former redovisas i klump under rubriken "Övrigt". Genom det otal kombinationer som förekommer har denna grupp kommit att omfatta cirka 30 procent av fallen. I det övervägande antalet av dessa fall har det rört sig om bilköp där finansieringen skett genom tre eller flera olika finansieringssätt, t. ex. byte av tidigare innehavd bil + lån av arbetsgivare + växel.

*Finansiering via realvärden.* I den allmänna debatten kring bilens expansion anförts ofta att denna skulle ha möjliggjorts genom försäljning av tidigare ägda realvärden. Vårt material har därför undersökts med avseende på de fall där sådan försäljning förekommit. Som redan påpekats, s. 57, kan emellertid en tidigare försäljning av t. ex. en fastighet i undersökningen ha registrerats som "uttag från bank etc." om bilköparen ej själv satt fastighetens försäljning och bilköpet i samband med varandra. Ser man på alla bilaffärer som över huvud taget ingår i undersökningen<sup>1</sup> finner man att bland bytesobjekten en tidigare innehavd bil lämnats i byte i nära 90 procent av alla fall där byte förekommit. Motorcyklar och scooters etc. svarar för cirka 10 procent. En liten minoritet av affärerna, cirka en procent, har genomförts med traktorer och båtar som bytesobjekt.

I de fall där försäljning av tillgångar förekommit är försäljningen av annan bil det vanligaste sättet (cirka 55 procent av alla fall) följt av motorcykel och scooter med 14 procent. Nedanstående tabell visar vilka objekt som sålts för att finansiera bilköpet. Medan materialet endast omfattar 87 fall där bilägaren själv sålt sin gamla bil i samband med köp av ny, förekom 429 fall där den gamla bilen lämnades som bytesvaluta till säljaren. Det är alltså fem gånger så vanligt att lämna den gamla bilen i byte som att själv sälja den på bilmarknaden.

De fall där försäljning av tillgångar förekommit utgör cirka 13 procent av samtliga bilaffärer i stickprovet. Värdemässigt är denna

<sup>1</sup> Med hänsyn till den mer ingående exemplifiering som gjorts i detta och följande avsnitt har vi utgått från alla de bilaffärer som finns registrerade i vårt material.

Försäljningsobjekt	Procentuell fördelning
Bil	55
Motorcykel, scooter	14
Värdepapper	8
Tomt, fastighet	6
Skog, virke	4
Sommarstuga	4
Båt	1
Övrigt	6
Ej uppgift	2
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=159)

finansieringsform obetydlig. Som redan visats på s. 59 finansierades på detta sätt endast cirka fem procent av konsumenternas utgifter för bilköp 1954. Procentsiffran 13 gällde emellertid samtliga bilaffärer oberoende av bilens inköpsår medan de fem procenten endast avsåg 1954 varför jämförelsen blir svårbedömbär. Föreställningar om att sommarstuga och villa skulle i någon nämnvärd omfattning ha sålts för att finansiera bilköp saknar stöd i vår undersökning. Försäljning av sommarstuga har t. ex. förekommit i endast sex fall av undersökningens 1 235.

#### FINANSIERING AV NÄSTA BILKÖP

I undersökningen tillfrågades också bilägarna om hur de tänkte finansiera nästa bilköp. Den relativa fördelningen av svaren på denna fråga finns återgiven i tablån nedan.

Att svarsalternativet "vet inte" etc. blev så högt som 33 procent kan delvis förklaras av att många vid intervjutillfället just köpt en ny bil, varför frågan för dem saknade aktualitet.

Fördelningen av svaren i gruppen "Kapital finns sparat" varierar påtagligt med bilägarnas inkomst. Så t. ex. angav 11 procent av bilägarna med mindre än 8 000 kronors årsinkomst att de hade kapital sparat för nästa bilköp, medan motsvarande procentsiffra

Svar på frågan: "Hur tänker Ni finansiera nästa bilköp?"	Procent bilägare med vidstående svarsalternativ
Vet inte, har inte tänkt på det	33
Kapital finns sparat	13
Kapital skall sparas, extraarbete etc.	9
Ingen ny bil efter den nuvarande	8
Avsättning görs f. n. till ny bil	8
Avbetalning + byte med den gamla	6
Lån, inteckning etc.	2
Lån av arbetsgivaren	1
Försäljning av fastighet, skog etc.	1
Övrigt	5
Ej uppgift	14
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(Nr = 1235)

för inkomsttagare i klassen över 25 000 kronor var 24. Den del av bilägarna som förklarade att de inte ämnar köpa någon ny bil efter den som de nu har håller sig å andra sidan relativt konstant i alla inkomstlägen (kring åtta procent).

#### SAMMANFATTNING

Av alla bilköp under 1954 som undersökts var cirka 37 procent avbetalningsköp. Avbetalningsköparna hade en betalningstid på i genomsnitt 14 månader. I 64 procent av dessa fall utgjorde kontantinsatsen minst 40 procent av priset. Genomsnittligt finansierades bilköpen till 40 procent genom sparmedel, till 30 procent genom försäljningstillgångar (gammal bil etc.) medan resterande 30 procent lånades.

Helt naturligt skiljer sig förstagångsköparna från övriga köpare därigenom att de endast i ringa utsträckning haft bytesvaluta att lämna vid köpet. Däremot var deras andel "uttag från bank eller kontanter" stor. Bilen betalades som regel genom en kombination av flera olika finansieringsformer. Försäljning av andra realvärden

än gammalt motorfordon var mycket sällsynt. I endast en halv procent av fallen såldes sommarstugor i samband med bilköpet. Tillfrågade om hur de tänkte finansiera nästa bilköp uppgav en tredjedel av bilägarna att de inte visste eller inte tänkt på detta. Cirka 13 procent uppgav sig ha sparat kapital, 9 procent tänkte börja spara och 8 procent förklarade att de inte tänkte köpa någon ny bil efter den nuvarande.

## KAPITEL 6

### Bilkostnaderna

Redogörelsen i detta kapitel är uppdelad på tre huvudavsnitt. I det första redogörs för personbilarnas driftskostnader, i det andra för kapitalkostnaderna och i det tredje för de intäkter vissa bilägare har av sin bil. Uppgifterna i det första avsnittet grundar sig på det material som framkommit vid vår undersökning, medan resonemangen i de senare avsnitten delvis måste utgå från mer löst grundade beräkningar. I en sammanfattning, som avslutar kapitlet, berörs även de löpande utgifter som bilägarna har för privat användningen av sina bilar och den starka variation i fråga om utgiftens storlek, som föreligger mellan olika bilägare. I sammanfattningen redovisas också vissa beräkningar av totalkostnaderna för privatbilismen under 1954.

#### DRIFTSKOSTNADERNA<sup>1</sup>

I detta avsnitt behandlas först de driftskostnader som inte är direkt beroende av den årliga körsträckan, nämligen skatt, försäkring, garage, medlemsavgifter m. m. Därefter visas hur den årliga körsträckan varierar mellan olika typer av bilar, och mot bakgrunden härav behandlas sedan kostnaderna per mil för bensin och olja samt reparationer och service.

*Fordonskatt.* Bilskatten bestäms av bilens tjänstevikt. Avvikelse från det årsskattebelopp som motsvaras av bilens vikt kan endast förekomma, om fordonet inte varit inregistrerat hela året, t. ex. om det tillfälligtvis avregistrerats under vintermånaderna. Något mer än två procent av alla i undersökningen ingående bilar hade varit

<sup>1</sup> I detta avsnitt har i princip kostnaderna satts lika med utgifterna. Intervjuerna avser de senare och man kan anta att anhopningar i de enskilda fallen kommer att ta ut varandra. För vissa utgifter, som inträffar med mycket långa mellanrum kan det emellertid vid en mera detaljerad uppdelning av materialet vara osäkert om denna förutsättning gäller.

avregistrerade någon del av 1954.<sup>1</sup> Det blir därför en mindre skillnad mellan den tidigare redovisade fördelningen på tjänstevikt och den nedan återgivna fördelningen på skattebelopp.

Skatt, kronor	Procent
—104	28
105—154	13
155—204	26
205—254	15
255—304	12
305—	6
Ingen uppgift	(0,1)
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=1235)

Genomsnittligt betalade de privata bilägarna 175 kronor i skatt för sina vagnar. Detta skulle innebära att privatbilisternas bilskattekostnader 1954 uppgick till nära 75 miljoner kronor.<sup>2</sup> Det kan förtjäna nämnas att de privata bilägarna detta år via bensinpriset ytterligare betalade cirka 175 miljoner i skatt.

*Försäkring.* Försäkringspremien beror på vilka risker fordonsägaren försäkrat sitt fordon för samt — för vissa försäkringsformer — på bilens värde. Efter vissa skadefria år rabatteras försäkringspremien med olika procentsatser — bilägaren erhåller bonus. En del grupper av försäkringstagare, som visat sig ha mindre olycksrisker, erhåller vidare försäkringen till lägre pris än andra. Försäkringspremierna varierar dessutom i landets olika delar. Allt detta innebär att samma försäkringsskydd kostar olika bilägare olika mycket. En vanlig obligatorisk trafikförsäkring kostade t. ex. under under-

<sup>1</sup> I de fall där bilägaren innehaft bilen endast under en del av året har däremot skatten uppgetts som årsbelopp. I bilaga III lämnas en detaljerad redogörelse för de principer som ligger till grund för beräkningarna i detta kapitel.

<sup>2</sup> Totalsummorna för riket har här och i det följande räknats med utgångspunkt från medelantalet privata bilar under år 1954 = 416 000. Se närmare om förfarandet i bilaga III.



sökningsåret i Stockholm 435 kronor per år, medan en gotlänning fick betala 230 kronor. Hade denne dessutom högsta bonus kom han ner i cirka 70 kronor för samma försäkring.<sup>1</sup>

Av undersökningens bilar hade fyra procent en årspremie understigande 95 kronor, medan omkring en procent av bilägarna betalade 1 000 kronor eller mer. Fördelat på 100-kronors klasser återfanns de flesta försäkringarna i intervallet 200—300 kronor. Se vidare tablån nedan.

Årspremie, kronor	Procent
— 94	4
95—194	20
195—294	30
295—394	23
395—494	7
495—594	7
595—694	4
695—794	2
795—894	1
895—994	(0,3)
995—	1
Ej uppgift	0,6
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=1235)

I genomsnitt uppgick försäkringspremien för de privatägda personbilarna till 325 kronor per bil under 1954. Av detta belopp återbetalas större delen till bilägarna i form av reparationskostnader etc. När vi i denna undersökning senare behandlar reparationskostnaderna inräknar vi därför icke sådana reparationer, vilka betalats av försäkringsbolag.

*Garage.* I vilken utsträckning bilägarna hade sina bilar i garage, och vilken typ det i så fall rörde sig om, framgår av följande tablå.

<sup>1</sup> På samma sätt som i fråga om fordonsskatten avser premiesumman årsbelopp utom i de fall då bilen varit avregistrerad under någon del av året.

Garagetyp	Bebyggelsestyp			
	Storstäder	Övriga städer	Landsbygd	Hela riket
	i procent			
Hade inte bilen i garage	50	29	14	24
Varmgarage året om	34	41	34	36
„ på vintern	5	3	2	3
Kallgarage hela året	6	23	43	32
„ på vintern	4	2	2	2
Övrigt eller ingen uppgift	(0,6)	2	5	3
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(N=1235)

Som framgår av tablån hade var fjärde bilägare inget garage för sin bil. Bland dem som har garage är det något vanligare att ha varmgarage än kallgarage. Garage enbart på vintern är ovanligt. Varmgarage är helt naturligt vanligast i städerna och kallgarage vanligast på landet.

