

MAANDBLAD VOOR ACCOUNTANCY EN BEDRIJFSHUISHOUDKUNDE

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

Rubriek Redacteuren: Examen-Vraagstukken: Drs. Abr. Mey en Drs. J. Paardekooper — Literatuur: Drs. S. Kleerekoper — Beslechte Geschillen: Prof. Mr Ch. Zevenbergen — Uit de Financiële Huishouding der Overheid: J. H. Textor — Uit het Buitenland: F. Haarbosch, Ch. Hageman, Drs. A. Th. de Lange, Drs. W. P. den Turk — Efficiëntie: R. W. Starreveld — Belastingvraagstukken: J. O. van Gruisen — Nieuws inzake Wetgeving, Resoluties en Beslissingen op het gebied der Belastingen: Mr Dr. E. Tekenbroek — Repertorium van Tijdschrift-Literatuur: Mej. Dr. R. Philips, Drs. G. L. Groeneveld, J. P. de Haan en J. C. Spangenberg — Buiten de vaste rubrieken werden in de vorige jaargang bijdragen geplaatst van Drs. Th. J. Addens, B. van den Berg, W. N. de Blaey, Mr Th. Branbergen, Mr P. J. Dam, E. van Dien, F. F. van Doorne, N. Elgersma, H. Engels, L. van Essen Lzn., E. Goudsmit, J. D. le Grand, A. M. Groot, J. J. M. H. Nijst, James Polak, T. C. L. Rimmelzwaan, I. Roef Jzn., J. Vaz Dias Jr., C. Verweij, J. A. J. de Vries.

SECRETARIS DER REDACTIE - Mr TH. LIMPERG
HEERENGRACHT 455, AMSTERDAM-C., TEL. 37814

UITGEVER: J. MUUSSES — PURMEREND
TELEFOON 77 — GIRO No. 15062

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

VERSCHEIJNT 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:

Economie en accountancy in het nieuwe Palestina . . .	Blz.	65
door M. Pimentel		
Differentieele kosten en economisch vervoer	„	67
door Drs A. M. Groot		
Nieuws inzake wetgeving, resoluties en beslissingen op het gebied der belastingen	„	70
Red.: Mr Dr E. Tekenbroek Vermijding dubbele belasting — Oproepingen etc. — Gebruiker van een gemeubeld verhuurd perceel — Rekening-courant-verhouding — Te verwachten op- brengsten van een bron in één jaar genoten		
Wettelijke regeling inzake stichtingen	„	72
door J. J. M. H. Nijst		
Uit het buitenland	„	74
Red: F. Haarbosch, Ch. Hageman, Drs A. Th. de Lange en Drs W. P. den Turk Accountantscontrole op de naamlooze vennootschap- pen in Duitschland		
De nieuwe wet op de naamlooze vennootschap in Duitsch- land	„	75
door Drs W. P. den Turk		
Boekbesprekingen	„	76
„Statistiek voor het wasscherijbedrijf”, uitgegeven door het Economisch Instituut voor den Middenstand; besproken door Dr J. G. Stridiron — „Beknopte Be- lastinggids”, samengesteld door Dr M. J. H. Smeets; besproken door A. Nierhoff		
Vragenbus	„	78
Strekking ener accountantsverklaring; met antwoord van Prof. Th. Limperg Jr.		
Accountantscongres te Rome	„	78
van de Redactie		
Repertorium van tijdschriftliteratuur op het gebied van accountancy en bedrijfshuishoudkunde	„	78
Boeken-repertorium	„	79
Amsterdamsche Kring van Economen	„	80
Ontvangen boekwerken	„	80

ECONOMIE EN ACCOUNTANCY IN HET NIEUWE PALESTINA

Teneinde de economische ontwikkeling in het hernieuwde Palestina goed te kunnen volgen, is het noodig, in zeer beknop-
ten vorm een overzicht te geven van het ontstaan en den stand
van de Joodse nederzetting in dit land.

Gedurende den tijd, dat Palestina onder Turkse heer-
schappij stond, heeft het land zijn bijbelse reputatie, als zijnde
een land, overvloeiende van melk en honing, volkomen inge-
boet. Vóór de komst van de Joden kwam handel en industrie,
met uitzondering van de zeepfabricage en wat huisnijverheid,
slechts in den allereenvoudigsten vorm voor, hetgeen in Trans-
jordanië, hetwelk uitsluitend door Arabieren bewoond wordt,
heden ten dage nog het geval is. De economische ontwikkeling
van Palestina dateert dan ook eerst uit de jaren na de Joodse
nederzetting.

Wanneer ik hier spreek over het ontstaan van de Joodse
nederzetting, dan moet in de eerste plaats de naam genoemd
worden van Theodor Herzl, van wien de eerste ernstige pog-
ingen uitgegaan zijn, om een oplossing van het Joodse vraag-
stuk te vinden door middel van herstel van een nationaal be-
staan van het Joodse Volk in Palestina. Zijn pogingen bij den
sultan van Turkije om den Joden een charter te geven, zijn
niet met succes bekroond.

In 1908 begon de Zionistische beweging geheel op eigen krach-
ten haar kolonisatie-arbeid in Palestina en het was eerst in
1917 dat de Britse regering door middel van de Balfour-
declaratie haar steun toezegde voor de vestiging van een Joodse
Nationaal Tehuis in Palestina. In 1923 hebben alle bij den Vol-
kenbond aangesloten staten aan Engeland het mandaat over
Palestina toegekend, waarbij Engeland de opdracht werd ge-
geven, Palestina zoodanig te besturen, dat de vestiging van een
Joodse Nationaal Tehuis in Palestina verzekerd werd.

