

MAANDBLAD VOOR ACCOUNTANCY EN BEDRIJFSHUISHOUDKUNDE

ONDER REDACTIE VAN: R. A. DIJKER, G. P. J. HOGEWEG, PROF. TH. LIMPERG JR., A. NIERHOFF EN H. R. REDER.

RUBRIEK REDACTEUREN: UIT EN VOOR DE PRAKTIJK: A. H. GRONDEL, ABR. MEY EN JAMES POLAK; LITERATUUR: Dr. A. STERNHEIM; BESLECHTE

GESCHILLEN: Mr. A. E. J. NYSINGH; — UIT HET BUITENLAND: JAC. H. KRAMER — EFFICIËNTIE: I. ROET Jzn.

MEDEWERKERS J. S. VAN AKKEREN, TH. ANDRIES, H. J. VAN ARKEL, PROF. Mr. Dr. H. W. C. BORDEWIJK, J. BOSMAN Az., J. P. CROIN, P. J. DAM, E. VAN DIEN, W. H. ELLES, G. W. FRESE, Dr. W. J. HARTMANN, LEONARD JACOBS, R. KUIJPER, J. J. M. H. NIJST, J. PAARDE-KOOPER, PROF. Dr. N. J. POLAK, F. RINSMA, G. H. SECKEL, J. F. STARKE, PROF. J. G. CH. VOLMER, P. VAN VOORST.

SECRETARIS DER REDACTIE - C. VERWEY | UITGEVER: J. MUUSSES — PURMEREND

TESSELSCHADESTR. 15 - AMSTERDAM, TEL. 26600 | TELEFOON 77 — GIRO No. 15062

DE COPIE VAN INGEZONDEN BIJDRAGEN WORDT NIET TERUGGE-
GEVEN. - NADruk IS GEOORLOOFD, ZOO DE BRON WORDT GE-
NOEMD. - BOEKEN TER RECENSIE EN ALLE ANDERE STUKKEN
VOOR DE REDACTIE ZENDE MEN AAN DEN SECRETARIS. —

VERSCHIJNT MAANDELIJKS. BEHALVE IN DE MAAND AUGUSTUS.
ABONNEMENT PER JAAR F 10 —, FRANCO PER POST F 10.24. BUITEN-
LAND F 10.60. - MEN ABONNEERT ZICH VOOR DEN GEHEELEN
JAARGANG —

INHOUD

Aan de abonneés	Blz.	193
Over de toepassing van de wet op de dividend en tantièmebelasting bij scheepvaartmaatschappijen door A. Groeneveld	„	193
Controle der gemeentefinanciën door Leonard Jacobs	„	196
De bepalingen der nieuwe waarborgwet omtrent boekhouding door schatplichtigen door B. v. d. Berg	„	198
Ingezonden stukken	„	199
Naar aanleiding van een voorbericht door Dr. C. Huysman; met naschrift van Prof. Dr. N. J. Polak		
Uit en voor de praktijk	„	200
Red. A. H. Grondel, Abr. Mey, James Polak		
Opgave No. 10 (Advies en controle inzake winstbepaling en winstverdeling bij een belangengemeenschap tusschen twee bedrijven) — Uitwerking en beoordeeling van opgave No. 7 (schema inrichting administratie van den groothandel in autobanden)		
Uit het buitenland	„	204
Red. Jac. H. Kramer		
Financiering van ondernemingen — Geheime reserves — Administratie van de legeruitgaven — The evolution of accountancy — Cost accounting — Bank Frauds and how they are prevented — Company Amalgations — Liquidations and Reconstructions		
Inhoud van den eersten Jaargang (1924)	„	206

AAN DE ABONNÉ's

De Uitgever verzoekt het abonnementsgeld voor den jaargang 1925, groot f 10.24, te willen voldoen door storting van dit bedrag op zijn Post-girorekening 15062. Een stortingsbiljet voor dit bedrag, na aftrek der kosten van overmaken, gelieve men in dit nummer aan te treffen.

Indien op 15 Januari het bedrag nog niet is ontvangen, zal worden gedisponeerd met verhooging van 15 cent voor dispositiekosten.

Vorenstaande mededeeling is niet bestemd voor hen die het blad door middel van den boekhandel of van een vereeniging ontvangen.

