

Hur bilen kommer att skapa om vårt liv och våra vanor diskuterades något i *Industria* 2/55. Här spinner vi vidare på ämnet och låter Åke Ortmark leka med siffrorna kring frågan ...



Bil eller buss är inte enbart en fråga om pengar, anser tecknaren MAGNUS GERNE.

# Vad kostar bilen per

BERÄKNINGAR över hur mycket det kostar att köra bil utförs årligen i Sverige av bl.a. Kungliga Automobilklubben (KAK) och Motormännens Riksförbund (M). Deras kalkyler brukar få vidsträckt publicitet och omfattas vanligen med rätt stor respekt, även om väl en och annan bilägare muttrat litegrann inför någon siffra som synts honom särskilt astronomisk. En kvällstidning reagerade för en tid sedan ungefär likadant och sade att kalkylerna ibland gett intryck av att vara mer eller mindre medvetet uppbyggd anti-bilpropaganda.

Första intrycket av kalkylerna är verkligen att slutsummorna är imponerande höga. Enligt de beräkningar som KAK och M gemensamt utförde i början av 1954 skulle det kosta inte mindre än 3 500 kr att köra en 8 000-kronorsbil tusen mil om året, medan den som kör tretusen mil måste räkna med över 7 000 kr. Det är begripligt att den potentielle bilägaren kan bli lätt skakad av dessa siffror och det är troligt att han många gånger anser det omöjligt att pressa in så stora summor i sin årliga budget.

Det är också anmärkningsvärt att kalkylerna, deras utformning och resultat så sällan debatteras. Så pass invecklade som kostnadsproblemen — och kostnadsbegreppet — är borde åtskilligt kunna sägas för och mot dessa kalkyler. Är det kanske onödigt att skrämja de bilägande bilägarna med alla dessa tusenlappar? Kan man kanske köra bil betydligt billigare? Vad

innebär det när man säger att det kostar så och så mycket att köra bil? Hur kan lägre inkomsttagare ha råd med bil?

### KAK:s och M:s maximikalkyl

KAK:s och M:s kalkyl — se tabellen — täcker fyra typbilar; inköpsvärdena är 8 000, 10 000, 13 000 och 17 000 kr. Kostnaderna är beräknade som genomsnittskostnader och det påpekas att bilägaren kan behöva justera dem så att de stämmer för hans egen vagn. Eftersom man tydligen velat uppskatta hur mycket det maximalt kostar att köra bil har man tänkt sig att bilisten inte ens tvättar bilen själv; naturligtvis utför han då heller inte några reparationer på bilen, som är placerad i garage för 480 kr om året, slukar bensin för 60 öre litern och olja för 2:25 litern.

Försäkringspremierna är beräknade som en vägd medelpremie för samtliga tariffområden och täcker en fullständig försäkring — det har man »obligatoriskt» räknat med. Räntefoten är fyra procent och det antas att en gummiutrustning (fem däck) räcker fyrtusen mil.

Enligt beräkningarna har det blivit billigare att köra bil mellan 1953 och 1954. Totala årskostnaden för att driva småbilen tusen mil har minskat från 4 100 till ung. 3 500 kr. Sänkningen beror dels på att man klokt nog börjat ta hänsyn till att bilägarna får bonus på försäkringen — man räknar med trettio procent — och dels på att

avskrivnings- och räntekostnaderna sänkts genom priset på småbilar. Dessutom har avskrivningstiden förlängts, eftersom »de moderna bilarna, även småvagnarna, visat sig vara något hållbarare än man kunnat förutse i tidigare beräkningar.»

Man kan anta att KAK och M sätter ihop dessa kalkyler som något slags service åt bilisterna. Det är alltså knappast deras avsikt att generellt fastslå t.ex. att det kostar 3 500 kr per år att köra en småbil tusen mil. Deras ambition är snarare att förse bilisterna med mallar, där de speciella kostnaderna i de olika sårfallen kan plockas in.