Ofschoon uit alle deelen der wereld geweldige sommen bijeen-
gebracht werden voor de Joodse kolonisatie, waren het toch
de pioniers uit Oost-Europa, gedwongen door den onhoudbaren
toestand der Joden in hun land, die het eerst naar Palestina
trokken, om den kolonisatie-arbeid ter hand te nemen. Door de

omstandigheden ontwikkelde zich de landbouw oorspronkelijk hoofdzakelijk in collectivistische richting. De jonge Joden vormden gemeenschappen, die hunne producten aan een coöperatie verkochten, zij verdienden geen loon, doch de kolonie voorzag in alle behoeften der kolonisten. Deze vorm van bedrijfsuitoefening komt heden ten dage nog veelvuldig voor, ofschoon daarnaast tegenwoordig landarbeid in loondienst eveneens veel uitgeoefend wordt.

De immigratie van het kapitalistisch element, vooral van personen, die niet uitsluitend uit ethische motieven naar Palestina gekomen zijn, maar hiertoe gedwongen werden door de veranderde verhoudingen in hun eigen land, heeft niet nage laten, invloed uit te oefenen op de ontwikkeling van het economische leven. Palestina is een bij uitstek invoerend land, het te kort op de handelsbalans is beduidend.

In 1934 b.v. voerde Palestina in voor	± £.P. 15.000.000 (F. 109.000.000)
terwijl de uitvoer in dit jaar bedroeg	± £.P. 3.250.000 (F. 24.000.000)
derhalve te kort	± £.P. 11.750.000 (F. 85.000.000)

De uitvoer betreft hoofdzakelijk sinaasappelen, grapefruit, zeep en wijn. De invoer is, speciaal na de versterkte Joodsche immigratie der laatste jaren, in belangrijke mate toegenomen. Ingevoerd worden alle mogelijke artikelen en alle landen doen hun best, het grootst mogelijke aandeel van dezen invoer te bemachtigen. Dit verklaart dan ook het groote succes, dat de jaarbeurs te Tel-Aviv steeds mocht ondervinden.

Bij de beoordeeling van de betalingsbalans mag ook de invloed van het toerisme niet uit het oog verloren worden. Van oudsher oefent Palestina een groote aantrekkingskracht uit op toeristen, zoowel op Christenen en Mohammedanen als op Joden. Voor laatstgenoemden is deze aantrekkingskracht in verband met den opbouw van het land in den laatsten tijd sterk toegenomen, alhoewel in het afgelopen jaar tengevolge van de onlusten het aantal bezoekers minder was dan in vorige jaren.

De Nederlandse handelsbalans toont ten opzichte van Palestina het volgende beeld:

Invoer uit Palestina.

1934	5439 t. f	606.000
1935	14102 t. „	1.252.000
1936	14378 t. „	1.341.000

Uitvoer naar Palestina.

1934	11254 t. f	1.673.000
1935	12673 t. „	1.737.000
1936	7767 t. „	1.494.000

Uitvoeroverschot.

1934	f	1.067.000
1935	„	485.000
1936	„	153.000

De achteruitgang van den uitvoer naar Palestina in 1936 houdt hoofdzakelijk verband met de in dit land heerschende onlusten. Een beroepsconsulaire ambtenaar te Jerusalem is belast met de bevordering van den handel tusschen Nederland en Palestina.

Wat de industrie betreft, zoo dient, dat in Palestina, naast eenige ondernemingen van belangrijken omvang, meerdere bedrijven van middelmatige grootte zijn, welke in den laatsten tijd door de Duitsche immigratie sterk vooruitgegaan zijn.

Als één der grootste ondernemingen van vóór 1933 moet genoemd worden de Irak Petroleum Company, die de petroleum van Mosoel naar de Palestijnsche kust voert, terwijl een tweede tak der leiding naar Syrie gaat. Ook voor Haifa als havenplaats is deze onderneming van groot belang.

Eveneens is de „Palestine Potash Company”, die zich bezig houdt met de winning van kali en broom uit de Doode Zee van zeer veel belang. Er worden in Palestina geen steenkolen gevonden, tengevolge waarvan geen lichtgas gefabriceerd wordt. De „Ruthenberg-Werke” leveren de electriciteit voor kracht — en verlichtingsdoeleinden. De energie wordt verkregen door het gebruik maken van de stroomversnellingen van den Jordaan. Een belangrijke tak van nijverheid is verder het bouwbedrijf, hetgeen niet te verwonderen is in een land in opbouw.

In 1935 waren 25000 arbeiders in het bouwbedrijf werkzaam, waarvan 17000 Joden. Het voor den bouw benodigde cement wordt geleverd door de cementfabriek Nescher. O.s. staatje geeft een sprekend beeld van het tempo, waarin de Joodsche industrie in Palestina zich ontwikkeld heeft.