Av dem som hade sin bil i garage hade hälften den i eget garage medan den andra hälften hyrde sådant. Bland dem som hyrde garage hela eller någon del av året var utgiften för detta cirka 209 kronor per år i genomsnitt. Som framgår av nedanstående tablå var genomsnittspriset för varmgarage avsevärt högre än för övriga typer av garage samt priserna för de olika typerna betydligt högre i städerna och särskilt i storstäderna än på landsbygden.

De bilägare som har bilen i eget garage har vid intervjuerna uppgivit hur mycket de trodde att de skulle kunnat få i hyresinkomst om de hyrt ut sitt garage i stället för att använda det för den egna bilen. Delar man på samma sätt som i tablån ovan upp bilägarnas egna garage efter bebyggelsestyp och med hänsyn till deras art visar det sig att de uppskattade hyresvärdena väl överensstämmer med de ovan angivna priserna för olika kategorier. Generellt ligger dock de uppskattade hyresvärdena något högre än priserna på hyresgaragen. I många fall har det emellertid vid intervjuerna

Garagetyp	Bebyggelsetyp			Hela riket
	Storstäder	Övriga städer	Landsbygd	
kronor per år				
Varmgarage hela året	481	313	189	307
„ på vintern	241	171	146	183
Kallgarage hela året	194	164	73	115
„ på vintern	85	109	54	84
Alla typer <sup>1</sup>				209

(N=489)

<sup>1</sup> Här ingår även vissa kombinationer av ovanstående etc.

inte gått att erhålla någon uppgift varför bortfallet är relativt betydande. Vi har därför uppskattat värdena med ledning av de rapporterade priserna på hyresgarage. En sådan beräkning ger till resultat 220 kronor per år och garage för de bilägare som hade sin bil i ett eget sådant. Att siffran blir något högre än det tidigare anförda medeltalet på 209 kronor beror på att de som förfogar över eget garage i större utsträckning än de övriga har sin bil i varmgarage. I vad mån det på så sätt beräknade värdet ur bilägarens synvinkel har karaktären av en kostnad beror på om han vid utyrning av garaget skulle ha kunnat få in motsvarande belopp. När det gäller kallgaragen förefaller detta mera tveksamt. Kallgaragen spelar emellertid värdemässigt en relativt ringa roll. Tänker man sig att de inte alls går att hyra ut och alltså ger dem värdet noll sjunker genomsnittet från 220 till 175 kronor. Möjligheterna att hyra ut varmgaragen torde å andra sidan som regel vara goda. I de följande kostnadssammanställningarna har det enligt ovan beräknade värdet tagits upp som en kostnad. Posten har emellertid särredovisats och satts inom parentes för att markera dess osäkerhet och speciella karaktär.

Utslaget på alla bilägare erhålls för samtliga ”garagekostnader” ett värde på drygt 160 kronor, varav cirka 75 kronor faller på hyresgarage och 85 kronor på egna garage.

*Medlemsavgifter etc.* Till de kostnader som hittills behandlats kommer ofta utlägg för extra utrustning till bilen, medlemsavgifter i motororganisationer, t. ex. KAK (Kungl. Automobil Klubben), M (Motormännens Riksförbund), MHF (Motorförarnas Hellykterhetsförbund) och lokala motorklubbar samt serviceorganisationer, t. ex. Räddningskåren eller Svensk Räddningstjänst. Cirka 35 procent av de intervjuade bilägarna hade utgifter av ovannämnt slag. Vanligast förekommande var medlemsavgifter i motororganisationer. Detta förekom i 22 procent av fallen, vilket framgår av nedanstående tablå. Härvid har då medräknats de fall, där medlemskap förekom i kombination med andra utgifter av detta slag.

Kostnadslag	Procent
A. Motororganisationer	17
B. Räddningskåren etc.	7
C. Extra utrustning till bilen, radio, sökare etc.	5
Kombination av ovanstående	
A+B	3
A+C	2
B+C	(0,3)
Övrigt	0,7
Inga kostnader av ovannämnt slag	60
Ej uppgift	5
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=685)

Anm.: Tablåen omfattar enbart de bilar som vi kunnat följa under hela 1954. Endast för dessa kan årskostnaden beräknas. Se vidare bilaga III.

Samtliga ovan behandlade kostnader uppgick till närmare 40 kronor per bil och år för de bilar vi kunnat följa under 1954. Cirka sju procent av bilägarna hade utgifter av detta slag på mer än 100 kronor per år.

*Kostnader — antal mil.* De kostnadsposter, som hittills behandlats, skatt, försäkring, garage och medlemsavgifter, skiljer sig från övriga

driftskostnader därigenom att de inte är beroende av antalet körda mil. I fortsättningen skall redogöras för sådana typer av kostnader, för vilka antalet körda mil spelar en avgörande roll.

Som visats i kap. 3 kör privatbilisten i genomsnitt 1 300 mil per år. I det sammanhanget visades också hur den årliga körsträckan påtagligt varierar mellan olika typer av bilägare. Ur kostnadssynpunkt är det av intresse att studera variationer i årlig körsträcka mellan bilar av olika ålder och storlek eftersom bensinåtgång, reparationsutgifter etc. i det följande skall analyseras från den utgångspunkten.

En uppdelning av materialet med hänsyn till bilarnas ålder visar att förkrigsbilen körs kortare sträcka än efterkrigsbilen. Medan sålunda förkrigsbilen under 1954 kördes drygt 1 000 mil var motsvarande sträcka för 51—53 års modell nära 1 500 mil. Föreliggande material tyder vidare på att körsträckan per år ökar med tjänstevikten. För bilar av 1951—53 års modeller var sålunda antalet körda mil i viktclassen 1 200 kg och däröver ungefär 1 800 mot 1 300 mil för personbilar med mindre än 900 kg tjänstevikt. Nedanstående tablå visar genomsnittliga antalet körda mil i kombination med fordonets vikt och årsmodell. Uppgifterna i tablå omfattar av naturliga skäl endast de bilar, som vi kunnat följa under hela 1954, vilket förklarar att bilar av 1954 års modell ej kommit med.

Viktclass kg	Årsmodell						Samtliga
	—1939	1946— 49	1950	1951	1952	1953	
	mil						
— 900	860	1 150	1 200	1 270	1 350	1 290	1 190
901—1 000	1 310	1 260	1 170	1 300	1 650	1 250	1 270
1 001—1 200	1 180	1 270	1 210	1 330	1 380	1 580	1 360
1 201—1 400	1 130	(1 150)	1 310	1 240	1 840	1 860	1 380
1 401—	920	1 450	(2 630)	1 680	(2 200)	2 590	1 290
<b>Samtliga</b>	<b>1 020</b>	<b>1 310</b>	<b>1 270</b>	<b>1 340</b>	<b>1 560</b>	<b>1 580</b>	<b>1 316</b>

(N=685)

Med hänsyn till den betydelse variationen i årlig körsträcka har för de i det följande behandlade "milutgifterna" har den mer detaljerade redovisningen även i dessa fall begränsats till samma grupp. Genomsnittsbelopp redovisas emellertid även för samtliga bilar.

*Bensin och olja.* Bensin-oljeutgifterna ökar kraftigt med bilens tjänstevikt. Medan genomsnittsbilen drog 69 öre per mil för bensin och olja var utgiften för bilar med under 900 kg tjänstevikt 51 öre och för de största bilarna — över 1 400 kg — cirka 94 öre per mil. Detta betyder, om man korrigerar för en rimlig oljeåtgång, att bilar med en tjänstevikt upp till 900 kg drog 0,7 à 0,8 liter bensin per mil, medan de tyngsta bilarna förbrukade cirka 1,5 liter.<sup>1</sup> Bilar i mellanklassen med en tjänstevikt kring 1 000 kg drog närmare 1,0 liter per mil. Nedanstående tablå visar bensin-oljekostnaden per mil under 1954.

Viktclass kg	Årsmodell						Samtliga
	—1939	1946—49	1950	1951	1952	1953	
	öre per mil						
— 900	58	56	48	53	48	49	51
901—1 000	61	56	59	55	77	58	59
1 001—1 200	58	72	59	70	64	66	66
1 201—1 400	78	(70)	70	71	75	81	75
1 401—	95	97	(90)	81	(83)	106	94
<b>Samtliga</b>	<b>78</b>	<b>75</b>	<b>61</b>	<b>66</b>	<b>66</b>	<b>67</b>	<b>69</b>

(N=685)

Att äldre bilar drog mera bensin och olja än nyare sammanhänger delvis med att de äldre bilarna genomsnittligt är tyngre än bilar av senare årsmodeller. Jämför man bilar med samma tjänstevikt från olika år finner man i stort ingen signifikant skillnad mel-

<sup>1</sup> Vi har härvid utgått från ett bensinpris på 60 öre och en oljeåtgång inkl. oljebyte motsvarande ungefär två liter per 100 mil.

lan äldre och nyare bilar, ett resultat som kan te sig något överraskande.

En särskild analys av de bilar som köpts fabriksnya under 1954 och alltså endast körts en del av detta år visar att dessa bilars bensin- och oljeförbrukning i stort sett var högre än för tidigare årsmodeller inom samma viktklass. I genomsnitt uppgick bensin- och oljekostnaden till cirka 71 öre per mil för deras del. Man kan tänka sig flera förklaringar till detta förhållande, t. ex. ovanligt många oljebyten under inkörningstiden. Allmänt kan såväl om detta, som om vad som anfördes i föregående stycke sägas, att man vid ett studium av utvecklingen av bensin-oljeförbrukningen per mil inom olika viktklasser bör ha i minnet den tendens till ökning av såväl storlek som motorstyrka som av allt att döma ägt rum inom de olika klasserna. En märkesomfördelning inom viktklasserna kan också ha varit av betydelse.

Då bensin- och oljeåtgången på en bil är beroende inte bara av bilens vikt och ålder utan också av motorns kondition, bilens användningssätt etc. är det naturligt att stor spridning i förbrukningen per mil av bensin och olja förekommer. Bland de bilar som

Bensin och olja öre per mil	Procent
—40	7
41—50	14
51—60	19
61—70	23
71—80	12
81—90	7
91—100	10
101—110	1
111—120	2
121—130	1
131—	2
Ej uppgift	2
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=685)

varit inregistrerade på samma ägare hela 1954 hade sju procent en bensin-oljeutgift, som låg under 41 öre per mil. Å andra sidan hade fem procent av bilarna en milkostnad för bensin och olja som uppgick till 111 öre eller mer.

Ett närmare studium av grundtabellen till tablån visar en viss anhopning just till siffran en krona per mil, vilket helt förklarar det relativt stora antalet i klassen 91—100 öre per mil. Det förefaller inte otänkbart att denna anhopning beror på att vissa intervjuade uppfattar en krona per mil som något slags "normalkostnad".

Som visats lade privatbilisten i genomsnitt ut 69 öre per mil för bensin och olja.<sup>1</sup> Detta innebär att de totala drivmedelskostnaderna för denna ägarkategori 1954 uppgick till 900 kronor per bil.

*Reparation och service.*<sup>2</sup> Dessa utgifter är av en annan karaktär än drivmedelsutgifterna. De senare gör sig regelbundet påmind i bilägarens budget, och det går inte att skjuta dem på framtiden. Reparationer och service, och då speciellt den sistnämnda posten, kan däremot bilägaren ofta utföra när och i den utsträckning det passar honom. Han kan t. ex. själv avgöra, om han vill ha sin vagn rundsmord var 100:e eller var 400:e mil. Den typ av utgifter som behandlas i detta avsnitt har en påtaglig tendens att komma "stötvis".