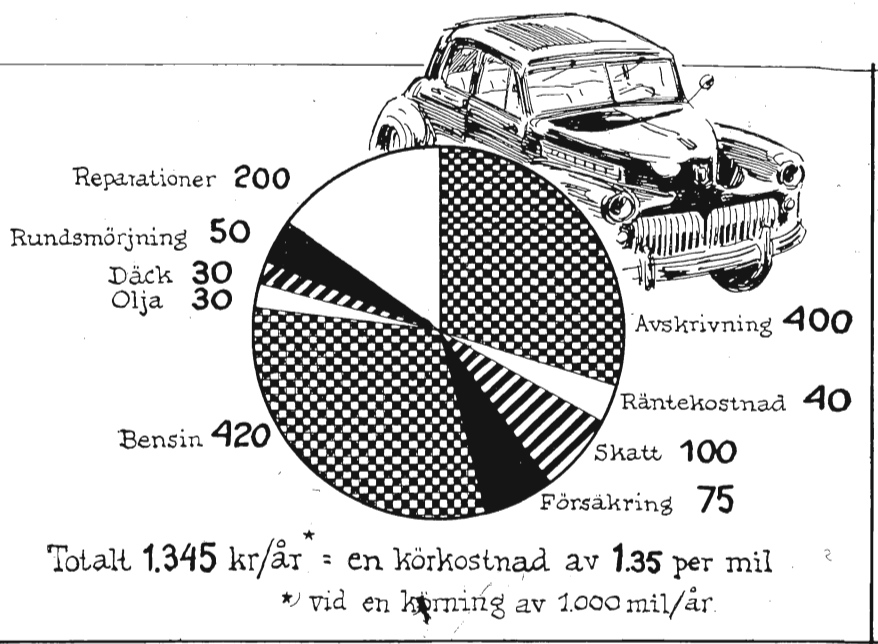
### Behöver en småbil kosta 3:50 per mil?

I pressreferaten och i diskussionen man och man emellan har emellertid syftet med kalkylerna ofta missuppfattats. Bilisten ser oss djupt in i ögonen och förklarar med dyster stämma att det kostar 3 500 kr om året att köra en småbil. Han bortser då från att det naturligtvis är alldeles uppåt väggarna att försöka konstatera som en allmän sanning hur mycket det kostar att driva en bil. Bilisten har beroende på skilda förutsättningar ifråga om t.ex. klimat, begåvning och temperament stora möjligheter att bolla med siffrorna på det mest föraktfulla sätt och i de flesta fall blir resultatet sannolikt rätt kraftiga sänkningar.

Vi håller oss till småbilen som körs tusen mil om året och bortser från att den moderna bilen återigen kan visa sig »hållbarare än man kunnat förut-

se». Avskrivningstiden nio år accepteras alltså, men man kan gärna hålla i minnet att avskrivningskostnaden sjunker med ung. 80 kr om året om man kan förmå bilen att rulla ett år till. Avskrivningsbeloppet (778 kr) får således stå kvar och samma sak gäller medelräntan (167 kr) — även om man kan sätta ett frågetecken vid räntefoten fyra procent —, skatten (100 kr) och bränslet (480 kr). De återstående posterna låter frisera sig.

Antag att vår bilägare — i likhet med de flesta andra bilister — nöjer sig med den obligatoriska försäkringen. Den kostar i större delen av landet (tariffområde III) 255 kr. Med trettio procents bonus blir det 150 kr i försäkringskostnad i stället för maximumkalkylens 573 kr. Antag vidare att han skulle låta bilen stå ute, varigenom garageavgiften på 480 kr inbesparas



Den händigare Johansson kan med egna reparationer få sin billiga bil att gå för 1:35 pr mil.

# mil - 3:50 eller 61 öre?

(jfr nedan). Oljekostnaden (60 kr) kan sänkas; vi antar att han klarar sig med sju oljebytten per år på 2,5 liter, vilket gör 40 kr. Vidare kan vår sparsamme bilägare genom att sköta vissa reparationer och tvättning etc. själv sänka den posten till såg 400 istället för 720 kr. Gummikostnaden bör kunna minskas åtminstone ner till 100 kr genom regummering av däcken.

Genom dessa något godtyckliga men i stort sett tämligen hederliga manipulationer har vi sänkt årskostnaden från 3 500 kr till 2 215 kr, en minskning på 1 285 kr. Milkostnaden blir ung. 2:20 istället för 3:50. Denna beräkning är varken »felaktigare» eller »riktigare» än motororganisationernas. Det är en annan beräkning.