<i>Jaar.</i>	<i>Aantal industriële bedrijven van verschillende aard.</i>
1920	75
1925	282
1930	548
1932	635
1933	728
1934	946
1935	1350
1936	1440

Deze industrieën betreffen artikelen van allerlei aard als levensmiddelen, textiel, kleeding, metalen, hout, leer, papier, chemicaliën, bouwmaterialen enz. De waarde der totaalproductie in alle takken der Palestijnsche industrie bedroeg:

in 1929/30 ± £.P. 4.000.000 = ± f	36.000.000
in 1933 „ 4.630.000 = „	41.617.000
in 1934 „ 6.000.000 = „	54.000.000
in 1935 „ 7.300.000 = „	65.700.000

Het bankwezen ontwikkelt zich snel en in belangrijke mate. Men kan vier soorten banken onderscheiden, de z.g. grootbanken op Engelschen leest geschoeid, met filialen over het geheele land, de z.g. speciaalbanken, die zich bezighouden met credietverleening van bijzondere aard, kleinere banken met een of twee filialen en verder de coöperatieve banken.

De rentestandaard voor depositogelden is bij de grootbanken momenteel zeer laag, daarentegen vergoeden de kleinbanken vaak een zeer hoge rente voor depositogelden. Ook de hypotheekrente is zeer hoog, soms 7—8%, terwijl de hypotheekbanken 5 à 6% pandbrieven uitgeven. Dit alles is zeer verklaarbaar in een land in opbouw. Het is opvallend, dat in een dergelijk land weinig instellingen bestaan, die zich belasten met het verleen van eredit op langen termijn voor agrarische- en bouwdoeleinden. Als gevolg hiervan worden dergelijke credieten veelal door particulieren verstrekt, tegen naar onze begrippen zeer hoge rente. Niet onvermeld mag hier blijven, dat ook de groote verzekeringmaatschappijen vaak credieten op langen termijn aan verschillende instellingen of stedelijke besturen verstrekken.

De effectenhandel is nog van bescheiden omvang. In Tel-Aviv bestaat thans een effectenbeurs, welke echter nog van weinig beteekenis is.

Uit den aard der zaak heb ik mij bij de bespreking van den tegenwoordigen stand van handel en industrie en financiewezen moeten beperken tot eenige der voornaamste bijzonderheden, welke niet anders dan zeer in het kort behandeld konden worden.

Betreffende de wettelijke voorschriften inzake boekhouding valt het volgende te vermelden. „The Commercial Code” en „The bankruptcy Ordinance 1936” geven voorschriften ten aanzien van het houden van boeken voor kooplieden en vennootschappen onder firma's. Ten aanzien van naamloze vennootschappen gelden de bepalingen van de Engelsche Companies Act en bestaat ook de verplichting van onderteekening der jaarrekening door een accountant. De redactie der verklaring stemt overeen met de Engelsche.

De voorschriften inzake boekhouding komen in het algemeen hierop neer, dat kooplieden verplicht zijn boek te houden op zoodanige wijze, dat uit de boekhouding te allen tijde blijken de transacties, welke hebben plaats gevonden, alsmede de financiële positie van den koopman. De boekhouding moet bij voorkeur in één der drie landstalen, n.l. Engelsch, Hebreeuwsch of Arabisch gehouden worden. Wanneer de boekhouding in een andere taal gevoerd wordt, is de koopman verplicht, ingeval van overlegging zijner boeken voor de Rechtbank, voor zijn eigen rekening zorg te dragen voor een vertaling door een beëdigd translateur in een der landstalen. Het niet bijhouden van een behoorlijke boekhouding kan voor den koopman, ingeval van faillissement zeer ernstige gevolgen hebben. De faillissementswet bepaalt o.m. dat de koopman verplicht is, de volgende boeken te houden:

1. Een kasboek, waarin de ontvangsten en uitgaven voldoende gedetailleerd dagelijks geboekt staan.
2. Opgaven van de jaarlijkse opname der voorraden.
3. In- en verkoopboek, waaruit blijkt welke goederen ge- en verkocht zijn en wie de koopers of verkoopers waren.

De verplichting tot het houden van boeken brengt tevens met zich mede de verplichting tot bewaring.

Overtreding van de wettelijke voorschriften kan in bepaalde gevallen gestraft worden met een gevangenisstraf van hoogstens zes maanden of een boete van hoogstens £.P. 500 ($\pm f$ 4.500.—).

Ten aanzien van de bewijskracht van boeken ingeval van een civiele procedure schrijft het Wetboek van Koophandel voor, dat de boeken dan alleen in het geding gebracht kunnen worden, wanneer deze op behoorlijke wijze bijgehouden zijn, zonder blanco tusschenruimten, welke tusschenvoegingen mogelijk maken, en zonder doorhalingen of kantteekeningen. Speciale boekhouding is voorgeschreven voor bepaalde takken, voornamelijk voor die, waar „licences” vereischt worden.

Uit den aard der zaak is het aantal accountants relatief gering. De in Palestina gevestigde kantoren worden voor het meerendeel gevoerd door Engelsche accountants, ofschoon in den laatsten tijd ook wel accountants uit andere landen afkomstig, zich in Palestina hebben gevestigd, waaronder zelfs een lid van het Nederlandsch Instituut van Accountants.

Niettegenstaande er in Palestina geen wettelijke regeling van het beroep bestaat, is in deze richting reeds meer bereikt dan in Holland het geval is. Zooals hierboven vermeld, geldt in Palestina de Companies Act, hetgeen impliceert, dat de jaarrekeningen der naamloze vennootschappen onderteekend worden door een accountant. Hiertoe zijn uitsluitend bevoegd de accountants, die in het bezit zijn van een „licence”, afgegeven door de Palestijnsche regering. Tot nu toe zijn dergelijke „licences” uitsluitend afgegeven aan leden van erkende Engelsche accountantsverenigingen.