Som man kan vänta sig stiger reparations- och serviceutgifterna per mil med bilens ålder. Bland de bilar som innehafts av samme ägare hela 1954 var milutgiften 12 öre per mil för bilar av 1953 års modell medan förkrigsvagnen kostade sin ägare det tredubbla eller 36 öre per mil i reparationer och service. Genom att en så stor del av bilparken består av relativt nya bilar blir de genomsnittliga kostnaderna för reparationer och service "onormalt" låga för hela beståndet. Reparationsutgifterna är i genomsnitt påtagligt högre

<sup>1</sup> Räknas utgiften per mil för samtliga bilar i sampln erhålles samma tal.

<sup>2</sup> Som påpekats i avsnittet om försäkringskostnader ingår icke reparationer betaldade av försäkringsbolag bland de här redovisade reparations- och servicekostnaderna.



bland bilar med mer än 1 200 kg tjänstevikt än bland de lättare bilarna. Studerar man materialet mera i detalj visar det sig att bland de tyngsta bilarna — 1 600 kg och däröver — utgifterna förefaller en aning lägre. Nedanstående tablå visar mera i detalj reparations- och serviceutgifterna för bilar som innehafs under hela 1954.

Viktclass kg	Årsmodell						Samtliga
	—1939	1946— 49	1950	1951	1952	1953	
	öre per mil						
— 900	33	24	23	26	20	10	21
901—1 000	23	20	29	22	27	8	22
1 001—1 200	17	29	25	22	19	11	20
1 201—1 400	37	(96)	36	50	25	21	34
1 401—	44	36	(26)	21	(26)	14	34
<b>Samtliga</b>	<b>36</b>	<b>30</b>	<b>28</b>	<b>26</b>	<b>22</b>	<b>12</b>	<b>26</b>

(N=685)

Bland annat på grund av att en stor del av bilägarna själva utfört all service och eventuella reparationer har vissa bilar inte påförts någon reparationsutgift alls eller en mycket obetydlig sådan. Sålunda har cirka 20 procent av bilarna haft en reparations- och serviceutgift understigande ett öre per mil. Medan sålunda var femte bilägare praktiskt taget inte hade några utgifter alls för reparation och service, fanns det andra vilkas reparationsutgifter översteg en krona per mil. Detta inträffade i mer än 3 procent av samtliga fall. Som framgår av nedanstående tablå fick cirka 11 procent av bilägarna kosta på sin bil mer än 50 öre per mil i reparation och service under 1954.

Bilägarna lade under 1954 i genomsnitt ner ungefär 300 kronor på reparation och service av sin bil (exkl. reparationer betalade av försäkringsbolag). Totalt betyder detta att den sammanlagda utgiften för privatbilisterna 1954 uppgick till cirka 125 miljoner

Reparation och service öre per mil	Procent av bilägarna med vidstående utgift
Ingen utgift	22
1— 10	14
11— 20	20
21— 30	11
31— 40	11
41— 50	3
51— 60	4
61— 70	1
71— 80	1
81— 90	0,7
91—100	1
101—150	2
151—200	0,7
201—	0,7
Ej uppgift	2
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=685)

kronor. Vi har härvid inte utgått från det tidigare redovisade genomsnittet på 26 öre per mil utan räknat med 23 öre, vilket är medeltalet för samtliga bilar i sampeln.

Som nämnts ovan hade en stor del av bilägarna ingen eller mycket låga utgifter för reparation och service på grund av att de själva svarat för arbetet. Vid en beräkning av kostnaderna kan det emellertid finnas anledning att ta hänsyn till värdet av detta arbete.

Cirka 80 procent av bilägarna uppgav sig ha utfört någon form av reparation eller service på sin bil. Tablån nedan visar för olika bebyggelse typer fördelningen på olika typer av sådana arbeten.

Det föreligger tydligen en påtaglig tendens i den riktningen att bilägarna på landsbygden i större utsträckning än stadsbilisterna utför arbeten på sina bilar. Bland storstadsbilägarna är det dock så pass stor andel som 70 procent som utför arbeten av något slag. På landsbygden utför vidare hälften av bilägarna tvättning och

Utför själva	Stor-	Övriga	Lands-	Totalt
	städer	städer	bygd	
i procent				
Tvätt och polering + större reparationer	4	10	9	8
Tvätt och polering + mindre reparationer	27	35	41	37
Endast tvätt och polering	39	32	33	34
Inga reparations- och servicearbeten	30	23	17	21
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

(N=1235)

polering och dessutom vissa reparationsarbeten; i storstäderna är motsvarande andel 31 procent. Med "mindre reparationer" har i detta sammanhang menats sådant som justering av bromsar, rengöring av förgasare och rundsmörjning, medan som "större reparationer" räknats t. ex. kannringsbyte och byte av ventilfjädrar eller andra motordelar. I gruppen "tvätt och polering" ingår vissa mycket enkla arbeten som tändstiftsbyte, laddning av batteri och hjulbyte.

Ser man på i vilken utsträckning bilägare med olika inkomster sysslade med arbeten av detta slag, finner man, att det framför allt var bilägare med låga och medelstora inkomster, som själva arbetade med sin bil. Bland inkomstagare under 8 000 kronor var det sålunda endast cirka 12 procent som inte själva gjort något arbete på bilen. I inkomstläget över 25 000 kronor utförde däremot hälften inte några arbeten.

Värderas det av bilägarna själva utförda arbetet till marknadspris finner man att det i genomsnitt uppgick till drygt 200 kronor per bil och år under 1954.<sup>1</sup> Slår man ut detta belopp på samtliga bilägare, alltså även på dem som inte själva utfört något på sina bilar, blir summan ungefär 160 kronor per bil och år.

På samma sätt som i fråga om de egna garagen uppkommer här frågan om och i vad mån det enligt ovan beräknade värdet också

<sup>1</sup> Denna uppgift grundar sig på uppgifter för de bilar som innehafts av samma person under hela 1954 (N=685). Se härom bilaga III. För att möjliggöra en finare uppdelning omfattar emellertid tablan hela materialet.

är en kostnad. Det gäller alltså om bilägaren ifall han inte arbetat på bilen skulle ha kunnat sysselsätta sig med något annat arbete och vilken inkomst han i så fall skulle ha fått. För förvaltningspersonal torde möjligheterna att ta annat arbete "i stället" ofta vara ganska begränsade, medan det t. ex. för jordbrukarna ofta torde vara fråga om ett val mellan arbeten på bilen eller andra arbeten på gården.

För många bilägare torde det å andra sidan förhålla sig så, att de betraktar pysslet med bilen, som ett rent nöje. Arbetet blir då inte en kostnad utan en del av bilkonsumtionen.

Det förefaller inte motiverat att försöka göra någon mer preciserad kalkyl över kostnadernas storlek i detta sammanhang. I kostnadssammanställningarna anges därför det ovan redovisade värdet. Beloppet har emellertid satts inom parentes för att ange dess speciella karaktär.

*Bilgummi.* I kostnader för reparation och service som de redovisats ovan ingår även utgifterna för bilens gummiutrustning. Denna post finns emellertid också särredovisad i undersökningen.

Utgifterna för bilgummi återkommer regelbundet för bilägaren efter 4 000—6 000 mils körning. Dessemellan ställer denna post inte några större anspråk på bilisten. För samtliga bilar i undersökningen uppgick utgiften för reparation och nyköp av bilgummi till cirka fem öre per mil. Genom att antalet bilar ökat så kraftigt under senare år består en stor del av bilparken av nyköpta bilar. Detta medför att genomsnittsutlägget för bilgummi blir anmärkningsvärt lågt. Det visar sig också om man studerar gummikostnaden för bilar av olika årsmodeller att denna varierar starkt med åldern. För bilar av 1953 års modell var sålunda gummikostnaden i genomsnitt cirka två öre per mil och för bilar av modellår 1952 cirka fyra öre, medan tidigare årsmodeller samtliga drog 6—7 öre per mil. För deras del har ju nämligen byte av gummiutrustning mer allmänt blivit aktuellt. Att trots detta genomsnittsutgiften blir så låg som 6—7 öre per mil kan eventuellt förklaras av att många ägare till äldre bilar köper begagnade eller regummerade däck.

En del av gummikostnaderna kommer också i realiteten att debi-

teras kapitalkostnaderna. Vilken betydelse detta har sammanhänger med hur pass vanligt det är att man byter däck i samband med försäljning. Tablån nedan visar mera i detalj gummiutgiften per år i kombination med ålder och vikt. Tablån visar också att gummiutgiften ligger väsentligt högre för bilar över 1 200 kg.

Viktclass kg	Årsmodell						Samtliga
	—1939	1946— 49	1950	1951	1952	1953	
	öre per mil						
— 900	9	5	4	5	1	1	4
901—1 000	4	6	5	8	3	0	4
1 001—1 200	4	5	6	6	3	1	4
1 201—1 400	7	(0)	9	7	6	2	7
1 401—	7	8	(11)	8	(6)	10	8
<b>Samtliga</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>5</b>

(N=685)

Bilgummiutgifterna visade, som man kan vänta sig, en påtaglig spridning mellan olika bilägare. Detta framgår av tablån nedan, som för de bilägare som haft sin bil hela undersökningsåret, visar fördelningen på utgifter av olika storlek.

Utgift för bilgummi öre per mil	Andel bilägare i procent
Ingen utgift	63
1—5	4
6—10	9
11—15	8
16—20	8
21—25	2
26—	4
Ej uppgift	2
<b>Summa</b>	<b>100</b>

(N=685)

Den milutgift på cirka fem öre för bilgummi som tidigare angivits betyder cirka 65 kronor per bil och år med den sammansättning som den privata bilparken hade under 1954.<sup>1</sup>

*Sammanfattning.* Summerar man genomsnittsbeloppen för de poster som behandlats i detta avsnitt och som även motsvarats av direkta utgifter finner man att driftsutgifterna per bil och år under 1954 uppgick till 1 815 kronor. Läger man härtill värdet av eget garage och egna reparationer samt service kommer man fram till en total driftskostnad per bil och år på 2 060 kronor.

De uppgifter som lämnats i det föregående om kostnaderna per mil för bensen och olja samt reparationer och service kan sammanfattas på följande sätt för några huvudtyper av bilar.

Kostnadslag	Kostnad per mil i ören			
	Småbilar —900 kg	Större bilar 1 200 kg—	Förkrigsbilar årsmodell —39	Efterkrigsbilar årsmodell 51—53
Bensin och olja	51	85	78	66
Reparationer och service	21	34	36	19
därav bilgummi	4	8	7	8
<b>Samtliga</b>	<b>72</b>	<b>119</b>	<b>114</b>	<b>85</b>

Dessa kostnader uppgick alltså till mellan 72 och 119 öre per mil. Läger man härtill värdet av egna reparationer kommer man upp till ett belopp på mellan 84 och 131 öre. Variationen mellan olika typer av bilar är relativt måttlig. Som närmare visats i texten finns det ett samband i den riktningen att efterkrigsbilarna i större utsträckning utgörs av småbilar än förkrigsbilarna. Omvänt betyder alltså detta att de större bilarna i genomsnitt är äldre än de små.

<sup>1</sup> I detta fall ger totalmaterialet och tablåns material samma medeltal.

#### KAPITALKOSTNADERNA

Dessas storlek beror på bilens inköpspris, dess livslängd, skrotvärdet och räntesatsen. Det är knappast möjligt att göra en invändningsfri kalkyl av denna kostnad för hela bilbeståndet. Om man emellertid utgår från att det genomsnittliga återanskaffningspriset för det nuvarande bilbeståndet uppgår till drygt 9 000 kronor ger en kalkyl till resultat en årlig kapitalkostnad per bil på cirka 1 000 kronor.

