Vad kostar det att ha bil?

I häfte nr 24 i år av Motormännens Riksförbunds tidskrift "MOTOR" återfinnes en av byrådirektören Åke Englund författad artikel med rubriken "Hur har dom råd att ha bil?" Icke minst taxeringsmännen ställas ofta under sitt arbete inför denna fråga. Det kan därför kanske vara av intresse för denna tidskrifts läsare att få del av byrådirektör Englunds synpunkter på spörsmålet samt av "MOTORS" kommentarer på ledarplats till dessa synpunkter.

Bilkostnad — Bilutgift

Motormännens Riksförbund (M) liksom bl. a. KAK utarbetar och publicerar varje år sedan några år tillbaka en kalkyl över bildriftskostnader. Intresset för dessa driftskostnadskalkyler har alltid varit mycket stort. Många förundra sig emellertid över att de av motororganisationerna framräknade driftskostnaderna äro så höga och ställa sig tvivlande till kalkylernas riktighet. Denna tveksamhet har särskilt aktualiserats, sedan resultatet av en av Svenska Vägföreningen utförd undersökning blivit känd.

Våren 1951 kartlade Svenska Vägföreningen personbilsbeståndets fördelning på olika typer av ägare samt sambandet mellan "bilinnehav", yrke och inkomst ifråga om de privata bilägarna. Undersökningen omfattade över 7.000 personbilar, som utvalts på sådant sätt, att de gåvo en representativ bild av hela landets samtliga bilägare. Denna undersökning gav många ganska överraskande resultat.

Sålunda framkom bl. a., att hälften av alla bilägare år 1949 (sista tillgängliga inkomstår) hade en familjeinkomst (d. v. s. summan av makarnas nettoinkomster) understigande 8.750 kr., ett belopp som med dagens inkomstförhållanden torde kunna beräknas motsvara ungefär 13.000 kr.

Såsom en komplettering till denna undersökning utfördes en mindre enkätundersökning angående bilutgifterna 1950 bland 2.300 personbilägare inom Stockholms län. Trots tämligen stor bortfallsprocent blev denna senare undersöknings representativitet för Stockholms län ganska god i de avseenden, som kunde kontrolleras. Även denna undersökning gav i viss mån överraskande resultat, vilka dock mycket väl anslöto sig till de resultat beträffande bl. a. inkomster och bilutgifter, som framkommit vid den förstnämnda undersökningen. Utgiftsundersökningen visade sålunda bl. a., att under år 1950 hälften av bilägarna hade drifts-

---

utinnan skall taga sikte på att åstadkomma större jämnhet i beskattningen vid å ena sidan direkt köp av fastighet och å andra sidan förvärv av aktier eller andelar i bolag eller förening, som äger fastighet (jfr. bevillningsutskottets bet. nr 18/1950). Härutöver må särskilt nämnas spörsmålet om lagfartsstämpel vid fusion, en fråga som ännu icke fått sitt klarläggande i praxis (jfr. bevillningsutskottets bet. nr 20/1952). Sistnämnda fråga skall behandlas med förtur.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-16 17:22:04

utgifter, d. v. s. samtliga utgifter utom amortering och ränta, understigande 2.050 kr.

Byrådirektör Englund gör därefter en jämförelse mellan å ena sidan de av "MOTOR" våren 1953 publicerade kalkylsiffrorna och å andra sidan de resultat, som framkommo vid ovan nämnd enkät. Vid denna jämförelse har hänsyn — så långt möjligt varit — tagits till det ändrade kostnadsläget, höjningen av försäkringspremierna, sänkningen av bensinpriset etc. efter år 1950.

Genomsnittsbilen enligt utgiftsenkäten visade sig vara en bil, som f. n. kostar 212 kr. om året i skatt och som under år 1950 gått i medeltal 1.400 mil.