OVER DE TOEPASSING VAN DE WET OP DE DIVIDEND EN TANTIËMEBELASTING BIJ SCHEEPVAART-MAATSCHAPPIJEN

Het opschrift boven dit artikeltje zou kunnen doen vermoegen, dat scheepvaartmaatschappijen, wat betreft den aanslag in de dividend- en tantième belasting op bijzondere wijze worden behandeld. Dit is niet het geval, doch er zijn enkele artikelen in de wet, welke speciaal bij scheepvaartmaatschappijen, die een verbinding onderhouden met verschillende deelen van het buitenland of met de koloniën, veelvuldig toepassing vinden. Over bedoelde artikelen willen wij hier een en ander mededeelen. Hierbij zal blijken dat de aanslagregeling van een uitdeelingsbelasting niet zoo simpel is als in het algemeen wel wordt gedacht. Onze beschouwingen betreffen ondernemingen, die worden uitgeoefend in den vorm van een naamlooze vennootschap. De hiervoor bedoelde artikelen zijn art. 27 en 28 der wet.

De aanhef van art. 27 luidt:

„Indien eene vennootschap, vereeniging of maatschappij, „als bedoeld bij artikel 1, tevens in eene der koloniën of „bezittingen van het Rijk aan eene belasting is onderworpen, die, ten behoeve van de kolonie of bezitting, in „eenigen vorm naar de winst wordt geheven, wordt hare „uitdeeling over een boekjaar, vóór de berekening van de „belasting volgens deze wet, verminderd met twee-derde „van de som welke tot die uitdeeling in dezelfde verhouding staat als het gedeelte van de opbrengst van het be- „drijf, dat geacht kan worden in de kolonie of de bezetting „te zijn verkregen, tot de geheele opbrengst.”

Art. 28 is vrijwel gelijklopend met art. 27. In plaats van „koloniën of bezittingen van het Rijk” moet gelezen worden „het buitenland”, terwijl de vermindering niet $\frac{2}{3}$ is, doch de helft.

Verder wordt in beide artikelen o.a. nog bepaald, dat onder „opbrengst” wordt verstaan de zuivere opbrengst, zooals deze bepaald zou worden volgens de artikelen 7, 10 en 11 van de wet op de Inkomstenbelasting.

Het is duidelijk dat deze bepalingen bedoeld zijn ter voorkoming van dubbele belasting. Het vraagstuk van de dubbele belasting trekt den laatsten tijd wel bijzonder de aandacht. Het is evenwel uiterst moeilijk te regelen, omdat men daarbij komt op

het gebied der internationale verhoudingen. Het onderwerp werd belangrijk genoeg geacht om een punt van studie uit te maken bij den Volkenbond. Door de financiële afdeling van den Volkenbond werd een commissie van deskundigen benoemd, waarin o.a. zitting had Prof. Dr. G. J. W. Bruins. Een eerste rapport werd bereids door deze commissie uitgebracht. Daarin wordt de zaak zeer in den breede, vooral ook uit economisch oogpunt gezien. Voor een verdere bestudeering evenwel wenschte de commissie te beschikken over nadere gegevens betreffende de bezwaren en onbillijkheden, die uit de heffing van dubbele belasting voortvloeien. In het ter zake ingestelde Comité van praktijk-deskundigen heeft voor Nederland zitting *Mr. J. H. R. Sinnighe Damsté*.

Ook de internationale Kamer van Koophandel, die in 1923 in Rome een congres hield, had het vraagstuk van de dubbele belasting op haar agenda staan.

Meer speciaal met het oog op de dubbele belasting van scheepvaartondernemingen hield de International Shipping Conference zich met de zaak bezig. In 1921 werd door deze „Conference” een internationaal Comité benoemd, dat het vraagstuk had te bestudeeren.

Dit Comité kwam tot de volgende resoluties:

- 1e. In het belang van den internationalen handel is het wenschelijk, duidelijk te bepalen, in welk land de reeders of scheepvaartmaatschappijen onderworpen zullen zijn aan de van scheepvaartondernemingen te heffen belastingen en dat door de verschillende landen onderling zal worden overeengekomen, geen inkomstenbelasting van vreemde scheepvaartondernemingen te heffen.
- 2e. Dat slechts in het land, waar de zetel der reederij of scheepvaartmaatschappij is gevestigd, die belasting zal worden geheven en dat in geen ander land die reederij of scheepvaart maatschappij aan dezelfde belasting zal zijn onderworpen.
- 3e. Dat de regeeringen der zeevarende natiën, voor zoover zij zulks niet alreeds zullen hebben gedaan, zich zullen wenden tot de regeeringen van Groot Brittanië en van de V.S. van Amerika, teneinde de voordeelen te verkrijgen van de door de belastingwetten van Engeland en de V.S. van Amerika aan de vreemde scheepvaart geboden vrijstelling van inkomstenbelasting. Zij worden tevens uitgenoodigd stappen te doen, ten einde tot gelijklopende overeenkomsten met andere landen te geraken.