Kalkylen utgår från en årlig körsträcka på 1 300 mil, en avskrivningstid på 10 år, ett skrotvärde på 500 kronor och en räntesats på fyra procent. Det är inte möjligt att på grundval av vårt material yttra sig om i fall antagandet om en genomsnittlig livslängd på bilarna på 10 år verkligen är realistiskt. Det fel som kan föreligga torde emellertid snarare gå i den riktningen att tiden är för kort än för långt tilltagen. Som framgick av kap. 2 var sålunda vid slutet av 1954 hela 22 procent av beståndet av privatbilar av förkrigsmodell. Man kan också hänvisa till amerikanska undersökningar enligt vilka motorfordons genomsnittliga livslängd skulle röra sig om närmare 14 år.<sup>1</sup> Det förefaller å andra sidan troligt att de amerikanska bilarna skall ha längre livslängd än de små europeiska vagnarna. Gör man en undersökning av livslängden på grundval av registreringsstatistiken enligt den s. k. ackumuleringsmetoden<sup>2</sup> kommer man fram till knappt 10 år såväl för tiden före som efter kriget. Uppställningen av bilarna under krigsåren bör emellertid leda till att efterkrigssiffran blir något för låg. Den ovan angivna kostnaden på 1 000 kronor får därför användas med försiktighet. Det är inte otroligt att den verkliga kostnaden kan ligga något hundratal kronor lägre.

Ovan har räknats med samma kapitalkostnad för bilen under hela dess livslängd. Som påvisats i kap. 4 är emellertid värdeminskningen särskilt kraftig under de första åren. Under de därpå föl-

<sup>1</sup> Automobile Facts and Figures, 1955, sid. 8.

<sup>2</sup> J. Gawell: Lastbilars och bussars livslängd. Medd. nr 22 från IVA:s transportforskningskommission, Stockholm 1954.

jande åren tycks värdet sjunka långsammare. I vilken utsträckning olika bilägare har att räkna med denna typ av kostnad sammanhänger alltså bland annat med vid vilken "levnadsålder" de köper bilen och hur länge de behåller den.

Ovan har kapitalkostnaderna beräknats från teoretiska utgångspunkter. Man kan också tänka sig att direkt intervjua bilägarna om deras motsvarande utgifter, dvs. avbetalningar, amorteringar och förräntning av lån i samband med bilköpet samt avsättningar för täckande av värdeminskningen.<sup>1</sup> De uppgifter man härvid erhåller bör emellertid tolkas med försiktighet bl. a. därför att det inte förefaller otroligt att vissa personer vid en intervju kommer att uppge för låga belopp. Detta kan gälla i den mån deras sparande har en allmän vanemässig karaktär och inte är specifikt knutet till värdeminskningen hos de olika kapitalföremål de innehar. Det torde vidare och framförallt gälla för rörelseidkare, som låter de belopp de "tar ut" ur rörelsen bli beroende av hur stora avsättningar de anser sig behöva göra för att täcka värdeminskningen på det inom rörelsen använda kapitalet. I vad mån de vid en intervju kommer att uppge en del av detta belopp som en av dem själva gjord avsättning för täckning av värdeminskningen på bilen förefaller synnerligen osäkert.

Även om alltså alla uppgifter om de av bilägarna uppgivna kapitalutgifterna måste behandlas med stor försiktighet har vi dock ansett det vara av intresse att försöka ställa frågor även på denna punkt.

Av intervjusvaren framgår att för dem som köpt sin bil på avbetalning under senare år räntor och amorteringar i många fall var en betydande utgiftspost. Av alla som köpt sin bil under 1953 hade 34 procent utgifter av detta slag<sup>2</sup> under 1954, medan bland dem som köpt bilen under 1954 motsvarande andel uppgick till 39 procent. För 1951 och 1952 var andelen 5 respektive 12 procent.

<sup>1</sup> Det har t sett sig praktiskt och lämpligt i detta sammanhang att föra in även avsättningarna under rubriken "utgifter".

<sup>2</sup> Här och i tablån har vi endast räknat med dem som haft en utgift uppgående till minst 50 kronor.



Bland dem som hade denna typ av utgift var betalningar på mellan 1 000 och 2 000 kronor vanliga. Fördelningen mera i detalj på belopp av olika storlek framgår av nedanstående tablå.

Ränte- och amorte- ringsutgift kronor	Procent bilägare med vidstående utgift med uppdelning på bilens inköpsår	
	1953	1954
Ingen utgift	66	61
50— 449	4	8
450— 949	6	9
950—1 949	11	13
1 950—2 949	5	5
2 950—3 949	4	2
3 950—	4	2
Ej uppgift	(0,7)	(0,4)
<b>Summa</b>	<b>100</b> (N=288)	<b>100</b> (N=550)

Att de erlagda amorteringarna för bilar köpta under 1954 i genomsnitt uppgår till lägre belopp än för bilar köpta 1953 (knappt 1 500 mot drygt 2 000 kronor) beror på att de förstnämnda inte innehafts hela året. Antalet månadsamorteringar blir därför mindre för dessa bilar.

Räknat på samtliga bilar uppgår utgifter av här behandlat slag i genomsnitt till cirka 450 kronor per år och bil.<sup>1</sup>

Bilägarna har också tillfrågats om de avsättningar i form av banksparande e. d. som de gjort för att skydda sig mot värdeminskningen på bilen. Av alla intervjuade bilägare gjorde 7 procent sådana avsättningar under 1954. Avsättningarna uppgick i genomsnitt till 1 200 kronor. Cirka 42 procent av denna grupp avsatte mindre än 1 000 kronor, 39 procent avsatte mellan 1 000

<sup>1</sup> Här liksom i fråga om garage, försäkring etc. har genomsnittsutgiften omräknats till årsbelopp. Se närmare om uppräkningsförfarandet i bilaga III.

och 2 000 kronor, medan de resterande 19 procenten avsatte mer än 2 000 kronor. Utslagen på samtliga bilägare blir avsättningen relativt obetydlig eller cirka 100 kronor per bil under 1954.

Det är naturligt att den genomsnittliga utgiften för räntor och amorteringar skall sjunka starkt med tiden eftersom den andel som har sådana utgifter då starkt minskar. Detta framgår också av nedanstående tablå, som dessutom visar motsvarande utveckling för avsättningarna.

Bilens inköpsår	Genomsnittlig årlig		Summa
	amortering etc.	avsättning	
kronor			
1954 <sup>1</sup>	500	79	579
1953	656	109	765
1952	167	153	320
1951	71	28	99
1950 och tidigare	17	89	106

(N = 1235)

<sup>1</sup> Uppgifterna för detta år omfattar i genomsnitt endast ungefär ett halvt års "utgifter".

Som man kunde vänta sig sjunker inte de genomsnittliga avsättningarna i samma takt som räntor och amorteringar. Studerar man utvecklingen enbart för dem som överhuvud har "utgifter" av detta slag visar det sig att sänkningen i de årliga beloppen går väsentligt långsammare.

De i undersökningen redovisade kapitalutgifterna uppgår totalt till cirka 550 kronor per bil och år eller hälften av de enligt ovan beräknade kapitalkostnaderna. Det ligger nära till hands att fråga sig vad som kan vara den reella innebörden av denna diskrepans. Det är emellertid svårt att på denna punkt dra någon bestämd slutsats. Kapitalkostnaden är ju för det första mycket schematiskt beräknad. Som tidigare framhållits är vidare uppgifterna om av-

sättningarna otvivelaktigt synnerligen osäkra och sannolikt för låga. Ränta på " eget kapital" kommer heller inte med bland utgifterna. Å andra sidan blir amorteringsutgifterna " onormalt" höga under en expansionsperiod eftersom de sjunker starkt med bil, innehavets längd. Vid en jämförelse måste man också ta hänsyn till det " bilspårande" som utförs av personer, vilka ännu inte har bil, men som kan komma att ersätta de bilägare, som inte lyckats täcka bilkostnaderna med sina löpande inkomster.

Summeras de kostnader som angetts i detta och föregående huvudavsnitt kommer man fram till en totalkostnad per bil och år på cirka 3 000 kronor.

Siffran 3 000 kronor kan sägas ange vad det under 1954 i genomsnitt kostade per år för en privatperson att hålla sig med personbil. Den genomsnittliga körsträckan uppgick då till cirka 1 300 mil; utslaget per mil blev beloppet 2,30 kronor.

#### VISSA INTÄKTER

" Genomsnittsbilisten" behöver emellertid inte räkna med så höga årliga kostnader för sin privatkörning eftersom han i genomsnitt kör en del av sina mil i arbetet och därigenom får vissa intäkter. Dessa intäkter kan han i princip antingen få från sin arbetsgivare i form av milersättning och dylikt, eller också kan de ta sig det uttrycket att han — om han har någon form av rörelse — debiterar denna vissa kostnader för bilens användning i " företaget". Han kan också erhålla ersättning från kamrater, släktingar etc. i samband med att han skjutsar dem till arbetet eller dylikt.

Totalt var det 30 procent av bilägarna som uppgav sig erhålla någon form av kontant ersättning under 1954. Hur ersättningen respektive de ersatta bilägarna fördelade sig med hänsyn till varifrån bidraget kom framgår av följande tablå. Redovisningen i det följande avser endast de bilägare, vilka vi kunnat följa under ett helt år. Se härom närmare i bilaga III.

Huvuddelen av ersättningen har utbetalts av arbetsgivare. Andelen blir i det närmaste 85 procent med hänsyn till att gruppen " Kombination av ovanstående" nedan som regel innefattar " Arbets-

Bidrag från	Fördelningen av		Ersättning per ersatt individ kronor
	ersättnings- beloppen procent	de ersatta bilägarna procent	
Arbetsgivare	81	61	1 611
Familjemedlemmar och vänner	12	25	556
Arbetskamrater	(1)	(3)	(294)
Bildelägare <sup>1</sup>	2	4	695
Övriga	(0,3)	(0,5)	(680)
Kombination av ovanstående	4	6	843
Ingen uppgift	—	(0,5)	—
<b>Totalt</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>1 218</b>

(N=199)

<sup>1</sup> Personer som bidragit till köpet av bilen.

givare” i kombination med någon av de andra. Ungefär två tredjedelar av de bilägare som fått ersättning har fått den från sin arbetsgivare. Övriga bidragsgivare spelar en ganska liten roll, och de belopp som utbetalas av dem är väsentligt lägre än de belopp som betalas ut av arbetsgivarna. Räknat i genomsnitt för alla bilägare uppgick de här redovisade bidragen till 350 kronor per bilägare och år.

Fördelar man bidragsbeloppen från arbetsgivare resp. övriga på olika yrkesgrupper erhålls resultaten i tablån på nästa sida.

Av ersättningen från arbetsgivarna tillfaller 80 procent förvaltningspersonalen medan arbetarna endast erhåller 4 procent och företagen 14.<sup>1</sup> Av ersättningen från övriga bidragsgivare tillfaller å andra sidan en relativt stor del arbetargruppen, nämligen sammanlagt 37 procent, medan företagen får 33 procent av beloppet. Detta är ett resultat av att det framför allt är arbetare och företagare som erhåller bidrag från andra än arbetsgivare. Som framgår av tablåns siffror spelar dock denna typ av ersättning

<sup>1</sup> Det rör sig givetvis här om företagare, som har annan sysselsättning vid sidan om sin företagverksamhet.