Några ord om garaget kanske bör läggas till. Herrar tekniker tycks som bekant ha svårt att samsas om vilken betydelse garaget har för bilen. Somliga anser att bilen mår på ett avgörande sätt bättre av att stå även i ett kallt villagarage (kring eller under tio grader), medan andra med eftertryck hävdar att garaget måste vara ordentligt varmt för att göra verklig nytta och att f.ö. denna nytta ofta överdrivs. I många fall tycks man enligt dessa experter lika gärna kunna låta bilen stå ute om man vårdar den speciellt ömt. Låt oss för kalkylens skull hålla med de senare experterna och lägga till — högt räknat — 100 kr för den tillkommande vården. Totala årskostnaden skulle då bli 2 315 kr eller ung. 2:30 per mil.

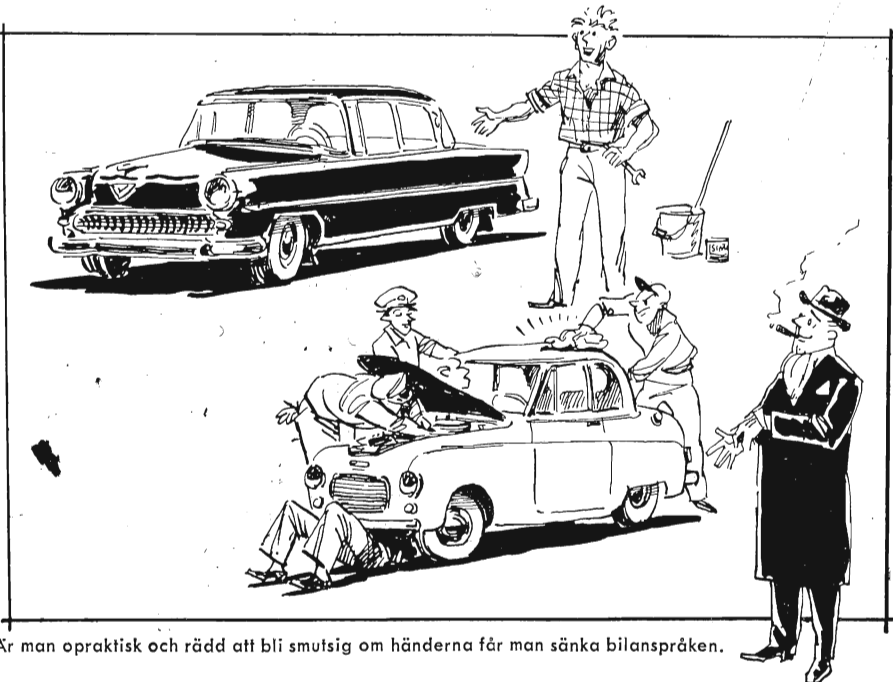
Denna räknelek visar att många bilägare bekvämt kan hålla sina bilkostnader under 3 000 per år. Årskostnaden kan naturligtvis vidare minskas med de utgifter man undgår genom att äga bil. Den som bor i en stockholmsk förtort lägger antagligen ner ca 300 kr om året på resor till och från arbetet; det räcker för att täcka mer än hälften av bränslekostnaden för småbilen. Och den som med hustru och barn gör semesterresan per bil istället för tåg sparar avsevärda belopp.

*”Hur kan Johansson ha råd med bil?”*

Men även sedan man börjat röra sig i den ganska behagliga sfären mellan

två och tre kronor per mil kan det vara svårt att förstå hur en del människor har råd med bil. Många blev också imponerade när Åke Englund och Alexej Pellijeff i oktober 1953 publicerade sin undersökning »Personbilarna och deras ägare», där det står att hälften av Sveriges personbilägare har inkomster som understiger 10 430 kr. Bortsett från de invändningar som eventuellt kan göras mot undersökningsresultatet är det väl också alldeles tydligt att bilismen expanderat kraftigt i de lägre inkomstklasserna.

Hur ska man förklara det? Kan vi komma ner under två kronor per mil?



Är man opraktisk och rädd att bli smutsig om händerna får man sänka bilanspråken.

Karl-Olov Samuelsson vid Industriens Utredningsinstitut gav i Svenska Dagbladet den 31.10.1954 under rubriken »Hur kan Johansson ha bil?» vad han kallar en »bidragande förklaring» till bilismens expansion i de lägre inkomstklasserna. Samuelsson har konstruerat en minimikalkyl som visar att man under speciellt gynnsamma omständigheter antagligen kan driva en bil för 1:50 per mil eller därunder.