In de in Mei jl. gehouden vergadering van de International Shipping Conference werden bovenstaande, in algemeene termen gestelde resoluties aangenomen en daaraan een tweetal nieuwe, meer in bijzonderheden tredende, toegevoegd, n.l.

- a. De leden van de International Conference worden uitgenoodigd die stappen te nemen, welke noodig zijn voor het zoo spoedig mogelijk tot stand komen van een aantal wederkerige overeenkomsten, tusschen alle zeevarende natiën, die op de Conference vertegenwoordigd zijn, betreffende het uitsluiten van de belasting van scheepvaartwinsten.
- b. De Commissie van den Volkenbond, die deze taak bestudeert zal worden uitgenoodigd duidelijk vast te stellen, dat de plaats van vestiging der onderneming beslissend is voor de heffing van belasting van winsten uit de scheepvaart voortvloeiende.

Terwijl dus als het ware de Volkenbond bezig is hechte fundamenten te leggen voor een algemeene regeling, trachten de scheepvaart-belanghebbenden reeds eerder dan de Volkenbond een regeling te bereiken, die aan hun speciale verlangens voldoet.

Inmiddels is in verschillende landen de zaak reeds verder dan uit het voorgaande zou kunnen worden geconcludeerd. De Ne-

derlandsche wet op de Inkomstenbelasting bepaalt toch in artikel 3:

„De volgende verrichtingen van niet binnen het Rijk „wonende of gevestigde personen en lichamen worden, ook „voor zoover zij op Nederlandsch grondgebied plaats vinden, niet aangemerkt als uitoefening van een bedrijf of „beroep binnen het Rijk:

„a. het vervoer te water van personen en goederen, tusschen „het buitenland en de Koloniën en bezittingen van het Rijk „in andere werelddelen enerzijds en plaatsen in Neder- „land anderzijds;”

De Revenue Act 1921 in de V.S. van Noord Amerika bepaalt in Sec. 213:

„That for the purposes of this title the term „gross income”

a. Includes

b. Does not include the following items, which shall be exempt from taxation under this title:

1..... enz.

8. The income of a non resident alien or foreign corporation which consists exclusively of earnings derived from the operation of a ship or ships documented under the laws of a foreign country which grants an equivalent exemption to citizens of the United States and to corporations organized in the United States.”

Men ziet hier het verschil tusschen de Amerikaansche en de Nederlandsche regeling. Hier te lande zijn buitenlandsche scheepvaart maatschappijen onvoorwaardelijk vrijgesteld van inkomstenbelasting, in Amerika geldt de vrijstelling slechts voor scheepvaartondernemingen gevestigd in een land, dat reeds de Amerikaansche scheepvaart van belasting vrij stelde.

Ook in Engeland is kort geleden een wederkeerigheidsbepaling in de wet opgenomen. Verscheidene staten hebben in Amerika op grond van het vorenstaande reeds vrijstelling van belasting op scheepvaart verkregen. Wij noemen o.a. Zweden Noorwegen, Denemarken, Nederland, Bulgarije enz.

Art. 28 van de wet op de dividendbelasting geldt dus slechts voor die deelen van het buitenland, waar een belasting naar de winst wordt geheven en waar de Nederlandsche scheepvaart op grond van het reciprociteitsbeginsel niet is vrijgesteld van belasting.