Yrkesgrupp	Procentuell fördelning av ersättningsbeloppen från	
	arbetsgivare	övriga
Företagare i jordbruk	(3)	24
Förvaltningspersonal i jordbruk	5	(2)
Arbetare i jordbruk	(1)	12
Företagare i övriga näringar	11	9
Förvaltningspersonal i övriga näringar	75	25
Arbetare i övriga näringar	3	25
Övriga	(2)	(3)
<b>Summa</b>	<b>100</b>	<b>100</b>
	(N=121)	(N=78)

relativt liten roll. Detta kan i och för sig te sig förvånande. Man föreställer sig ju ofta att ersättning från kamrater i samband med skjutsning till och från arbetet är relativt vanlig. Eftersom sådan ersättning i vissa fall inte är tillåten är det emellertid tänkbart att de intervjuade inte varit fullt uppriktiga på denna punkt.

Den ersättning som man erhåller från arbetsgivaren bör rimligen stå i en viss relation till det antal mil som körts i arbetet. En mycket stor del av dem som uppgivit att de kört i arbetet har emellertid inte erhållit någon ersättning härför.

I tablån nedan visas med uppdelning på yrkesgrupper i vilken utsträckning bilägarna fått ersättning för "arbetsmil" från arbetsgivaren samt storleken av ersättningen.

Företagarna erhåller mycket sällan någon ersättning från arbetsgivare för sina "arbetsmil". Förvaltningspersonalen erhåller å andra sidan som regel ersättning, och de årliga beloppen ligger uppemot två tusen kronor. Arbetarna får mer sällan någon ersättning från arbetsgivare, och det rör sig då om mera begränsade belopp.

De uppgifter som angivits i tablån över ersättningen per mil torde ligga lägre än den ersättning som faktiskt betalats och har endast medtagits för att ge vissa hållpunkter för en bedömning. Vi saknar nämligen kunskap om det antal mil för vilket ersättning

Yrkesgrupp	Andel som erhållit ersättning för "arbetsmil" <sup>1</sup> procent	Ersättning per ersatt person kronor	Ersättning per mil kronor
Företagare i jordbruk	3	(1 313)	(2,30)
Förvaltningspersonal i jordbruk	63	1 884	2,24
Arbetare i jordbruk	33	(493)	(1,69)
Företagare i övriga näringar	9	2 479	2,62
Förvaltningspersonal i övriga näringar	79	1 825	2,30
Arbetare i övriga näringar	37	444	0,76
Övriga	40	(833)	(1,15)
<b>Totalt</b>	<b>31</b> (N=391)	<b>1 610</b> (N=121)	<b>2,21</b> (N=121)

<sup>1</sup> Bland dem som uppgett att de kört i arbetet. Endast ersättning från arbetsgivare medräknad.

utgått i varje särskilt fall. Beräkningen grundar sig därför på genomsnittliga antalet arbetsmil i varje grupp. Variationen mellan de olika grupperna kan alltså dels bero på hur stor bilersättningen varit, dels på i vilken utsträckning man bland de ersatta fått ersättning för arbetsmilerna.

När det gäller att ta ställning till vilket "ersättningspris" man skall sätta på "arbetsmilerna" är det av vikt att försöka få någon uppfattning om varför personer, som uppgivit i många fall ganska omfattande körning i arbetet överhuvud taget inte redovisat någon ersättning för detta. Som framhållits ovan var det framför allt företagarna som inte fick någon ersättning från arbetsgivare för mil i arbetet. Av alla som uppgav att de hade kört i arbetet men som inte redovisade någon ersättning var sålunda drygt tre fjärdedelar företagare. Detta har sin naturliga förklaring i att det för deras del inte blir fråga om någon kontant ersättning utan i stället om att föra vissa kostnader på företaget. Undersöker man mera i detalj den återstående fjärdedelen visar det sig att det i en hel del fall rör sig om hemmansägarsöner och dylika, vilka i realiteten hör till företagargruppen, samt om handelsresande och andra där ersätt-

ningen för bilen tas ut i form av lön, provision e. d. Uppskattningsvis torde i åtminstone hälften av dessa fall bilersättning i realiteten utgå.

Det är inte möjligt att på grundval av föreliggande material göra någon säker uppskattning av hur stora intäkterna har varit. Det förefaller emellertid samtidigt önskvärt att försöka bilda sig en ungefärlig uppfattning om storleksordningen av den post det här gäller. Mot bakgrunden av vad som anförts ovan har det därvid tett sig rimligt att förfara så, att alla de av de intervjuade uppgivna arbetsmilen "debiterats" företagen till de på s. 84 angivna 2,30 kronor. Räknat per bil och år erhåller man på så sätt en debitering av cirka 1 000 kronor. Härtill kommer sedan de intäkter bilägarna erhållit genom att t. ex. skjutsa arbetskamrater. Dessa intäkter har satts lika med den ersättning, som erhållits från andra än arbetsgivare. I genomsnitt per bil och år uppgick den till cirka 70 kronor.

#### SAMMANFATTNING

De genomsnittsbelopp som angivits i anslutning till de olika posterna i det föregående har sammanfattats i följande tablå. I tablån har också angivits beloppen uppräknade till att avse hela den privata personbilsparken under 1954.

I tablån har de belopp vilka inte direkt grundar sig på i undersökningen framkomna resultat eller som har en speciell karaktär angetts inom parentes. Sådana uppgifter är givetvis behäftade med en icke oväsentlig osäkerhet.

De typer av poster som angetts i tablån nedan är de som den enskilde bilägaren eller potentielle bilköparen har anledning att ta med i sina kalkyler, när han vill bilda sig en uppfattning om kostnaden i sitt speciella fall för att hålla sig med bil för privat bruk. Den summa han därvid kommer fram till — genom att lägga samman posterna 1—7 och därefter dra ifrån 8 och 9 — får han sedan väga mot den nytta och det nöje, som han kan ha av en bil.<sup>1</sup> Vid

<sup>1</sup> Den gränsdragning som här skett mellan privatliv och förvärvsliv är naturligtvis i viss mån godtycklig.

	Genomsnittsbelopp 1954	
	per bil och år	<b>Totalt</b>
	kronor	miljoner kronor
1. Fordonsskatt	175	75
2. Försäkring	325	135
3a. Hyresgarage	75	65
b. Eget garage. Ber. värde	(85)	
4. Medlemsavgifter	40	16
5. Bensin och olja	900	380
6a. Betald reparation och service	300	125
b. Egna reparationer och service. Ber. värde	(160)	(70)
7. Kapitalkostnader	(1 000)	(416)
8. "Debitering på rörelse"	(1 000)	(416)
9. Intäkter av skjutsning o. d.	(70)	(30)

detta fortsatta kalkylerande torde det spela roll för honom att innehavet av bil kan betyda att han slipper vissa kostnader som han annars fått räkna med. Särskilt påtagligt för många människor torde vara att de nu slipper de utgifter de tidigare haft för färd till och från arbetet med bussar, spårvagnar, tåg och dylikt. Som visats i kap. 3 uppgick medelantalet mil för färd till och från arbetet till 170. Om man med ledning av buss-, spårvagns- och järnvägstaxor uppskattar milkostnaden till 50 öre kommer man fram till ett genomsnittligt belopp per bilägare på 85 kronor. Totalt för alla bilägare blir det 35 miljoner. Likartade resonemang kan föras i anslutning till t. ex. semesterkostnaderna.

Summerar man på ovan angivet sätt de belopp som återgetts i tablån kommer man fram till en kostnad per bil och år på ungefär 2 000 kronor. Detta är ett genomsnittsbelopp och det säger därför ganska litet om hur situationen kan te sig för den enskilde bilägaren. Som visats i det föregående är nämligen spridningen på de enskilda posterna synnerligen betydande och det finns all anledning att föreställa sig att detsamma skall gälla även för summan.



Redogörelsen ovan avser kostnaderna för privat användning av personbilar. När man emellertid t. ex. diskuterar hur innehav av bil påverkar en persons konsumtion och sparande i övrigt är det ofta inte kostnaderna som är av primärt intresse. Vid en sådan diskussion kan det finnas större anledning att t. ex. studera de löpande utgifter som bilägaren uppfattar att bilen förorsakat honom och som han normalt kan beräknas ta av sina löpande inkomster. De löpande utgifterna kan man få en föreställning om genom att i uppställningen ovan dra bort posterna 3b, 6b och 7 samt därefter lägga till räntor, amorteringar och avsättningar. Som tidigare visats uppgick dessa i genomsnitt till 550 kronor. Genomsnittssumman blir därför cirka 1 300 kronor. På samma sätt som i fråga om kostnaderna förefaller det troligt att spridningen mellan de olika bilägarna skall vara synnerligen betydande i fråga om löpande utgifter.<sup>1</sup>

Att man kan vänta sig att det skall vara en mycket stark spridning mellan olika typer av bilägare i fråga om kostnader och utgifter är ett förhållande som det är viktigt att ha i minnet vid varje analys av privatbilismen och dess ekonomiska förutsättningar och konsekvenser.

För att ge en viss föreställning om hur stor spridningen kan vara redovisas denna nedan för några speciella kategorier. Redovisningen omfattar av praktiska skäl endast dem som haft bil under hela året och avser den löpande utgiften. Det ter sig emellertid mindre lämpligt i detta sammanhang att beräkna "debitering på rörelse" med den schablonmässiga metod, som använts i det föregående. Vi har därför i stället endast gjort avdrag för de faktiskt utbetalade ersättningarna för arbetsmil. Framförallt för företagen men förmodligen också för arbetargruppen kommer man på så sätt fram till ett missvisande resultat. För förvaltningspersonalens del blir emellertid felet som framgår av den föregående redo-

<sup>1</sup> Det kan förtjäna påpekas att det naturligtvis i en del fall kan förhålla sig så att de löpande utgifterna inte tas ur de löpande inkomsterna eller att kontantinsatsen i samband med bilköp som här inte betraktats som någon löpande utgift i själva verket tas ur den löpande inkomsten.

görelsen av mindre omfattning. Tabblån omfattar därför endast förvaltningspersonalen samt därutöver de bilägare som inte använde sin bil i arbetet under 1954.

Löpande utgift kronor	Bilägare utan mil i arbetet procent	Förvaltningspersonal med mil i arbetet procent
Ingen utgift	—	12
—500	6	7
500—750	7	3
750—1 000	11	6
1 000—1 250	11	9
1 250—1 500	15	5
1 500—1 750	10	6
1 750—2 000	8	11
2 000—2 500	7	8
2 500—3 000	8	14
3 000—4 000	9	11
4 000—5 000	3	3
5 000—	5	5
Ej uppgift	—	—
<b>Summa</b>	<b>100</b> (N=253)	<b>100</b> (N=116)

Den genomsnittliga löpande utgiften för privat användningen av bilen uppgår för den första gruppen till 1 875 kronor och för den andra gruppen till 1 775 kronor. De ligger alltså båda påtagligt över genomsnittet. Spridningen är betydande. Mellan 16 och 24 procent har en bilutgift som är mindre än 1 000 kronor, medan 17 à 19 procent har en utgift som ligger över 3 000 kronor. I den andra gruppen har 12 procent "ingen utgift". Härmed avses utgiften noll eller att de i själva verket haft en inkomst genom att bilersättningen överstigit den löpande utgiften.

Det kan förtjäna understrykas att man kan vänta sig att spridningen för andra kategorier av bilägare, vilka inte är representerade i tabblån, kan te sig något annorlunda. I tabblån ingår, som påpekats, sålunda icke de bilägare vilka under året bytt bil eller

köpt bil för första gången. Detta betyder bland annat att individer med hög "omloppshastighet" på sitt bilinnehav blir underrepresenterade. Som nämnts ingår vidare varken arbetare eller företagare i tablån.