Accountantsexamens worden in Palestina niet afgenomen. Het bestuur van het Ned. Instituut van Accountants stelt thans pogingen in het werk, om voor de leden van het N. I. v. A. dezelfde voorrechten te verkrijgen, als die, welke gelden voor de erkende Engelsche vereenigingen.

Zooals uit het bovenstaande volgt, is het accountantsberoep in Palestina derhalve vrij. Wanneer men echter in aanmerking neemt, dat de werkzaamheden van den accountant, als bedoeld in de Companies Act, tot op heden een integreerend deel vormen van de accountantsbemoeiingen, dan volgt hieruit, dat het practisch onmogelijk is om zich in Palestina zonder „licence” te vestigen. Natuurlijk wordt in het bedrijfsleven, ook buiten de werkzaamheden voor naamloze vennootschappen, gebruik gemaakt van de diensten van den accountant, doch in verband met het feit, dat tot dusverre geen inkomsten- en vermogensbelasting wordt geheven in Palestina, mede tengevolge van de omstandigheid, dat het land nog in opbouw is, zijn deze werkzaamheden nog niet van omvangrijken aard. Zooals reeds tevoren vermeld, wordt het accountantsberoep hoofdzakelijk uitgeoefend door Engelsche accountants, hetgeen impliceert, dat de wijze waarop het beroep wordt uitgeoefend, op Engelsche leest is geseheid.

Dit brengt voor leden van het Nederlandsch Instituut van Accountants bijzondere consequenties met zich mede. Zooals bekend, bestaan er tusschen de Engelsche en de Hollandse beroepsopvattingen omtrent de controletechniek, belangrijke vershilpunten. Men denke b.v. aan de goederenopname. Thans rijst de vraag: hoe moet de houding zijn van een lid van het Nederlandsch Instituut van Accountants, die zijn practijk in Palestina uitoefent? Moet hij zich aanpassen bij de opvattingen, welke algemeen geldend zijn in dat land, of moet hij als enkeling de Hollandse opvattingen blijven volgen?

Trouwens, dat probleem doet zich niet alleen in Palestina voor. Men zou dit algemeen kunnen stellen door de vraag op te werpen, hoe de houding van een Nederlandsch accountant moet zijn, indien hij zijn beroep uitoefent in een land, waar de beroepsopvattingen verschillen van de Nederlandsche.

Omtrent deze materie is nog weinig gepubliceerd. In de congresrede 1926 van Prof. *Limberg* wordt erop gewezen, dat de opvattingen van den accountant niet in alle landen dezelfde zijn. Hieruit kan men afleiden, dat de accountant in het buitenland werkende, zich binnen zekere grenzen zal moeten aanpassen aan de heerschende opvattingen van het land, waar hij werkzaam is. Ofschoon ik van meening ben, dat dit standpunt volkomen te verdedigen is en ook de eenige practische oplossing is, wijs ik er toch op, dat het aanbeveling zou verdienen deze materie in het reglement van arbeid te regelen.

Aangezien aan dit vraagstuk meerdere problemen verbonden zijn (ik denk b.v. aan zaken met filialen, of dochtermaatschappijen in het buitenland) zou het m.i. wenschelijk zijn, hieraan een afzonderlijk artikel te wijden.

M. P.

DIFFERENTIEELE KOSTEN EN ECONOMISCH VERVOER

Het is nog niet zoo heel veel jaren geleden, dat algemeen gesproken werd van de z.g. indirecte productiviteit van het vervoer. Men meende, dat vervoer tegen een prijs, die lager was dan de kostprijs economisch toch zeer wel gerechtvaardigd kon zijn, omdat de indirecte voordeelen van de vergrooting van de afzetmarkten van landbouw en industrie, die door lage vervoerkosten werd bereikt, volledige compensatie zou bieden voor

het op het verliesbrengende vervoer te lijden verlies. Gedurende tientallen van jaren meende men zelfs, dat voornamelijk op dien grond, de Staat zich met het verkeerswezen moest inlaten, omdat geen voldoende zekerheid bestond, dat particuliere ondernemers zulk verliesbrengend vervoer zouden bewerkstelligen. Voor den Staat, die zorg te dragen had voor het algemeen belang, lag volgens de toen geldende meening op het gebied van het vervoerswezen de taak, maatregelen te treffen, om ook dat niet-loonende vervoer in stand te houden. Daartoe was het niet noodig, dat de Staat dat vervoer zelf bewerkstelligde, de Staat kon ook aan particuliere ondernemingen een vervoerplicht opleggen.

Deze theorie van de indirecte productiviteit van het onrendabele vervoer is in latere jaren nagenoeg geheel onhoudbaar gebleken. Zijn de voordeelen, die aan de verruiming van de afzetgebieden verbonden zijn zoo groot, dat deze volledige compensatie bieden voor de schade, die het verliesgevend vervoer oplevert, dan zullen zij die dat voordeel genieten ook bereid zijn dat verlies te dragen en dan moet dus voor dat vervoer ook een zoodanigen prijs bedongen kunnen worden dat het geen verlies oplevert. Zijn die indirecte voordeelen minder groot, zoodat geen loonende vrachtprijs is te bedingen, dan volgt daaruit, dat de indirecte productiviteit kleiner is dan de directe schade en dan had dat vervoer economisch beter achterwege kunnen blijven.