Voor de koloniën, in het bijzonder Oost Indië is de zaak niet zoo eenvoudig. Al is er grond voor de veronderstelling, dat een wederkerige vrijstelling tusschen Nederland en de kolonie, vanwege het gemeenschappelijk opperbestuur gemakkelijk is in het leven te roepen; uit hetgeen hier volgt zal blijken dat dit slechts schijnbaar juist is. Uit den overvloed van lectuur over de Indische belastingen, die de laatste jaren is geproduceerd, is heel duidelijk naar voren gekomen in hoe sterke mate het budgetair evenwicht in Ned. Indië afhankelijk is van een doelmatige en niet geringe belasting van het buitenlandse kapitaal, zooals het gewoonlijk heet, beter gezegd van de ondernemingen die buiten Nederlandsch Indië gevestigd zijn en in Indië geheel of gedeeltelijk haar bedrijf uitoefenen. Nederlandsch Indië kan niet buiten een zware belasting van deze ondernemingen, vooral wegens de geringe draagkracht van de inlandsche bevolking en ook wegens de betrekkelijke schaarsheid van de draagkrachtige Europeesche bevolking. De winsten, die door de groote cultures, door petroleumondernemingen en de vervoersbedrijven in Indië worden verkregen, blijven slechts voor een gering deel in het bezit van in Indië gevestigde natuurlijke personen, doch komen voor het allergrootste deel ten slotte in het bezit van buitenlandsche aandeelhouders en tantième-genieters.

Daarom zal het binnen afzienbaren tijd niet mogelijk zijn, dat art. 27 van de wet op de Dividend- en tantièmebelasting kan vervallen.

Al is er dus in de wet voorzien tegen dubbele belasting, er kan niet gezegd worden dat de regeling feilloos is. Dit vloeit al on-

middellijk voort uit het feit, dat in Indië thans en waarschijnlijk ook in de naaste toekomst een winstbelasting wordt geheven en hier te lande een uitdeelingsbelasting. De belasting in Indië en de ontheffing hier te lande dekken elkaar dus niet geheel.

Het is zoowel denkbaar dat de tegenwoordige regeling voor den belastingplichtige een voordeel geeft als dat zij nadeeliger is ten opzichte van een regeling van wederkeerige vrijstelling. Wanneer de belasting in Indië (of in het buitenland) laag is en de winst in een bepaald jaar gering of de uitdeeling ten opzichte van de winst hoog en het percentage dat hier te lande aan dividendbelasting moet worden betaald hoog, dan kan de tegenwoordige regeling voordeliger zijn dan een vrijstelling in Indië van hier te lande gevestigde ondernemingen, zelfs niettegenstaande de vrijstelling volgens art. 27 en 28 slechts gedeeltelijk is, nl. resp. $\frac{2}{3}$ en de helft.

Aandacht dient nog te worden geschonken aan de zinsnede: „een belasting, die in eenigen vorm naar de winst wordt geheven”. Het criterium is, dat de maatschappij aan een belasting is *onderworpen*, die naar de winst wordt geheven. Al is dus de belasting op zichzelf zeer gering, toch geldt de normale aftrek van art. 27 en 28. Zelfs in geval de buitenlandsche autoriteit verzuimt de belasting te innen, waarop zij recht had, gaat daardoor het recht op ontheffing volgens art. 28 der Nederlandsche wet niet verloren.

Er kan nog verschil van meening bestaan of de methode, die bijv. in verschillende staten van Australië wordt gevolgd en waarbij eenvoudig van ieder schip een percentage van in- en uitgaande vrachten aan belasting wordt geheven te brengen is onder het principe „belasting naar de winst”. In het algemeen wordt deze vraag wel bevestigend beantwoord. De desbetreffende belastingwet zegt op dat punt n.l., dat van een scheepvaart maatschappij zal worden aangenomen, dat de netto winst X % is van de vracht. Van deze winst wordt dan weer Y% belasting geheven. Mogen X en Y ook vaak gering zijn, zij zijn altijd natuurlijk positief. Dat op deze fictie vooral in den tegenwoordigen tijd gegronde aanmerkingen zijn te maken behoeft wel geen betoog. Dit kan trouwens verder buiten beschouwing blijven.

Thans komen wij aan de vraag: Welk gedeelte van de opbrengst van het bedrijf moet geacht worden in de kolonie of een bepaald gedeelte van het buitenland te zijn verkregen.

Voor scheepvaartmaatschappijen heeft men vrij algemeen een systeem aangenomen, dat gebaseerd is op de bevaren vrachten. Voor iedere haven of voor een groep havens, die in het zelfde land zijn gelegen, bepaalt men de helft van de inkomende en uitgaande vrachten en neemt aan, dat het aldus verkregen bedrag aan inkomsten behoort bij die haven of deze groep van havens. Bijv. een schip maakt een reis van Amsterdam naar Batavia en doet zoowel op de heen- als op de terugreis Genua aan.