Samuelssons kalkylbilist är en händig karl som sköter mindre reparationer själv och använder ett annars outnyttjat vagnslider som garage. Han har köpt en begagnad bil från 1939 eller 1946—48 för 2 000 kr. Hans avsikt är att köra bilen tusen mil per år i fyra år, varefter han hoppas kunna sälja vagnen för 400 kr. Avskrivning per år blir alltså 400 kr och räntekostnaden efter tre procent blir 40 kr. Skatten går på 100 kr och försäkringen på 75 kr. (Johansson har ägt motorcykel tidigare och befinner sig i högsta bonusklassen, 70 procent, och betalar alltså bara 30 procent av de 255 kronorna i tariffområde III.)

Johansson använder 700 liter bensin om året — 420 kr — och oljan kostar honom 30 kr. Han måste byta två däck under de fyratusen milen och däckkostnaden per år blir ca 30 kr. För rundsmörjning, tändstift etc tillkommer 50 kr och för reparationer 200 kr. Denne avundsvärde man kan således driva sin bil för ungefär 1 350 kr om året eller 1:35 per mil.

### Något fräckare manövrer

Vi har nu utan större besvär krupit under tre kronor per mil och tack vare folkbilen, den begagnade bilen, har vi också lyckats pressa oss under två kr. Det viktigaste och samtidigt besvärligaste steget i denna artikel återstår tydligen att ta, det steg som ska föra oss under en krona per mil.

Ett sätt att — i viss mening — sänka bilkostnaderna radikalt är att inte räkna med avskrivningar och räntekostnader. Det låter oansvarigt och förmodligen är det också ett mycket fult utslag av ekonomisk analfabetism. Frågan är emellertid om man inte kan ta till dylka, lite fräcka manövrer för att förklara bilismens spridning i de lägre inkomstklasserna. Syftet är då närmast att modifiera det teoretiskt-företagsekonomiska betraktelsesätt som ligger bakom de tidigare kalkylerna och den närmare innebörden av knepet är i stort sett bara att man betraktar problemet på ett lite mer låt oss säga vardagligt sätt, eller om man så vill vansinnigt sätt.

Ett exempel på att bilen som psykologiskt fenomen är mycket intressant

(Forts. på sid. 56)

	Exempel I:	Exempel II:	Exempel III:	Exempel IV:
INKÖPPRIS (inkl. gummi) .....	8.000: — kr	10.000: — kr	13.000: — kr	17.000: — kr
Avskrivningsbelopp .....	7.000: — kr (8.000 / .500 / .500)	8.950: — kr (10.000 / .550 / .500)	11.950: — kr (13.000 / .550 / .500)	15.700: — kr (17.000 / .800 / .500)
Gemensnittligt försäkringsvärde .....	5.000: — kr	6.000: — kr	8.000: — kr	10.000: — kr
Gummiutrustningens värde .....	500: — kr	550: — kr	550: — kr	800: — kr
Restvärde .....	500: — kr	500: — kr	500: — kr	500: — kr
Bränsleförbrukning pr mil .....	0,8 lit	1,0 lit	1,2 lit	1,5 lit
Reparationskostnad pr mil .....	0: 72 kr	0: 75 kr	0: 75 kr	0: 78 kr
Antal körda mil pr år .....	1.000	2.000	2.000	1.000
Avskrivningstid år .....	9	5	7	12
Fasta kostnader pr år:				
Avskrivning .....	778: —	1.400: —	1.790: —	1.308: —
Medelränta .....	167: —	206: —	285: —	351: —
Fullständig försäkring med 30 % bonus ..	573: —	591: —	636: —	685: —
Skatt .....	100: —	184: —	212: —	324: —
Garage .....	480: —	480: —	480: —	480: —
Summa fasta kostnader pr år .....	2.098: —	2.967: —	3.320: —	3.148: —
Fasta kostnader pr mil .....	2: 10	1: 48	1: 66	3: 15
Rörliga kostnader pr år:				
Bränsle .....	480: —	600: —	720: —	900: —
Olja .....	60: —	70: —	70: —	80: —
Gummi (inkl rep.) .....	130: —	140: —	140: —	200: —
Reparation och service .....	720: —	750: —	750: —	780: —
Summa rörliga kostnader pr år .....	1.390: —	1.560: —	1.680: —	1.960: —
Rörliga kostnader pr mil .....	1: 39	1: 56	1: 68	1: 96
Totala kostnader pr år .....	3.488: —	4.527: —	4.999: —	5.108: —
Totala driftskostnader pr mil .....	3: 49	3: 04	3: 34	5: 11