Deze gedachte was dermate ingeworteld, dat velen ook thans nog meenen, dat de verzorging van dit verliesgevend vervoer eigenlijk een monopolie van de spoorwegen is en zij putten daaruit een argument om het voortbestaan der spoorwegverliezen te rechtvaardigen. Op deze wijze gesteld is deze redeneering natuurlijk geheel onhoudbaar. Onze maatschappij in haar geheel is er niet in de geringste mate bij geïnteresseerd, of het vervoer geschiedt per spoor, per tram, per auto of per boot en indien een bepaald vervoer met een ander vervoermiddel loonend zou kunnen geschieden, dan kan in de z.g. indirecte productiviteit van het goedkope vervoer nooit een rechtvaardiging gevonden worden voor de handhaving van dit vervoer als spoorwegvervoer, zoo dat vervoer per spoorweg verliesgevend is. Wel dienen wij dan in dit verband nauwkeurig vast te stellen, wat onder verliesgevend is te verstaan, maar indien staking van het vervoer per spoorweg de winst van de spoorwegmaatschappij zou verhoogen, terwijl het vervangende vervoermiddel dat vervoer winstgevend zou kunnen exploiteeren, dan is het zeker, dat deze overschakeling economisch in elk opzicht gewenscht is. Daarmee constateeren wij niet anders dan een vanzelfsprekendheid, maar in de verkeerseconomie is dat dikwijls noodig en wenschelijk, omdat de strijdende partijen op dit gebied, de gewoonte hebben elkaar geen duimbreed terrein gewonnen te geven.

Wij zijn hiermee eigenlijk rechtstreeks in het moeilijke kostenvraagstuk in het vervoerswezen terecht gekomen, wij dienen ons voor de beoordeeling van de grenzen van het economisch vervoer te realiseeren, wat moet worden begrepen onder de economische kosten van het vervoer. Dat dat begrip moeilijk te bepalen is, blijkt al dadelijk uit een zeer eenvoudig voorbeeld. Een fabriek in Amsterdam heeft een eigen vrachtautovervoer — z.g. werkverkeer — voor de aflevering van haar producten in Twente. Voor den terugweg is geen lading beschikbaar. De 5-tonswagen, waarmee het vervoer geschiedt zou uit Twente vijf ton materiaal kunnen vervoeren naar de fabriek. Dat materiaal kost in Twente f 10.— per ton, op de plaats, waar de fabriek gevestigd is f 10.50 per ton. Het voordeel, dat dat materiaalvervoer oplevert is dus f 2.50 en het is vanzelfsprekend, dat dat minder is dan de helft van de kosten, die aan

de rit van de auto verbonden zijn. Toch zal het materiaal op den terugweg worden meegenomen, indien het verschil in exploitatiekosten van de auto bij onbeladen terugkeer en beladen terugkeer minder dan f 2.50 is. Geheel hetzelfde zal gelden, indien het materiaal, dat in Twente gekocht wordt niet bestemd is voor de eigen fabriek, maar bijv. voor een andere fabriek, die gevestigd is in dezelfde plaats, als de fabriek, die haar producten naar Twente afvoerde.

Dit geldt niet alleen ten aanzien van het werkverkeer, ook de beroepsvrachtrijder, die een rit naar Twente gemaakt heeft en geen retourvracht heeft, zal het terugvervoer der materialen voor een lagen prijs willen verriichten, ook hij zal zich de vraag stellen of de vrachtopbrengst, die hij kan bedingen hooger is, dan het verschil in kosten van een beladen en een onbeladen terugrit en is dat het geval dan zal hij dien lagen prijs accepteren, als de onbeladen terugrit het eenig alternatief is. Deze prijsonterbieding is een ernstig euvel, dat de gezondmaking van het vervoerswezen in ernstige mate in den weg staat.

In het landvervoer kan men dezelfde onderscheiding maken als in de zeescheepvaart, nl. tusschen lijndiensten en wilde diensten. Onder lijndiensten verstaan wij dan de regelmatige diensten die tusschen twee of meer plaatsen onderhouden worden, onder wilde diensten het ongeregelde vervoer, het gelegeheidsvervoer. De totale hoeveelheid goederen, die van een bepaalde plaats vervoerd wordt is gelijk aan het verschil tusschen de hoeveelheid, die daar geproduceerd wordt en die, welke daar verbruikt wordt. Het is daarom vanzelfsprekend, dat de verhouding tusschen aanvoer en afvoer in verschillende plaatsen en in verschillende gebieden zeer ongelijk is. In gebieden, waar de aanvoer groot is in verhouding tot den afvoer, zal het steeds moeilijk zijn retourvrachten te verkrijgen. Er zijn trajecten aan te wijzen, waar de aanvoer van goederen een veelvoud van den afvoer vormt en omgekeerd en het is vanzelfsprekend, dat de lijndiensten, die op zulk een traject het vervoer bewerkstelligen, onderling een hevigen concurrentiestrijd voeren om in de vervoerarme richting vervoer te bemachtigen. Prijsonterbieding ter verkrijging van retourvracht is dus niet te beschouwen als een gevolg van het bestaan van wilde diensten, zooals door velen ten onrechte gemeend wordt, ook in het geregelde lijnbedrijf manifesteert zich deze vorm van prijsonterbieding op elk traject, waar een belangrijk verschil bestaat tusschen den omvang van het vervoer in beide richtingen. Voor de wilde diensten is echter de drang om tegen elken prijs retourvracht te accepteren nog veel sterker. Deze diensten beschikken in de plaatsen, waar zij retourvracht moeten trachten te vinden niet over een acquisitieapparaat. Zij moeten dus op goed geluk trachten zoo spoedig mogelijk een retourvracht te krijgen en dat is dan veelal alleen mogelijk ten koste van een zeer lagen vervoerprijs. Zoo zien wij dan in het particuliere beroepsvervoer voor wat betreft de lijndiensten in vele gevallen een permanente prijsonterbieding in één bepaalde vervoersrichting en daarnaast een ongeregelde en volkomen willekeurige prijsonterbieding van de zijde van de wilde diensten.