De lading, die vervoerd wordt van Amsterdam naar Batavia gaf een vracht van f 80.000,— in omgekeerde richting werd besomd f 100.000,— Verder werd voor vervoer van Genua naar Batavia f 10.000,— en in omgekeerde richting f 20.000,— vracht verkregen.

Geacht wordt nu, dat in Amsterdam is verkregen f 40.000,— plus f 50.000,— aan inkomsten, totaal f 90.000,—, in Batavia f 40.000,— plus f 5000,— plus f 10.000,— plus f 50.000,— of totaal f 105.000,— en ten slotte in Genua f 5000,— plus f 10.000,— of 15.000,—

Verder neemt men aan, dat de winsten, die met de verschillende onderdeelen van de reis zijn verkregen, evenredig zijn met de besomde vrachten. Ten slotte wordt aangenomen, dat de totaal uitdeeling aan dividend op gelijke wijze in deelen kan worden gesplitst, als het totaal bedrag aan vrachten volgens het hiervoor ontwikkelde systeem uit bepaalde deelen is samengesteld.

Dit systeem moet niet anders worden beschouwd dan als een middel om te ontkomen aan zeer ingewikkelde berekeningen, die bovendien een subjectief karakter dragen. Waar de wet evenwel omtrent dit punt niets bepaalt, kan men m.i. voor ieder ander systeem, dat op behoorlijke gronden steunt, recht van toepassing vragen.

Niettemin heeft het systeem veel aantrekkelijks en zouden zonder deze eenvoudige regeling de moeilijkheden legio zijn. Waar wordt de winst van een scheepvaartmaatschappij verkregen? Sommigen beweren naar Engelsche of Amerikaansche terminologie „op de hooge zee”. Men zegt aldus: Zoodra het schip zich in beweging zet, begint het vervoer en dus dan vangt de winstbron aan te vloeien. Iedere mijl verder is weer een stukje van de winst verdiend. Dit verdienen, stukje voor stukje gaat voort gedurende de geheele reis, dus ook buiten de „three miles limit”. Zoodra het schip buiten de drie mijls-grens is, is het op de vrije zee en dus in „niemands gebied”. Derhalve is over de aldaar gemaakte winst in het geheel geen belasting verschuldigd.

Men kan ook redeneeren, dat de winst wordt verkregen daar, waar de goederen gelost zijn, omdat eerst na behoorlijke aflevering aan den geadresseerde de vracht verdiend is. Dit is evenwel in strijd met een veel voorkomende connossemensbepaling, dat de vracht over de ingeladen goederen ten allen tijde verschuldigd is, wat ook met schip en lading geschiedt. Is de vracht vooruit betaald, dan restitueert de reeder op grond van genoemde bepaling niets, wanneer schip en lading of allcen de lading is verloren gegaan. Is de vracht achteraf betaalbaar, dan kan deze nog van den ladingontvanger gevorderd worden. Immers deze laatste kan zijn goederen inclusief vracht verzekeren, dus schade behoeft hij niet te lijden. Met een dergelijke connossemensbepaling kan men evengoed redeneeren: „de vracht is verdiend zoodra de goederen ingeladen zijn”.

Een andere opvatting kan uitgaan van het denkbeeld, dat de winstbron ligt daar, waar het verkeer zijn ontstaan vindt. Dit behoeft evenwel niet steeds te zijn, waar de goederen geladen worden. Indien bijv. een schip tabak laadt in Deli, dan kan men zeggen, dat de tabak in Deli groeit en aldaar verzendingsgereed wordt gemaakt, zoodat het verkeer zijn ontstaan vindt in Deli. Het kan in zoo'n geval evenwel ook voorkomen, dat een vracht-contract in Amsterdam wordt gesloten tusschen de scheepvaartmaatschappij en de directie van de tabaksonderneming. Dan is er veel voor om te beweren, dat het vervoer zijn ontstaan vindt in Amsterdam.

Men ziet hoe moeilijk het wordt, indien men de zaak niet zeer simpel houdt. Bij het hiervoor aangegeven systeem, dat het meeste gebruikt wordt, gaat men uit van den gedachtengang, dat beide havens, waartusschen een vervoer plaats heeft, een gelijk belang daarbij hebben. De winstbron voor de vervoerende onderneming ligt dus zoowel in de eene als in de andere haven.

