

# Dyr Volvo håller

Av BÖRJE ISAKSON



## Saab 96 — 3 000 kr billigare i Danmark

"På-gatan-pris" är det pris som bilköparen betalar för bilen i respektive land, dvs med den normala utrustningen för landet och inklusive varuskatter o dyl.

Jämförbart pris är vad bilen skulle kosta utan skatt, men med samma utrustning och service som i Sverige. Det priset inkluderar även vagnskadegaranti i de fall modellen säljs med sådan i Sverige.

	VOLVO 142 DE LUXE		SAAB 96
	På- gatan- pris	Jäm- förbart pris	På- gatan pris
SVERIGE	21 500	15 956	17 150
DANMARK	27 031	12 728	18 360
V-TYSKLAND	18 250	17 425	—
FRANKRIKE	17 897	14 900	—
ENGLAND	—	—	13 365
BELGIEN	16 874	14 934	12 350

# Övriga priser uppe

**Volvo är dyr. Och populär. Vilket är ett av skälen till att bilar i allmänhet är dyrare i Sverige än i andra länder. Försäljarna av andra märken behöver inte pressa sina priser så som sker utomlands. Volvo har blivit prislükaren.**

■■■ Är Sverige Europas dyraste bilköparland?

Svaret är ja, om man inte räknar med bilskattna. Den danska bilskatten är nämligen astronomisk. I tabellen här finns priserna för sex olika modeller i sex olika europeiska länder. I fem fall är det "jämförbara priset" högst i Sverige. Undantaget är Volvo, som är dyrare i Västtyskland. Men både Volvo och Saab säljs alltså billigare utanför Sverige än inom landet.

Och det rör sig inte om små skillnader. Den svensktillverkade Saab 96 kostar t ex 12 610 kr exkl skatt i Sverige. I Danmark är priset - utan skatt - drygt 2 200 kr lägre. Till och med i England, dit frakten trots allt bör kosta en del, är Saab 96 billigare än i Sverige.

Men även importerade bilar är dyra i Sverige. Det bör inte vara så mycket dyrare att frakta en bil till Sverige än till Danmark. Trots det är Opel Rekords "jämförbara pris" mer än 3 000 kr högre i Sverige än i Danmark. För andra märken ligger skillnaden kring 2 000 kr.

■ Det är Statens Pris- och Kar-

tellnämnd som står för dessa uppgifter. Man har jämfört priserna för helt jämförbara bilar i olika europeiska länder. Det innebär, att priserna gäller exklusive varuskatter, men med all den utrustning som är standard eller obligatorisk i Sverige och inklusive tre- eller femårig vagnskadegaranti i de fall modellen säljs med sådan i Sverige.

Trots det är emellertid inte priserna absolut jämförbara. SPK räknar med att de svenska bilköparna får jämförelsevis höga rabatter. Dessa har man inte räknat med. Under sommaren 1971 var rabatterna på ca-priset för olika modeller så här stora i procent: Volvo 142 - 9,1; Saab 96 - 8,1; VW 1302 - 6; Opel Rekord - 10,3; Renault 16 TL - 7,0; Ford Escort - ingen uppgift.

Men även om man räknar med rabatterna ligger de svenska bilpriserna högt. Det finns i stort sett bara två länder som konkurrerar: Schweiz och Holland.

■ Lägsta bilpris utan skatt har danskarna, men det har sin speciella förklaring. De danska bilskattna är så enormt höga - de kan ligga på 100 procent i vissa fall - att bilförsäljarna är tvungna att pressa priserna hårt för att medeldansken över huvudet ska kunna få ihop till en bil. Och de högsta priserna finns alltså bl a i Sverige. Det gäller speciellt på småbilssidan. Förklaringen är troligen, att konkurrensen där är mindre än i mellanklassen. Man skulle också kunna uttrycka det

så här: Saab behöver inte kämpa med t ex prispress för att få sina 96:or sålda. Bilen ligger ändå i topp (tvåa 1970) i försäljningsstatistiken.

I mellanklassen är kampen om köparna hårdare. Men där heter säljledaren Volvo - en (alltför?) dyr bil. Mycket talar för, att det medfört att övriga bilmodeller (t ex Opel Rekord och Renault 16) prissätts mer med hänsyn till Volvos pris än till vad bilen egentligen borde kosta. Det är åtminstone vad Näringsfrihetsombudsmannen funderade på när han bad SPK göra sin jämförande prisundersökning.

■ Om det nu är så, kan man ju fråga sig vem det är som tjänar på det. Svaret är: i första hand återförsäljaren. I inget av de undersökta länderna lägger återförsäljaren på så mycket på bilpriset för egen del som i Sverige. Återförsäljarmarginalen, eller pålägget, i procent är i genomsnitt 22,2 procent.

De övriga länderna i tabellen redovisar följande procentsiffror för pålägget: Danmark: 14,6; V-Tyskland: 19,6; Frankrike: 14,3; England: 20,9 och Belgien: 15,5. Om man leker med tanken, att svenska återförsäljare hade samma marginal som de danska, skulle t ex en Volvo 142 kosta ca 14 900 kr i stället för 15 956 kr. Slutsatsen blir emellertid i vilket fall som helst: i Sverige är bilarna onödigt dyra. En hel del talar också för att det beror på att vi, dvs bilsvensken i gemen, tycker alltför bra om Volvo. ■

	VW 1300		OPEL REKORD 1,9 l, 2 dörr		RENAULT R 16		FORD ESCORT	
Jämförbart pris	Pågatanpris	Jämförbart pris	Pågatanpris	Jämförbart pris	Pågatanpris	Jämförbart pris	Pågatanpris	Jämförbart pris
12 610	14 150	10 310	20 280	15 080	19 650	15 587	13 755	10 000
9 638	16 400	8 493	24 500	11 859	28 165	12 470	15 000	8 785
-	8 319	9 677	12 230	14 320	12 528	14 361	8 435	9 415
-	8 681	8 437	-	-	13 454	12 940	9 200	7 428
11 290	11 200	9 046	-	-	14 975	13 676	11 500	9 575
10 605	8 991	9 134	12 960	13 510	13 428	13 831	8 790	8 556