Men heeft in de publicaties op het gebied van de verkeerseconomie dit verschijnsel willen verklaren uit het feit, dat in de vervoerondernemingen in het algemeen de vaste kosten van overheerschende betekenis zijn, doch geheel zuiver is die verklaring niet. Dat die vaste kosten een groote rol spelen is niet te ontkennen en dat als gevolg daarvan bij onderbezetting van het vervoerbedrijf de drang bestaat vervoer te accepteren tegen een prijs, die ligt beneden den gemiddelden kostprijs, kan evenmin ontkend worden, maar het typische verschijnsel van de prijsonterbieding ter verkrijging van retourvracht spruit uit andere oorzaken voort.

De industriele onderneming kan voor de producten, die zij ter markt brengt een afzet zoeken in een kleiner of grooter omringend afzetgebied. Zij kan daarom de plaatselijke prijsverschillen benutten, zij kan de producten steeds leveren op de plaats, waar de beste prijs kan worden bedongen. Deze omstandigheid leidt tot een algemeene prijsnivelleering. De vervoeronderneming is voor wat de afzet van haar vervoerdiensten betreft veel meer plaatselijk gebonden. Een vrachtauto die een rit naar Hilversum gemaakt heeft, kan niet gebruikt worden voor een vervoer van Maastricht naar Arnhem, ook al is de prijs, die voor dat vervoer bedongen kan worden veel hooger, dan de prijs, die bedongen kan worden voor een retourvracht van Hilversum. De vervoeronderneming heeft dus juist ter zake van de retourvrachten een zeer locale afzetmarkt. De lijndienst heeft daarenboven nog het bezwaar, dat alleen retourvracht in een bepaalde richting kan worden aanvaardt, hetgeen een tweede en zeer belangrijke beperking van de afzetmogelijkheden van hare vervoerdiensten met zich brengt. De vervoerdiensten, die zij kan aanbieden zijn zeer sterk gespecialiseerd. Deze moeilijke omstandigheden bij den afzet doen zich slechts in zeer weinig bedrijfstakken voor en het is vanzelfsprekend, dat de prijs van een zoo gespecialiseerd product met een lokaal beperkte afzet sterk afhankelijk zal zijn van de toevallige verhouding tussehen vraag en aanbod. De omstandigheden zijn hier zoo zeer afwijkend van die welke in het bedrijfsleven in het algemeen gelden, dat van een systematische prijsvorming nauwelijks sprake kan zijn.

Bezien wij dan in dit verband nog even door welk factoren de grootte van het aanbod van vervoerdiensten beheerscht wordt, dan blijkt, dat ook daarbij zeer bijzondere omstandigheden een groote rol spelen. Vindt door bijzondere oorzaken een zeer groot vervoer naar Amsterdam plaats, dan ontstaat daardoor een groot aanbod van vervoerdiensten in Amsterdam. Die groote aanvoer naar Amsterdam heeft niet de minste invloed op de vraag naar vervoerdiensten in tegengestelde richting en hieruit volgt, dat de grootte van het aanbod beheerscht wordt door factoren, die geheel onafhankelijk zijn van de grootte van de vraag naar vervoerdiensten. Het is begrijpelijk, dat daardoor telkens het gevaar dreigt, dat een wanverhouding zal ontstaan tussehen vraag en aanbod met het gevolg, dat er een onbeheerschte en volkomen willekeurige wisseling in de prijzen zal bestaan. Men kan het beeld van deze eigenaardige verhoudingen in de prijsvorming nog eenigszins anders stellen, door de retourvrachtcapaciteit van het vervoermiddel te vergelijken met een nevenproduct, dat in een industrieel bedrijf onvermijdelijk ontstaat bij de productie van een ander hoofdproduct. Op analoge wijze ontstaat immers in het vervoerbedrijf door een bepaald vervoer een retourvrachtcapaciteit. Indien het bedoelde nevenproduct in het industriele bedrijf zoo bederfelijk is, dat het niet vervoerd en niet bewaard kan worden, zoodat daarvoor onvermijdelijk direct een locale afzet moet worden gevonden, zal de prijs van dat nevenproduct een zeer grillig verloop hebben, indien of de productie van het hoofdproduct aan sterke wisselingen onderhevig is, of de vraag naar dat nevenproduct aan groote seizoenschommelingen onderworpen is, die geheel onafhankelijk zijn van de grootte van de productie van het hoofdproduct. Men kan zich zeer wel denken, dat voor zulk een nevenproduct gedurende bepaalde perioden zeer hooge prijzen zijn te bedingen, terwijl in andere tijden daarvoor nagenoeg niets is te bedingen.

De systematische prijsvorming, één van de eerste voorwaarden voor het normaal functioneeren van de economische wetten in onze maatschappij, die op het principe van den vrijen ruil is gebaseerd, wordt dus in het vervoerswezen verstoord en door-

broken door allerlei omstandigheden, die zich in andere deelen van ons economisch leven niet of in veel minder sterke mate doen gevoelen en daarom is het verkeersprobleem een bijzonder probleem. De maatregelen, die ons bedrijfsleven in het algemeen moeten beschermen tegen al te ernstige economische storingen zullen niet steeds voldoende zijn om het verkeerswezen tegen de ongewenschte gevolgen van zulke storingen te beveiligen.