Som tidigare framhållits omfattar vårt material endast de personbilar som ägs av privatpersoner. Detta betyder att de totalsiffror som anförts i det föregående inte inkluderar privat användningen av de bilar som ägs av företag. Hade denna användning inkluderats förefaller det troligt att totalbeloppet för privat användning av personbilar ökat med mellan 5 och 10 procent.

## BILAGA I

# Primärmaterialets insamling och bearbetning samt medelfelsberäkningar<sup>1</sup>

### URVALSFÖRFARANDET

Vid insamlandet av materialet visade det sig lämpligt att samarbeta med statistiska centralbyråns utredningsinstitut, som har en intervjuarkår fördelad på de i centralbyråns basurval ingående 70 områdena. Dessa områden är spridda över hela landet och bildar tillsammans ett slags "miniatyr-Sverige" (beträffande basurvalets konstruktion och intervjuarkårens uppbyggnad se Statistisk Tidskrift 1954: 1 och 4).

Användandet av denna intervjuorganisation förutsatte, att endast bilägare hemmahörande inom de i basurvalet ingående kommunerna uttogs för intervju. På grund av avsaknaden av ett kommunvis uppställt bilägarregister måste urvalet företas i två faser. Först utvaldes genom systematisk sampling ett antal bilar från bilregistret inom varje län. Därefter identifierades de på privatpersoner (se kap. 2, s. 21) registrerade personbilar, vilkas hemort sammanföll med statistiska centralbyråns intervjuområden. Bland dessa bilar företogs sedan en subsampling, så att samma urvalsfraktion realiserades för samtliga intervjuområden. De personer på vilka bilarna inom detta subsample stod registrerade utgjorde undersökningens bilägarurval. Det på detta sätt dragna urvalet avser situationen den 8—9 december 1954, varför alla uppgifter om t. ex. den privatägda personbilsparkens sammansättning avser detta datum. I samband med urvalet insamlades från länsstyrelserna uppgifter dels angående bilens tjänstevikt, märke, modellår samt registreringsdatum samt dels angående bilägarens inkomst, ålder, kön och civilstånd.

<sup>1</sup> En utförligare redogörelse för undersökningens metoder kommer att lämnas i en senare publikation. Därvid kommer bland annat urvalet av icke bilägare att beskrivas.

#### INSAMLINGSFÖRFARANDET

Intervjuarbetet utfördes under februari—mars 1955, varvid uppgifter kunde insamlas från sammanlagt 1235 bilägare. Detta innebar en svarsprocent på 96 procent, vilket måste betraktas som ett mycket gott resultat för en undersökning av detta slag. Efter det att intervjuarbetet avslutats, har det insamlade materialet kodats samt stansats på hålkort.

Effekten av bortfallet har vi i fråga om de vid urvalet insamlade uppgifterna (se ovan) kunnat belysa genom att jämföra fördelningen av de intervjuade på en viss variabel, t. ex. inkomst, med fördelningen av samtliga utvalda på samma variabel. Sådana jämförelser visar att skillnaderna i procentfördelningarna håller sig omkring 1 procent. Detta visar, att vi tack vare den höga svarsprocenten kan räkna med att bortfallet utgör en relativt liten felkälla i fråga om resultat, som är baserade på *hela* den undersökta gruppens fördelning på en viss egenskap. Om vi bryter ned materialet i undergrupper och bortfallet är lokaliserat till en eller ett par av dessa undergrupper, kan naturligtvis bortfallet förorsaka ett större fel, vilket bör leda till ökad försiktighet vid dragandet av slutsatser beträffande skillnader mellan undergrupperna.

Det ovanstående gäller det *totala* bortfallet, dvs. de fall då ingen intervju alls kunnat genomföras. Man måste emellertid också ta hänsyn till det *partiella* bortfallet, som uppkommer genom att svar inte erhållits på en viss fråga. Detta slags bortfall varierar från fråga till fråga, och läsaren bör vara uppmärksam på uppgifterna om antalet eller proportionen "ingen uppgift" i de olika tabellerna. I procentfördelningarna har andelen intervjuer utan uppgift i regel angivits. Vid medeltalsberäkningarna skulle en fullständig redovisning av detta slag föra mycket långt. Det partiella bortfallet är vid de flesta frågorna relativt litet, men i några fall, bland annat beträffande uppgifterna om värdet av eget garage och eget arbete på bilen, är denna form av bortfall inte oväsentlig. Detta har då angivits i texten. En fullständig redogörelse på denna punkt kräver tillgång till grundtabellerna. Det har dock inte ansetts motiverat

att publicera dem i detta sammanhang. De finns emellertid att tillgå på IUI.

#### MEDELFELSBERÄKNINGAR

Vid urvalsundersökningar är resultaten att anse som mer eller mindre goda approximationer till de faktiska (sanna) värdena för den totala populationen, dvs. de resultat som skulle ha erhållits, om man undersökt alla individer och inte endast ett urval av dem. Skillnaden mellan de sanna värdena och de vid urvalsundersökningen erhållna värdena betraktas som *fel* i undersökningen, och man brukar härvid skilja på två slags fel, nämligen dels systematiska fel, dels slumpfel. En analogi kan hjälpa till att förklara innebörden av dessa begrepp. Vid skjutning på en skottavla visar skotten i regel en viss spridning kring en träffpunkt, som inte behöver vara tavlans centrum. Denna spridning är ett uttryck för slumpvariationen, medan avvikelsen mellan träffbild och tavlans centrum är ett uttryck för systematisk variation.

*Systematiska* fel kan uppkomma på flera olika sätt, t. ex. genom bortfall, genom urvalsförfarandet samt genom att vissa frågor missförstås. Bortfallet och det fel som detta kan föranleda har behandlats ovan. Beträffande det använda urvalsförfarandet ger det i princip icke upphov till något systematiskt fel. De använda frågeformulären har prövats i flera serier av provintervjuer och intervjuarnas arbete har i största möjliga utsträckning kontrollerats. I den mån systematiska fel kan tänkas ha uppkommit vid besvarandet av en viss fråga, har detta behandlats i texten, se t. ex. uppgifterna om inkomst från skjutsning av arbetskamrater till och från arbetet (kap. 6, s. 85). En typ av felkälla är att de intervjuade helt enkelt inte kommer ihåg hur det har förhållit sig på en viss punkt. När det gäller vissa av de utgifter som behandlas i kap. 6, t. ex. utgifterna för reparationer, kan man tänka sig att det förhåller sig på det sättet. Vi har givetvis ingen möjlighet att uttala oss med säkerhet på denna punkt. Kontakten med materialet och de intervjuade har emellertid gett oss ett starkt intryck av att dessa som regel håller mycket väl reda på de utgifter, som hänger samman med bilen.

Beträffande de *slumpmässigt* verkande felkällorna är det möjligt att approximativt beräkna den samlade effekten av felen. Sådana beräkningar har gjorts för fyra olika resultat i undersökningen och avsikten med beräkningarna är att exemplifiera slumpfelens storlek.<sup>1</sup> Beräkningarna gäller:

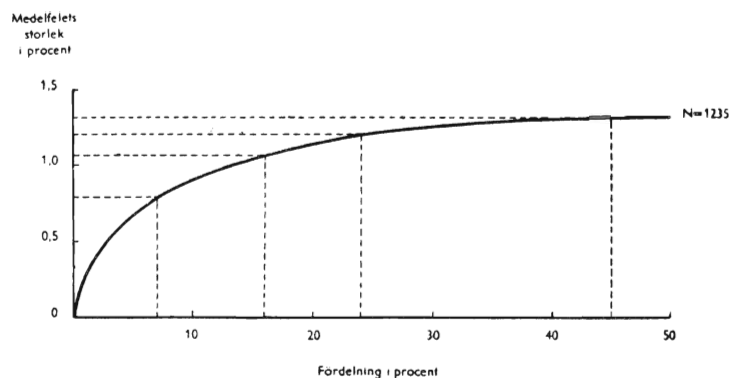
1. Procentuella antalet bilar, både fabriksnya och begagnade, inregistrerade under 1954: 45 procent. (Enkla) medelfelet är  $\pm 1,3$  procent; relativa medelfelet är alltså 2,9 procent.
2. Procentuella antalet bilägare som är ogifta: 24 procent. Medelfelet är  $\pm 1,2$  procent; relativa medelfelet 5 procent.
3. Procentuella antalet bilägare som är egna företagare inom jordbruk med binärningar: 16 procent. Medelfelet är  $\pm 1,1$  procent; relativa medelfelet 6,9 procent.
4. Procentuella antalet bilägare som har tjänstebostad: 7 procent. Medelfelet är  $\pm 0,8$  procent; relativa medelfelet 11,4 procent.

De ovan beräknade medelfelen, vilka som ovan nämnts är approximativa, skall tolkas så att om samtliga bilägare undersökts på samma sätt som det här använda urvalet av bilägare, skulle det sanna värdet för de fyra procenttalen "nästan säkert" (95 gånger på 100) ligga i det intervall kring det erhållna värdet, vars gränser utgörs av två gånger medelfelen. Det sanna värdet för bilar inregistrerade under 1954 ligger således "nästan säkert" i intervallet från  $45 - 2 \times 1,3 = 42,4$  till  $45 + 2 \times 1,3 = 47,6$  %, för procenten ogifta bilägare i intervallet 21,6 %—26,4 %, för procenten bilägande egna företagare inom jordbruk med binärningar i intervallet 13,8 %—18,2 % samt för bilägare med tjänstebostad i intervallet 5,4 %—8,6 %.

Om det numeriska värdet på medelfelen införs i ett diagram erhålls kurvan på s. 97.

De ovan redovisade medelfelen avser fyra specificerade procenttal. Det är givetvis inte möjligt att med ledning av dessa göra några bestämda uttalanden rörande medelfelen för andra procenttal.

<sup>1</sup> För de problem som aktualiseras vid medelfelsberäkningar av denna typ, se Hansen, Hurwitz & Madow: *Sample Survey Methods and Theory*, New York 1953, vol. I, ch 9.



Härför skulle ha erfordrats särskilda medelfelsberäkningar. Som en första approximation till dessa icke beräknade medelfel torde kunna användas formeln  $\sqrt{\frac{pq}{n}}$ . Ett sådant förfaringssätt är baserat på följande jämförelse mellan de ovan redovisade medelfelen och "medelfel" beräknade enligt formeln ovan.

Beräknat procenttal	Medelfel enligt undersökningen	Medelfel vid obundet urval
		$\sqrt{\frac{pq}{n}}$
45	1,31	1,41
24	1,20	1,22
16	1,06	1,04
7	0,79	0,74

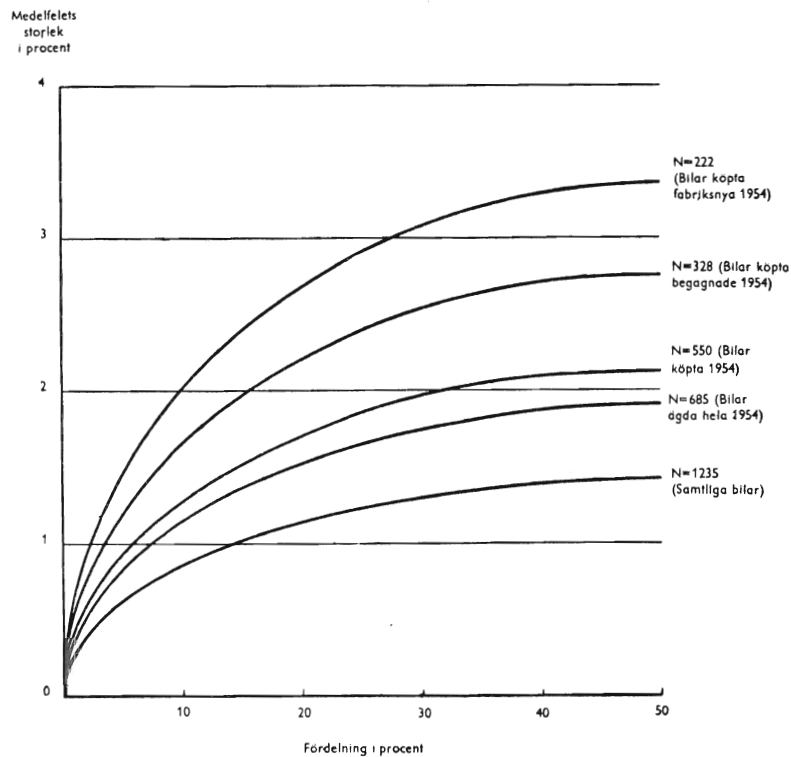
För de användningar som här är aktuella betraktar vi överensstämmelsen i ovanstående tablå som tillfredsställande. Det kan tilläggas att liknande överensstämmelser erhållits vid andra beräkningar utförda av statistiska centralbyråns utredningsinstitut<sup>1</sup>, vilket är ägnat att stödja det här använda förfarandet.