Enkäten visar bl. a. följande:

Helförsäkring är ingalunda regel. Försäkringsutgifterna äro i stor utsträckning — framför allt inom de lägsta inkomstklasserna — begränsade till kostnaden för den obligatoriska trafikförsäkringen jämte brand- och stöldförsäkring. Hälften av de tillfrågade bilägarna hade under 1950 högst 170 kr. i utgifter för försäkring. Endast 6 procent av dem hade försäkringsutgifter överstigande 500 kr. De genomsnittliga utgifterna för försäkring uppgingo till 200 kr., d. v. s. enligt då tillämpade tariffer ungefär kostnaden för trafik-, brand- och stöldförsäkring för genomsnittsbilen. Med nu gällande tariffer skulle detta belopp i dag kunna beräknas uppgå till ungefär 400 kr.

Garageutgifter bortfalla ofta helt; bilen får stå ute eller inrymmes i ett enkelt kallgarage. Icke mindre än ¾ av samtliga bilägare redovisade i enkäten icke några som helst garageutgifter. Av dem som hyr garage hade de flesta årsutgifter på mellan 200 och 400 kr., och genomsnittshyran, beräknad på den fjärdedel som hade utgifter för garage, var c:a 300 kr. Om detta belopp antages vara genomsnittet för hela landet, torde garageutgiften icke vara för lågt angiven.

Många bilägare begränsa utgifterna för reparation och service genom att själva svara för största möjliga vård och underhåll. För hälften av de i enkäten ingående bilägarna understego under år 1950 utgifterna för reparation och service 520 kr. och för drygt 15 procent understego de 200 kr. I dessa siffror ingå även utgifterna för gummi. Genomsnittet uppgick till 700 kr. Enligt beräkningar inom motorverkstadsbranschen kunna i dag motsvarande utgifter, d. v. s. utgifterna för reparation, service och gummi, uppskattas till i medeltal 885 kr.

Utgiften för olja, fett o. d. kan enligt beräkningar inom branschen f. n. uppskattas till i runt tal 50 kr. om året. Sättes bensinpriset till 60 öre per liter och antages bränsleförbrukningen uppgå till 1 liter per mil, skulle totala utgiften för bränsle och olja utgöra 890 kr. om året.

Driftsutgifterna, d. v. s. totalutgifterna exklusive amortering och ränta, uppgingo enligt utgiftsenkäten i 1950 års priser till i genomsnitt 2.300 kr. om året eller ungefär 1,65 kr. per mil. Detta skulle i 1953 års siffror bli c:a 2.700 kr. resp. ungefär 1,90 kr. Den av "MOTOR" i våras publicerade kalkylen ger för motsvarande kostnadsposter ungefär 4.000 kr. eller c:a 2,80 kr. per mil.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-16 17:22:04

Utgiftsenkätens till 1953 års prisläge uppräknade siffror framgå av nedanstående tabell, vilken även redovisar de belopp för motsvarande kostnadsposter, som man får genom att tillämpa "MOTORS" kalkyl på enkätens genomsnittsbil. Det bör dock påpekas, att byrådirektör Englund räknar med en bränsleförbrukning av 1 liter per mil.

Kostnadsgrupp	Enkätens genomsnittsbil (antal körda mil: 1.400)			
	Utgifter enligt enkäten		Kostnad enligt "MOTORS" kalkyl	
	per år kr.	per mil öre	per år kr.	per mil öre
Försäkring .	400	29	1.021	73
Skatt	212	15	212	15
Garage	300	21	480	34
Reparation, service etc...	885	63	1.050	75
Gummi (inkl. reparationer)			245	17
Bränsle o. olja	890	64	960	69
Summa	2.687	192	3.968	283

Mera avsevärda skiljaktigheter mellan enkätens resultat och "MOTORS" kalkyl föreligga sålunda beträffande försäkring, garage, reparationer och gummi. Även om enkätens siffror måste bedömas med viss försiktighet med hänsyn till det statistiska materialets begränsade omfattning, visa de dock, att den privata genomsnittsbilisten har avsevärt lägre direkta utgifter för sin personbil än kostnaderna enligt "MOTORS" kalkyl uppgå till.