In deze omstandigheden ligt de verklaring van het feit, dat in het verkeerswezen telkens weer gevallen gesignaleerd worden van prijsonderbiedingen van zeer ernstigen aard. Voor alle concurreerende vervoermiddelen hebben die prijsonderbiedingen zeer ernstige gevolgen. Neemt het vervoer naar een bepaald gebied door bijzondere omstandigheden sterk toe, dan ontstaat daardoor een sterk aanbod van retourvrachtdiensten en de ondernemers, die in die streek gevestigd zijn kunnen in dat geval voor hun uitgaande vrachten geen normalen prijs meer bedingen. Noemen wij de uitgaande vracht het hoofdproduct, dat de vervoeronderneming ter markt brengt en de retourvracht het nevenproduct, waarvoor tegen iederen prijs afzet gevonden moet worden, dan volgt daaruit dat de hoofdproducten van bepaalde vervoerondernemingen moeten concurreeren met de nevenproducten van andere ondernemingen, terwijl voor de verbruikers die beide producten geheel gelijkwaardig zijn.

Voor de Spoorwegen heeft deze eigenaardige marktoonstelling een zeer merkwaardig gevolg. De Spoorwegen zijn tot op zekere hoogte gebonden aan een bepaalde uniformiteit van de tarieven. Gedurende de laatste jaren is daarop door den fellen concurrentiestrijd wel eenige inbreuk gemaakt, maar ook thans nog wordt stabiliteit en eenvormigheid van de spoorwegtarieven gezien als een noodzakelijke voorwaarde voor de maatschappelijke ontwikkeling. Dat wil niet zeggen dat de spoorwegen de tarieven alleen zouden mogen differentieeren naar vervoersafstand en hoeveelheid. Van oudsher werd de differentiatie van de spoorwegtarieven naar den aard en de draagkracht der goederen als juist en doelmatig erkend. In den concurrentiestrijd met andere vervoermiddelen hebben de spoorwegen voor groote vervoeren ook belangrijke extra rabatten moeten verleenen en men kan dan ook zeggen, dat de prijzen, die de spoorwegen bedingen niet meer in de officieele tarieven, maar veelmeer in de niet gepubliceerde contracten te vinden zijn. Dat alles neemt echter niet weg, dat er in die tarieven een zekere stabiliteit en een zekere gelijkvormigheid bestaat. De spoorwegen doen geen gelegenhedaanbiedingen, zij houden bij de vaststelling van de vrachtprijzen geen rekening met de toevallige verhouding, die bestaat tussehen vervoer en vervoerecapaciteit op bepaalde trajecten. Dat althans deze beperkte uniformiteit gehandhaafd blijft is ook om meer dan een reden gewenscht, maar het is begrijpelijk, dat de volkomen systeemloze prijsonderbieding, die het gevolg is van den drang om tot elken prijs retourvracht te verkrijgen daarvoor een voortdurende bedreiging vormt.

De spoorwegen hebben bovendien een vervoerplicht. Zij moeten elk vervoer bewerkstelligen, mits daarvoor een prijs betaald wordt, die in de officieele vrachttarieven is vastgesteld, ook al is dat vervoer op basis van dien prijs niet loonend. In de periode van gematigde concurrentie had die vervoerplicht weinig bezwaren, het verlies, dat op die vervoeren geleden werd vond ruimschoots compensatie in den relatief hoogen vervoerprijs, die op andere trajecten kon worden bedongen, maar in de laatste jaren van felle concurrentie is deze compensatiemogelijkheid steeds verder ingeschrompeld, de concurrentie werpt zich met volle kracht op alle vervoeren, die tegen een gunstigen prijs kunnen worden verricht, terwijl zij zich voor de niet-rendabele vervoeren niet interesseert. Herhaaldelijk is reeds de

cisch gesteld, dat ook aan de concurreerende vervoermiddelen een vervoerplicht zou worden opgelegd, maar praktisch is dat ondoorvoerbaar, men kan de nationale vervoerplicht niet opdeelen in stukjes. Men kan de vrachtrijder, die het traject Amsterdam—Rotterdam berijdt niet verplichten ook een vrachtdienst in Friesland te onderhouden. De vervoerplicht is ondeelbaar en bij den huidige stand van zaken is er maar één onderneming, die die nationale vervoerplicht kan vervullen en dat zijn de Spoorwegen. Men kan zich de organisatie van onze huidige maatschappij niet meer denken zonder een algemeene vervoermogelijkheid, men kan zich niet meer indenken in de gevolgen van een opheffing van die vervoerplicht, die tot gevolg zou hebben, dat men eenige dagen vervoertijd zou moeten rekenen voor een kleine zending van een dorp in Zeeland naar een dorp in Friesland, indien dat vervoer onder die omstandigheden al niet geheel onmogelijk zou zijn. Evenmin kan men zich een beeld vormen van den prijs, die voor zulk een vervoer betaald zou moeten worden in dat geval. De kosten aan de uitoefening van de vervoerplicht verbonden beperken zich niet tot de kosten van exploitatie van enkele onrendabele lijnen, de instandhouding van de vervoerplicht stelt enorme eischen aan de organisatie van het bedrijf, het voor geen enkel vervoermiddel rendabele „kruimelvervoer” legt een enorme kostenlast op het bedrijf.