Ovanstående medelfel är beräknade på hela materialet, dvs. 1 235 observationer. Många av de i undersökningen presenterade

<sup>1</sup> Se bland annat Åldringvård, betänkande av 1952 års åldringvårdsutredning, SOU 1956: 1, s. 252.



resultaten baserar sig emellertid på undergrupper av detta material och slumpfelen blir då större. För att ge läsaren viss ledning vid bedömandet av felmarginalerna vid sådana resultat har vi beräknat medelfel för några procenttal, som är baserade på vanligt förekommande undergrupper. På grund av den goda överensstämmelsen i ovanstående tablå mellan undersökningens medelfel och medelfelen vid obundet urval har kurvorna i nedanstående diagram baserats på formeln  $\sqrt{\frac{pq}{n}}$ .



Ovanstående diagram visar, hur för samma procenttal medelfelen varierar med storleken av det stickprov, på vilket procenttalet är beräknat. Denna medelfelns variation med stickprovets storlek

medför, att det sanna värdet (se ovan) är att finna inom ett allt vidare intervall ju mindre stickprovet är.

I illustrationssyfte har medelfel också beräknats för följande två medeltal, nämligen

- a) det beräknade medelpriset för samtliga i undersökningen ingående bilar samt
- b) medelkörsträckan under 1954 för de bilar, som ägts av samme ägare under hela året. Resultatet av dessa beräkningar återges nedan.

Medeltal	Absolut medelfel	Medelfel i procent av respektive medeltal
a) 7 218 kronor (N=1235)	97 kronor	1,3
b) 1 316 mil (N=685)	26 mil	2,0

Dessa medelfel torde ge en ungefärlig uppskattning av de slumpfel man har att ta hänsyn till vid användandet av de i denna undersökning framräknade medeltalen. Vid mindre stickprov och mycket sneda fördelningar blir dock medfelen större. Det har dock inte förefallit motiverat att beräkna fler medelfel, eftersom de här använda metoderna för medfelsberäkningar är mycket arbetskrävande och dessutom andra felkällor i vissa fall också kan vara av betydelse.

Överhuvudtaget bör man vid dragandet av slutsatser från ett material av denna typ inte fästa alltför stor vikt vid en enstaka skillnad mellan två procenttal eller medeltal (även om skillnaden är stor) utan det är säkrare att om möjligt basera slutsatserna på de mönster av skillnader (även om skillnaderna var och en för sig är ganska små), som uppträder i materialet.

## Överslagskalkyl för antalet bilaffärer 1954

I vårt stickprov ingår 550 bilaffärer som gjordes 1954. Av dessa avser cirka 40 procent (222 st) köp av ny bil och cirka 60 procent (328 st) köp av begagnad bil. Uppräknat med faktorn  $373 = \left(\frac{461\ 000}{1\ 235}\right)^1$  motsvarar detta cirka 205 000 bilköp. Emellertid avser dessa köp endast tiden 1/1—8/12 1954, varför antalet köp ökar till cirka 220 000 om siffrorna beräknas för hela året. Emellertid vet vi att 29 av de begagnade bilarna som köpts 1954 var av årsmodell 1954, varför de troligen bytt ägare under detta år. Antalet bilaffärer bör av denna anledning ökas med  $29 \times 373 =$  cirka 11 000.<sup>2</sup> Av privatpersoner gjorda bilköp kan på detta sätt beräknas till minst 230 000. I själva verket skall denna siffra ökas med de fall där en begagnad bil av äldre årsmodell än 1954 bytt ägare flera gånger under detta år.

Av fabriksnya bilar köptes som ovan angivits  $222 + 29 = 251$  st i vårt sample, vilket motsvarar drygt 100 000 bilar om man korregerar för att vår undersökningsperiod inte omfattade hela året. Till dessa kommer så uppskattningsvis något 1 000-tal bilar av 1953 års modell, som köpts som fabriksnya under 1954, varför totala antalet fabriksnya bilar, sålda till privatpersoner, kan uppskattas till 105 000. Från inregistreringsstatistiken vet vi att cirka 22 000 nya bilar köpts av icke privata ägare, stat, kommuner, företag etc. Köpen av begagnade bilar inom denna kategori är troligen få, säg överslagsvis 10 000 bilar per år.

Totalt betyder detta *minst* 260 000 personbilsköp under 1954. Utförda överslagskalkyler tyder på att de bilar som bytt ägare mer

<sup>1</sup> Siffran 461 000 avser bilantalet den 31/12. Rätteligen borde siffran avse antalet privatägda bilar 8/12—54. För den följande kalkylen har detta emellertid ingen nämnvärd betydelse.

<sup>2</sup> Här finns en risk för dubbelräkning då dessa bilar kan ha inräknats bland fabriksnya bilar köpta av stat, kommun, firmor etc.

än en gång under 1954 och som troligen ej kommit att ingå i kalkylen skulle uppgå till 30 000—50 000 st. Därför torde det vara rimligt att öka antalet bilaffärer från tidigare nämnda 260 000 till 300 000. Denna ökning, 40 000, har här helt förts till den privata sektorn. Affärerna fördelar sig på följande sätt:

		Cirka
Privatköp	Nya	105 000
	Begagnade	165 000
Ej privatköp	Nya	22 000
	Begagnade	10 000
<b>Totalt</b>		<b>cirka 300 000</b>

Värdet av dessa affärer har beräknats för de privata bilarna utifrån materialets genomsnittspriser för nya respektive begagnade bilar (9 100 och 4 700). För stats-, kommun- och företagsköpta bilar har priserna satts något högre eller till 10 000 kronor för de nya och 5 000 kronor för de begagnade bilarna.

## Kommentar till beräkningarna i kap. 6

När det gäller att genom intervjuer bilda sig en uppfattning om hur stora utgifterna har varit t. ex. för bensin och olja under 1954 kan man antingen intressera sig för utgiften per bil eller bilägare. I det första fallet möter man då svårigheten att samma bil kan ha innehafts av flera olika personer under året och i det senare att samma person kan ha innehaft flera olika bilar.

Både av intervjutekniska skäl och med hänsyn till önskvärdheten av att kunna bearbeta materialet såväl med utgångspunkt från bilen som bilägaren var det praktiskt att låta intervjuerna avse endast den bil, som innehades vid urvalstillfället. Allt efter vad som var lämpligast ur intervjusynpunkt inhämtades därefter om denna bil antingen uppgifter om utgifterna under den tid, som bilägaren innehaft bilen, eller om en beräknad årsutgift. Vilket förfaringssätt, som valdes i varje särskilt fall framgår av det följande. När det gällt att från det på så sätt insamlade materialet räkna fram hur stora utgifterna har varit per bil och år under 1954 respektive storleken av dessa poster för hela den privata personbilsparken under samma år har vi arbetat med följande gruppering av bilarna:

1. "Genomgångsbilar" = bilar ägda av samma person under hela året. Utgör 685 st eller 56 procent av hela materialet.
2. "Bytesbilar" = bilar som under året bytt ägare. Utgör 328 st eller 27 procent av hela materialet. Bland dessa ingår 29 st fabriksnya bilar, som bytt ägare under året.
3. Fabriksnya bilar = bilar inregistrerade för första gången under 1954. Utgör 222 st eller 18 procent av hela materialet.
4. Skrotbilar = bilar som skrotats under året.

Vid våra beräkningar har vi inte alls kunnat ta någon hänsyn

till de under året skrotade bilarna, eftersom vi för dessa helt saknar uppgifter. Denna grupp torde dock inte uppgå till mer än fem procent av medelantalet bilar under 1954. Utelämnandet av dessa bilar torde därför inte ha någon större betydelse för resultaten. I vissa fall kan det medföra att genomsnittsutgiften blir något för låg, medan den i andra blir något för hög beroende på om utgifterna för "skrotbilarna" i de aktuella fallen kan beräknas vara över eller under genomsnittet.

Av framställningsmässiga skäl är det lämpligt att låta uppräkningsarna utgå från uppgifter om den genomsnittliga utgiften per bil och helt år. Med hänsyn härtill är det nödvändigt att för den del av bilparken som innehafts endast under en del av 1954 (grupp 2 och 3) låta utgifterna avse årsbelopp. Dessa genomsnittsuppgifter har sedan räknats upp till totalutgifter genom multiplicering med medelantalet bilar under året. Med ledning av uppgifterna i kap. 1 kan man beräkna att medelantalet privatbilar under 1954 uppgick till 416 000. En förutsättning för att beräkningarna skall ge ett korrekt resultat är att nytillskottet av bilar skall fördela sig något så när jämnt på årets tolv månader. Ett studium av registreringsstatistiken visar att under de första sex månaderna av 1954 sammanlagt inregistrerades 45 procent av bilarna det året, medan det under det andra halvåret inregistrerades 55 procent. Fördelningen var alltså relativt jämn.

För olika typer av utgifter har de i det föregående angivna allmänna principerna tillämpats på följande sätt:

*Utgifter per mil.* Vi har här på grundval av uppgifter om grupp 1 beräknat medelantalet mil per bil och år. De utgifter som de olika bilägarna i hela materialet uppgett för den tid under året de innehaft bilen har därefter dividerats med det antal mil de uppgett för samma tid, varefter milbeloppet med hjälp av den tidigare nämnda genomsnittliga årliga körsträckan och medelantalet bilar under året räknats upp till totalbelopp. Genom att vi varit tvungna att utgå från körsträckan för endast en del av materialet kan ett systematiskt fel av mindre omfattning tänkas uppkomma. Nämnda typ av beräkning har använts i fråga om *bensin* och *olja, reparationer*

och *service* samt för *kapitalutgifterna*. I princip innebär detta förfaringsätt att man antagit att utgifterna per mil i genomsnitt skall vara desamma för den del av året som vi saknar uppgift om, som för den del intervjuerna täcker. Eftersom kapitalutgifterna sjunker starkt med tiden skulle man kunna vänta sig att vår metod i detta fall gav ett något för högt värde. Som kontroll har vi därför även räknat upp kapitalutgifterna så, att den vid intervjuerna uppgivna totalutgiften per bil multiplicerats med antalet privatbilar vid årets slut (nollantagande). Detta ger ett tal som ligger 1,8 procent lägre. Felet är alltså av ringa betydelse.