Byrådirektör Englund slutar sin artikel med följande reflektioner: "Det kan ifrågasättas om inte den ej initierade vid anblicken av "MOTORS" kalkyl börjar tro på myten om bilismen som en lyxföreteelse. — Och man måste nog ge vederbörande rätt, att med utgångspunkt från denna kalkyl är det svårt att tänka sig en mera omfattande utveckling för bilismen i framtiden. Såvida nu inte kostnaderna kan pressas avsevärt. Man torde få svårt att med en sådan kalkyl för ögonen övertyga vederbörande om att vi har att vänta oss en utveckling för bilismen som kräver omfattande planläggningsåtgärder med avseende på vägar etc.

Men problemen får i viss mån sin förklaring, när man konstaterar att *kostnader inte är detsamma som utgifter.* De direkta utgifterna kan bli åtskilligt lägre än vad den ekonomiska kostnadskalkylen ger vid handen. Liksom det stora flertalet familjer i dagens Sverige får reda sig utan personlig service i hemmen, d. v. s. utan hembiträde etc., så reder sig det stora flertalet bilägare i dagens Sverige utan alltför omfattande service på sin bil. Man gör vad man kan själv. Man försöker pressa även övriga utgiftsposter. Man är glad att man överhuvudtaget kan hålla sig med bil med all den nytta och glädje man har av den. Man försakar nöjen och mycket annat för att kunna ha kvar bilen, men framför allt: man pressar utgifterna."

Tidskriften "MOTOR" kommenterar också artikeln på ledarplats: "Artikeln klarlägger skillnaden mellan *bilkostnader* och *bilutgifter,* vilket är av den största betydelse då det gäller att bedöma dessa frågor. Svenska Vägföreningens enkät gav svar på frågan, hur mycket bilägaren anser sig årligen *utge* på sin bil; M:s kostnadskalkyl upptar de *maximala* kostnader, som *kan* uppstå för en bilägare. Dessa två saker strider på intet sätt emot varandra.

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-16 17:22:04

M:s kalkyl är riktig med angivna premisser. Den räknar med att bilen är slutkörd efter ett visst antal år och körda mil och då har ett mycket lågt restvärde, att bilägaren räknar bilen som en kapitalinsats på vilken beräknas en årlig amortering och ränta, att han har bilen helförsäkrad, att han har ett särskilt förhyrt garage, att han låter verkstäder utföra reparationer och service och att han byter gummiutrustning efter 4.000 mil, som måste anses vara ur säkerhetssynpunkt absolut tillrådligt. Det säger sig självt, att en person som använder sin bil i rörelse eller såsom tjänsteman dagligdags i tjänsten, måste beräkna de verkliga kostnaderna på detta sätt och måste anlita dyrbar service för underhållet av vagnen, då han i regel ej har tid eller möjligheter att själv pyssla med den.

Det är en helt annan sak med Medelbilson. Han har bilen bara för sitt privata bruk. Han har betalt den med sina sparade slantar och räknar den mer eller mindre som en engångsavskrivning. Han har icke helförsäkring. Han kör ett relativt litet antal mil per år. Han har inte särskilt garage och han pysslar ständigt och jämt om denna sin kära hobbysak. Hans *driftsutgifter* för den blir därför låga, vilket naturligtvis är en förutsättning för att han skall ha råd att hålla sig med den. Det är detta som förklarar att bilen i så hög grad kunnat bli var mans egendom.

Mellan de två angivna ytterlighetsfallen finns en mängd varianter. Därför är M:s kostnadskalkyl, som det också anges i densamma, endast *typexempel*, avsedda att tjäna som vägledning vid en beräkning av driftskostnaderna.

Det är av betydelse att hålla detta i minnet, inte minst då kalkylen används vid skatteberäkningar. Det förekommer att skattemyndigheter under hänvisning till M:s typexempel beräknar fördelarna av fri bil generellt enligt dessa siffror. Av ovanstående framgår att detta inte är riktigt. Strängt taget gäller en individuell driftskostnad för varje kombination ägare—bil, som kan beräknas men inte tas direkt ur vår kalkyl. M kommer att i skrivelser till skattemyndigheterna framhålla detta." *Jiber.*

Open access från www.skattenytt.se, 2026-11-16 17:22:04