Het vorenstaande geeft eenig inzicht in de zeer merkwaardige positie, waarin het spoorwegbedrijf thans verkeert. Deels als gevolg van de concurrentie en de overheerschende betekenis van de vaste kosten, deels als gevolg van de zeer merkwaardige factoren, die zoowel de vraag als het aanbod van vervoerdiensten beheerschen, is van een systematische prijsvorming op de binnenlandse vrachtenmarkt niet meer te spreken. De „afrooming” van het verkeer, waaronder is te verstaan het aantrekken van de rendabele deelen van het vervoer door vervoermiddelen, die geen verplichting hebben om ook andere minder rendabele vervoeren te bewerkstelligen, onthoudt aan de spoorwegen de mogelijkheid om de schade, die voortvloeit uit de vervulling van de vervoerplicht te compenseren door voor bepaalde vervoeren een relatief hoogen prijs te bedingen.

Soortgelijke omstandigheden doen zich in geen enkel ander bedrijf gelden, hier is het toppunt van economische wanorde bereikt. Men kan er aan twijfelen, of onze volkomen ontwrichte maatschappij nog werkelijk de veerkracht zal bezitten om tot normale verhoudingen terug te keeren zonder ingrijpende maatregelen, maar zelfs indien dat inderdaad zou geschieden, dan zou toch voor het vervoerbedrijf evenwichtsherstel door automatische en ongedwongen sancering nauwelijks denkbaar zijn. Men miskent het vraagstuk, indien men het doet voorkomen, alsof de huidige moeilijkheden voortspruiten uit een toevallige en tijdelijke verstoring van de verhouding tussehen vervoer en beschikbare vervoerecapaciteit, want zelfs indien de vervoerecapaciteit geheel zou zijn aangepast aan de vervoerbehoefte, dan zou daardoor de ongelijke verhouding tussehen uitgaande vracht en retourvracht niet zijn opgeheven, ook dan zou die verhouding aan zeer groote tijdelijke en plaatselijke wisselingen onderhevig blijven en zoolang dat het geval zou zijn, ontbreekt de eerste voorwaarde, die vervuld moet worden om tot een systematische prijsvorming te komen. Onze geheele maatschappelijke organisatie is verankerd aan de systematische prijsvorming met alle voor- en nadeelen die daaraan verbonden zijn, fouten in die organisatie kunnen alleen gecorrigeerd worden door den invloed, die de prijs uitoefent op vraag en aanbod, door de werking van dien invloed is het denkbaar, dat maatschappelijke sancering in andere bedrijfstakken bereikt zou worden langs den weg der zelfgenezing, in het verkeerswezen kan van een

systematische prijsvorming niet gesproken worden en sancering langs dien weg is dus ondenkbaar. Veeleer is te verwachten, dat de volkomen willekeurige wisselingen in den prijs steeds weer tot nieuwe economische storingen in dezen bedrijfstak aanleiding zullen geven.

In de publicaties op het gebied van de verkeerseconomie is een felle strijd gestreden over de vraag, wie de schuld draagt voor het ontstaan van dezen toestand. In beide kampen geeft men zich moeite gevallen van prijszonderbieding te signaleeren, om daardoor wederkeerig het bewijs te leveren, dat de wederpartij de schuld draagt. Het ligt echter in den aard der zaak, dat iedere ondernemer traecht zijn belang te behartigen en de gesignaleerde „misstanden” vloeien daar direct uit voort, die verwijten hebben daarom weinig zin en zij zullen dan ook in geen enkel opzicht kunnen bijdragen tot een verbetering van den toestand, andere en grootere middelen zijn daarvoor noodig.

A. M. GROOT

NIEUWS INZAKE WETGEVING, RESOLUTIES EN BESLISSINGEN OP HET GEBIED DER BELASTINGEN

Red.: Mr. Dr. E. TEKENBROEK

(Bijdragen en mededeelingen zende men aan den Secretaris
der Redactie)

Vermijding dubbele belasting

De in de Vereenigde Staten wonende Nederlanders hebben geen aanspraak meer op toepassing daar te lande van de daar geldende bepalingen ter voorkoming van dubbele belasting. In verband daarmee is voor hier te lande wonende onderdanen van de Vereenigde Staten door onzen Minister van Financiën een dergelijke maatregel genomen.

Oproepingen etc. moeten aan den gemachtigde geadresseerd worden

Door een gemachtigde was namens een belastingplichtige een bezwaarschrift in gediend tegen een aanslag in de I.B. De Inspecteur had met een briefje, geadresseerd aan den belastingplichtige, deze uitgenoodigd ter inspectie inzage te verleen van boeken en bescheiden. De belastingplichtige was niet gekomen; de Inspecteur en met hem de Raad van Beroep hadden de aanslag nu gehandhaafd met een beroep op art. 80 I.B.

In cassatie werd als middel opgeworpen schending van art. 74, doordat de oproeping aan den belastingplichtige en niet aan den gemachtigde was geadresseerd. De H.R. achtte dit middel gegrond, daarbij overwegende: dat, indien een bezwaarschrift door een gemachtigde is ingediend, niet alleen de beschikking van den inspecteur aan den gemachtigde en dus niet aan den belanghebbende behoort te worden gezonden, doch hetzelfde moet gelden voor de stukken, welke de behandeling der reclame betreffen, zooals een oproeping om ter inspectie inzage te verleen van bescheiden. (Arrest dd. 28/10'36 B 6230).

Gebruiker van een gemeubeld verhuurd perceel

Een arrest met een principieel kantje t.a.v. de interpretatie