För värdet av *egna reparationer* och *service* har det inte varit möjligt att förfara på samma sätt utan uppräknningen grundar sig där på uppgifter om värdet av detta arbete för de genomgående bilarna (grupp 1). Även i fråga om *medlemsavgifter*, *extra utrustning* etc. har det av intervjutekniska skäl tett sig lämpligt att förfara på samma sätt. I dessa fall torde det inte vara möjligt för de intervjuade, som innehaft bilen endast under en del av året och som kanske under en tidigare del av året haft en annan bil, att klara ut hur stor del av utgifterna respektive arbetet som faller på den vid intervjutillfället aktuella bilen respektive på andra bilar. Även i de fall där de inte haft någon bil förut torde deras uppfattning om utgifterna ofta inte hänföra sig till den aktuella tiden. Av likartade skäl har vi förfarit på samma sätt med de *ersättningar*, som bilägarna erhållit. Det är samtidigt givet att eftersom vi här stöder oss på endast en del av materialet finns det en viss risk för systematiska fel.

*Garage, försäkring och skatt.* Uppgifterna avser här i samtliga fall årsutgiften för den bil som innehades vid urvalstillfället. Avdrag har dock i fråga om försäkring och skatt gjorts i den mån bilen varit avregistrerad under någon del av året. Detta innebär alltså, att årsutgift även angetts för fabriksnya bilar, som endast existerat under en del av året. Att vi valt denna väg sammanhänger bland annat med att de intervjuades kunskaper om utgifternas storlek i alla fall närmast torde hänföra sig till årsbeloppen. Uppskattningen av årsutgiftens storlek har gjorts av de intervjuade själva.

## TABELLBILAGA



*Bilagetabell 1. Antal personbilar per 1 000 invånare i USA, Kanada, Sverige, Storbritannien och Frankrike 1916—55*

År	USA	Kanada	Sverige	Storbri- tannien	Frankrike
1916	33	10		4	
17	46	14		3	
18	54	19		2	
19	64	23		3	
20	77	29		4	
1921	85	38		6	
22	97	41		7	
23	118	57	6	9	
24	135	63	8	11	
25	150	69	10	13	
1926	164	78	12	17	
27	169	86	13	19	
28	176	95	15	21	
29	189	102	16	23	18
30	187	103	17	25	27
1931	180	99	17	25	
32	167	90	17	26	31
33	163	86	16	28	
34	170	89	16	30	
35	177	91	17	33	
1936	188	95	19	37	
37	197	100	21	40	39
38	194	104	25	43	42
39	200	106	29	44	
40	207	109	6	31	
1941	222	111	5	32	
42	206	104	6	18	
43	191	101	6	15	
44	185	98	6	16	
45	184	96	8	31	

*forts.*

	År	USA	Kanada	Sverige	Storbri- tannien	Frankrike
<i>forts.</i>	1946	199	100	20	38	
	47	213	109	24	41	
	48	226	116	26	42	
	49	242	126	28	45	37
	50	268	141	36	47	
	1951	276	150	44	47	40
	52	275	161	49	49	46
	53	285	171	60	55	47
	54	296	168	74	61	49
	55			89		

*Källa:* Fordon 1916—50: USA: Automobile Facts and Figures 1951  
 Kanada: Facts and Figures of the Automobile Industry 1951  
 Sverige: Bilismen i Sverige i statistisk belysning 1950  
 Storbritannien: Basic Road Statistics 1951  
 1932: Frankrike: Statistical Yearbook 1953  
 1951—52: Samtliga länder: Statistisk Årsbok för Sverige  
 1953: USA, Kanada: Bilismen i Sverige 1954; Sverige, Storbritannien: Statistisk Årsbok för Sverige  
 1954: USA, Kanada, Storbritannien, Frankrike: Bilismen i Sverige 1955; Sverige: Statistisk tidskrift 1956: 2  
 1955: Sverige: Uppskattning  
 Frankrike: 1929, 30, 37, 38, 49, 53: Statistisk Årsbok för Sverige; 1954: Statistisk tidskrift 1956: 2.  
 Befolkning: Respektive länders statistiska årsböcker.

Bilagetabell 2. Priser för vissa tekniskt oförändrade bilar  
vid slutet av åren 1935—55

År	Datum	Pris kronor	Märke	Källa
<i>Citroën B 11 Sport</i>				
1937		5 775		Svensk Motor Tidning 1937: 20
1938		5 250		„ „ 1938: 14
1939		4 375		„ „ 1939: 6
1946	3/6	6 950		Priskontrollnämnden
1947	18/6	7 900		„
1947	20/11	8 200		„
1948	16/1	8 860		„
1950	9/2	9 600		„
1950	20/5	9 150		„
1951	5/3	9 750		„
1951	18/6	9 950		„
1951	25/10	11 055		„
1951	9/11	11 835		„
1953	13/7	11 500		„
1953	21/12	10 350		„
1954	25/3	9 950		„
1955		10 340 <sup>1</sup>		„
<i>DKW Reichklasse — IFA F-8</i>				
1935		2 900	DKW — Reichklasse	Svensk Motor Tidning 1935, 21/5
1938		3 200	„	„ „ 1938: 36
1939		3 200	„	„ „ 1939: 6
1952	28/4	6 665	IFA F-8	Svenska Bil- & Traktorimporten
1953	12/6	6 000	„	„ „ „ „
1953	21/12	4 800	„	„ „ „ „
1954	1/9	4 600	„	„ „ „ „
1955		5 135 <sup>1</sup>	„	„ „ „ „
<i>Fiat 500 Standard — Convertible</i>				
1936		2 700	500 — Standard	Svensk Motor Tidning 1936, 8/9
1937		2 575	„	„ „ 1937: 16
1938		2 575	„	„ „ 1938: 12
1939	}	2 400	„	„ „ 1939: 6
1939		2 550	500 Convertible	Svenska AB Fiat

<sup>1</sup> Inkl. accis.

forts.

forts.

År	Datum	Pris kronor	Märke	Källa
1947	18/1	4 500	500 Cconvertible	Svenska AB Fiat
1949	4/3	4 950	„	„ „
1951	17/1	5 605	„	„ „
1951	19/2	5 880	„	„ „
1951	1/8	5 980	„	„ „
1951	25/10	6 645	„	„ „
1953	21/12	5 980	„	„ „
1954	18/1	5 600	„	„ „
1955		6 100 <sup>1</sup>	„	„ „
<i>Ford Junior — Anglia — Popular</i>				
1935		2 850	Ford Junior	Ford Motor Co AB
1936		2 650	„	„
1937		2 650	„	„
1938		2 550	„	„
1939		2 675	„	„
1946	1/2	4 500	Ford Anglia	„
1946	4/9	3 825	„	„
1947	4/12	4 300	„	„
1948	12/4	4 900	„	„
1948	21/4	4 700	„	„
1949	3/1	5 000	„	„
1950	26/1	5 300	„	„
1951	2/3	5 800	„	„
1951	3/11	6 445	„	„
1952	15/5	6 100	„	„
1952	15/7	5 700	„	„
1953	24/10	5 220	Ford Popular	„
1953	30/12	5 220	„	„
1954	18/1	4 700	„	„
1954	3/5	4 810	„	„
1955		5 440 <sup>1</sup>	„	„

<sup>1</sup> Inkl. accis.

forts.

forts.

År	Datum	Pris kronor	Märke	Källa
<i>Mercedes Benz 170 V—SV 4 d. Sedan</i>				
1936		6 600	170 V 4 d. Sedan	Svensk MotorTidning 1936, 21/4
1937		6 500	„	„ „ 1937: 20
1938		6 500	„	„ „ 1938: 12
1939		6 250	„	„ „ 1939: 6
1950	3/3	11 600	„	Priskontrollnämnden
1950	15/8	11 500	„	„
1951	25/10	12 780	„	„
1953	21/9	13 900	170 SV 4 d. Sedan	„
1953	21/12	12 510	„	„
1954	25/3	11 500	„	„
1954	3/5	10 890	„	„
1955		11 800 <sup>1</sup>	„	„
<i>Opel Kadett — Moskvitsch</i>				
1937		3 000	Opel Kadett	Svensk MotorTidning 1937: 20
1938		2 950	„	„ „ 1938: 12
1939		2 590	„	„ „ 1939: 6
1950	30/3	5 950	Moskvitsch	AB Gradur
1951	1/6	6 300	„	„
1951	25/10	7 000	„	„
1952	1/2	7 225	„	„
1953	3/1	6 740	„	„
1953	21/12	5 995	„	„
1954	3/5	5 905	„	„
1954	25/10	4 985	„	„
1955		5 665 <sup>1</sup>	„	„

<sup>1</sup> Inkl. accis.

Bilagetabell 3. Genomsnittspris för nya och begagnade bilar fördelade på årsmodeller och registreringsår

Årsmodell	Genomsnittspris för bilar registrerade								An- tal
	före 1940	1940— 45	1946— 49	1950	1951	1952	1953	1954	
<i>Nya bilar</i>									
—1934	(9 300)	—	—	—	—	—	—	—	2
1935—39	5 090	(5 230)	(3 200)	(5 500)	—	—	—	—	13
1940—45	—	—	—	—	—	—	—	—	—
1946—49	—	—	9 140	6 830	(9 500)	(8 500)	—	—	23
1950	—	—	—	8 660	8 830	(11 800)	(4 000)	—	64
1951	—	—	—	—	10 430	11 540	(10 100)	(8 330)	53
1952	—	—	—	—	—	12 060	9 800	9 980	53
1953	—	—	—	—	—	—	11 040	9 440	146
1954	—	—	—	—	—	—	(9 800)	9 060	161
<i>Begagnade bilar</i>									
—1934	(2 700)	—	—	2 000	(1 900)	(2 030)	1 480	1 020	27
1935—39	(3 570)	(3 180)	4 210	3 880	3 960	3 570	3 320	2 060	235
1940—45	—	—	—	—	—	—	—	(2 100)	4
1946—49	—	—	9 030	7 930	7 610	6 760	6 030	4 210	139
1950	—	—	—	(6 830)	8 330	7 370	6 880	4 920	110
1951	—	—	—	—	(5 900)	10 930	8 100	5 920	77
1952	—	—	—	—	—	8 770	8 480	7 230	41
1953	—	—	—	—	—	—	10 450	7 430	57
1954	—	—	—	—	—	—	—	8 060	29

(N=1235)

Källa: Utredningens material.

*Bilagetabell 4. Inköpspris 1954 för nya och begagnade bilar fördelade efter köparens inkomst 1953*

Köparens samtaxerade inkomst 1953	Bilar köpta 1954	
	nya bilar genomsnitts- pris	begagnade bilar genomsnitts- pris
	kronor	
— 5 000	7 620	3 460
5 001— 8 000	8 310	4 010
8 001—10 000	8 190	4 260
10 001—12 000	8 370	4 560
12 001—15 000	9 410	5 550
15 001—17 000	8 990	4 730
17 001—20 000	10 050	10 300
20 001—25 000	9 450	7 360
25 001—30 000	11 090	9 220
30 001—	13 480	9 580

(N=550)

Bilismens kraftiga expansion är ett av de mest dynamiska inslagen i den privata konsumtionens utveckling i Sverige. Den svenska personbilsparken är nu i relation till folkmängden störst i Europa.

De första resultaten från IUI:s bilundersökning, som är baserad på intervjuer med cirka 1250 bilägare, finns i denna skrift. Här presenteras fakta om personbilarna och deras ägare som kan bidra till att klargöra den roll bilismen spelar i vårt samhälle.

Några rubriker ur boken:

Privatbilisternas bilkostnader, Bilköpets finansiering, Bilens användning, Den privata bilparkens sammansättning.

Pris 9:50 kr

ALMQVIST & WIKSELL, STOCKHOLM