

**I perioden 1921 til 1948 var britisk personbilbeskatning basert på «nominelle hestekrefter» (Rated HP), og disse nominelle hk ble beregnet etter en formel som var fastlagt av den Kongelige Automobilklubb (RAC) like etter århundreskiftet. Bruken av RAC systemet fikk to viktige følger for bilmiljøet i Storbritannia i mellomkrigsårene.**

Selve formelen lyder slik: Nominelle hk,  $HP = D^2 \times n / 2.5$  D er her sylinderdiameteren målt i tommer, og n er antall sylindre. Formelen er dermed et uttrykk for motorens totale stempelareal, men ikke slagvolumet, siden slaglengden er utelatt av formelen.

Nå er det slik, at den effekt en motor kan utvikle er avhengig av slagvolumet. For å få lav årsavgift og stor effekt måtte britiske biler i mellomkrigstiden altså bygges som langslagsmotorer, og dette forhold preger britisk bilkonstruksjon i hele perioden.

Bl.a. på den måten at hele bilparken ble gruppert etter nominelle hester: 8 hp, 10 hp, 12 hp, osv. Dette førte til at bilene har standardiserte sylinderdiametre: 57 mm, 63,5 mm osv.

Den andre virkningen av at RAC-formelen ble lagt til grunn for årsavgiften var at den store importen av amerikanske biler stanset opp. Sylinderdimensjonene på disse var slik at årsavgiften på disse ble for stor, i forhold til det motoren kunne yte.

**I 1920 var 41 % av alle biler i Storbritannia en T-Ford, 9 år senere var over 40% av alle nye biler en Morris.**

Etter hvert øket imidlertid motstanden fra bilindustrien mot denne formen for beskatning, fordi den la så store bånd på konstruktørene i deres bestrebelser på å lage stadig lettere, kraftigere og mere effektive motorer. Spesielt etter 2. verdenskrig da britene måtte eksportere alt de kunne greie for å få betalt sin enorme krigsgjeld, kom det fart i arbeidet med å få forandret denne anakronistiske beskatningen.

I januar 1947 ble systemet derfor endret til å bli skatt på sylindervolumet (som i Frankrike), og 6 mnd. senere, den 1. juli 1947 ble også dette endret til lik beskatning for alle personbiler, uansett størrelse, slik vi har i Norge.

**Dette innebar slutten på et halvt århundre der britiske biler på grunn av en spesiell beskatningsregel har et sterkt nasjonalt preg, og på mange måter var forskjellig fra andre lands, produkter.**