Een en ander sluit evenwel niet uit, dat het aan een scheepvaartmaatschappij o.i. vrij staat, indien twee lijnen bevaren worden, waarvan de eene winst en de andere verlies geeft, om aan te toonen, dat de geheele winst of meer dan de ten slotte behaalde winst verkregen is op een bepaalde lijn of in een bepaald gebied.

Hoewel het ons niet te doen is om den strijd over de berekening der belasting, die eenige jaren geleden zoo fel gewoed heeft, opnieuw te doen ontbranden, meenden wij, dat het zijn nut kon hebben, temeer waar dit artikelteje voornamelijk bestemd is voor studeerenden, een opgave ter uitwerking te geven. Het geval is expresselijk geconstrueerd, doch kan gemakkelijk in dezen ingewikkelden vorm voorkomen.

Een te Amsterdam gevestigde stoomvaartmaatschappij heeft een gestort kapitaal van f 20.000.000,— en heeft in een jaar een winst gemaakt van f 2.600.000,—

Winstverdeling.

Eerst 5% voor aandeelhouders, daarna van het overschot:
 10% aan de reserve,
 10% aan het College van commissarissen (6 personen)
 10% aan de gezamenlijke hoofdvertegenwoordigers in het
 buitenland, resp. gevestigd te Calcutta, Batavia,
 Hongkong, Sydney, S. Francisco,
 5% aan de Directie te Amsterdam (2 personen)
 65% aan aandeelhouders.

Het dividend wordt uitgekeerd in volle procenten.

Commissarissen genieten te zamen f 10.000,— presentiegeld, buiten de winstverdeling om.

Aan dividend van aandeelen op naam van hier te lande gevestigde N. V. werd ontvangen f 12.300,— Terzake van het bezit van alle aandelen op naam op één na van een te Soerabaja gevestigde expeditieonderneming werd een dividend ontvangen van f 3900,— (kapitaal f 40.000,—).

De maatschappij heeft f 10.000,— van haar eigen aandelen ingekocht voor geldbelegging.

Van de besomde vrachten ad f 37.400.000,— werd verkregen volgens het hiervoor uitgewerkte systeem:

in Ned. Indië	f 12.400.000,—
in Eng. Indië	„ 5.100.000,—
in Australië	„ 2.800.000,—
in Californië	„ 1.300.000,—
in Hongkong	„ 2.600.000,—

de rest in Nederland. In Hongkong alleen bestaat geen belasting naar de winst. De gemeente Amsterdam heft het maximum aantal opeenten.

Bereken de dividend- en tantiëmebelasting van deze onderneming.

A. GROENEVELD

N.B. Vóór het afdrukken van dit artikeltje werd bij de Tweede Kamer een wetsvoorstel aanhangig gemaakt, hetwelk beoogt de heffing der dividend- en tantiëmebelasting te vereenvoudigen. In een volgend nummer zullen wij hier nader op terug komen.

CONTRÔLE DER GEMEENTEFINANCIËN

De bemoeiingen van de gemeenten op het gebied der financiën zijn de laatste 20 tot 30 jaar aanzienlijk uitgebreid, vooral doordat de exploitatie van gemeentebedrijven in deze periode een groote vlucht heeft genomen en deze nog steeds belangrijker afmetingen aanneemt.

Zoo werden b.v. in de jaren 1896—1900 in Amsterdam de Telefoon, Waterleiding, Gasfabricatie en Tram, na afloop der resp. concessies door de gemeente in eigen exploitatie genomen.

Thans, 1924, heeft de gemeente Amsterdam meer dan 20 diensten, die als afzonderlijk bedrijf zijn ingericht.

Deze ontwikkeling en uitbreiding der gemeentelijke bemoeiingen op het gebied der financiën vielen vrijwel samen in den tijd, dat de accountancy hier te lande haar intrede had gedaan en zij door ernstige beoefening als gevolg van het streven der accountantsverenigingen in breeden kring bekend raakte.

Het onderdeel der comptabele wetenschappen, de contrôleleer en de praktische toepassing daarvan, was voor de gemeenten bij hare steeds uitbreidende taak op financieel gebied van veel belang, omdat ook hare verantwoordelijkheid tegenover de burgerij steeds grooter werd en aan deze betere waarborgen in dit verband gegeven moesten worden.

Het behoeft daarom geen verwondering te wekken, dat de ontwikkeling van het accountantswezen den gemeenten niet ongemerkt voorbij ging en dat zij zich vooral na de wetswijziging van 1909 (die een wettelijke grondslag gaf aan het beheer der gemeentelijke bedrijven, overeenkomstig de geldende praktijk) van de hulp der beoefenaars van het vak bedienden.

Verschillende groote en middelmatig groote gemeenten gingen er toe over maatregelen in die richting te nemen en ook eigen diensten ten behoeve van de contrôle op de financiën

en daarmee in verband staande werkzaamheden in te stellen.

In het Maandblad Accountancy zijn in de jaargangen 1912/13 opgenomen, de instructies van de met de contrôle belaste ambtenaren, die onder verschillende benamingen als Verificateur, Controleur, Accountant enz. bij de gemeenten werden aangesteld.

Oorspronkelijk waren deze ambtenaren uit de particuliere praktijk gerecruiteerd; enkele gemeentelijke accountants en controleurs zijn leden van de bekende vereenigingen van accountants; later toen de gemeenten op grootere schaal tot aanstelling overgingen, werden ook ambtenaren van verschillende opleiding, scholing en antecedenenten aangenomen.

Destijds bestond onder vakgenooten verschil van meening betreffende de vraag of een ambtenaar-accountant bestaanbaar was.

Men heeft geleidelijk ingezien en er zich bij neergelegd dat de contrôle op de administratie van den gemeenteontvanger even goed kan geschieden door personen, die niet de ontwikkeling en ervaring hebben van den accountant.

Maar bij deze contrôle bleef het niet.

Deze ambtenaren werden o.a. ook belast met de contrôle op de bedrijven, het inrichten en verbeteren dezer administraties, derhalve met werkzaamheden, waarvoor bijzondere comptabele kennis wordt vereischt en een speciale ervaring noodig is.

Ook de salariskwestie speelde in deze een rol van beteekenis.

In de groote gemeenten hier te lande, gemeenten boven de 100.000 inwoners n.l. Amsterdam, Rotterdam, 's-Gravenhage en Utrecht stelde de bestaande salariering in staat volledige accountants in vasten dienst aan zich te verbinden. In Amsterdam en den Haag heeten de diensten officieel Accountantsdienst.

De taak van deze diensten is zeer omvattend.

De gemeentelijke Accountantsdienst in den Haag is b.v. belast met de contrôle op de Administratie van den gemeenteontvanger, van de gemeentebedrijven, takken van dienst en instellingen en op de rekeningen en verantwoordingen van gesubsidieerde instellingen.

In deze groote gemeenten zijn stellig ook ambtenaren werkzaam, die in alle opzichten als degelijke vakmensen kunnen worden beschouwd, ambtenaren, die op een degelijke opleiding en praktische ervaring kunnen wijzen. Enkelen hunner zijn leden van de bekende organisaties van accountants.

Doeh ook in de middelmatig groote en in de kleine gemeenten werd de behoefte aan contrôle en verdere accountantshulp gevoeld.

Hierin werd voorzien, door het aanstellen van ambtenaren belast met de controle, zoodra hiervoor in verband met werkgelegenheid aanleiding bestond of wel, men maakte gebruik van de diensten van particuliere accountants of wel van die van het Centraal-bureau voor Verificatie en Financiële adviezen der Vereening v. Nederl. Gemeenten.

Voldoende arbeid voor een eigen dienst schijnt in gemeenten onder de 20—25000 inwoners niet te bestaan.

Om eenig denkbeeld te geven betreffende de werkgelegenheid in het algemeen, zij vermeld dat er volgens opgaven in het Maandschrift v.h. Centraal Bureau voor de Statistiek (April 1924) hier te lande, buiten de groote gemeenten 38 gemeenten boven de 20000 en 27 boven de 30000 inwoners zijn.

In deze gemeenten is de bestaande salariering meermalen een belemmering om volledige, ervaren accountants in vasten dienst aan zich te verbinden, zoodat deze gemeenten bij het aanstellen in vasten dienst zich met minder soort van krachten op comptabel gebied moeten tevreden stellen.

Een gevolg hiervan kan zijn, dat de met de contrôle belaste ambtenaren een taak te vervullen krijgen, waarvoor ze noch de noodige theoretische opleiding noch de praktische ervaring bezitten.

Bij de gemeenten ziet men zoo ongeveer het zelfde als in de