

Dit is dus niets anders dan een heropening door de deskundigen van het onderzoek, dat slechts gesloten *scheen*.

„Partijen zullen bij het onderzoek” (art. 230 — 2de lid B.Rv.) kan niets anders beteekenen dan bij het *geheele* onderzoek, onverschillig of dit in een of meer bijeenkomsten plaats vindt.

Het *onderzoek* mag derhalve alleen geschieden in tegenwoordigheid van beide partijen, althans moeten zij in de gelegenheid zijn gesteld daarbij tegenwoordig te zijn.

Ik meen hiermede te hebben aangetoond, dat volgens de wet partijen het *recht* hebben bij het *geheele* onderzoek tegenwoordig te zijn.

Begint dit den deskundigen te vervelen, dan kunnen zij het onderzoek gesloten verklaren; dat is voor hunne verantwoordelijkheid, maar dan mogen zij ook geen enkele inlichting meer vragen en geen plaatselijke opname meer doen.

Partijen hebben niet het recht de beraadslagingen van deskundigen *na* het onderzoek bij te wonen. Dit heb ik ook niet geschreven. Dat iedere deskundige niet het *eindresultaat*, waartoe hij komt, aan partijen behoeft mede te deelen, staat in de wet en kan ik tot op zekere hoogte billijken, al ondervond ik het gewoonlijk anders, maar dat de deskundigen het geheele onderzoek systematisch als zwijgende pagoden verrichten, schijnt mij positief onjuist en in strijd met den geest van deze procedure.

Uit balansen en winst- en verliesrekeningen kan men niet de waarde aflezen als uit een koerslijst. Als plaatselijke opname niet noodig is — wat vaak voorkomt — dan bestaat het „onderzoek” dus alleen uit beoordeeling van de balansen enz. In de gedachtengang van den Heer *Croin* zouden partijen daarbij niet noodig zijn, dan waren ze derhalve praktisch van het geheele onderzoek uitgesloten.

Onderzoek van de balans door meerdere personen tegelijk bestaat in bespreking van de balans en nu kan ik mij redelijkerwijze niet voorstellen, dat de deskundigen daarbij stelselmatig geen mond zouden open doen.

Trouwens volgens art. 230 B.Rv. mogen partijen aan deskundigen niet alleen voordragten doen — wat men misschien in modern Hollandsch zou kunnen vertalen met; mededeelingen — maar ook *vorderingen* doen.

Bij voorbeeld. De erfgenaam zegt: ik vorder dat U (deskundigen) de winst over dat jaar door bijzondere omstandigheden als abnormaal hoog beschouwt. Ik vorder, zegt de Ontvanger, dat U dit niet doet, want enz. Zullen onpartijdige mannen, die het goede zoeken, hierop zwijgen? Zij behooren hunne meening te geven om daardoor partijen de gelegenheid te bieden hunne beweringen nader toe te lichten, misschien zelfs wel door de toelichting van de experts tot overeenstemming op dit punt te komen, wat toch het hoogste is, dat deskundigen moeten trachten te bereiken.

Hier heeft men dus het debat; en inderdaad waren de waardeeringen, die ik e.o. heb meegemaakt als regel — en de zoogenaamde minnelijke waardeeringen waren altijd — een geanimeerd debat tusschen deskundigen en partijen.

De *ongedwongen gedachtenwisseling* tusschen deskundigen en partijen, welke tusschen partijen en rechters niet kan, althans volgens ons recht niet mag plaats hebben, is juist het voordeel van deze procedure, die anders slechts nadeelen zou hebben, en naar mijn bescheiden meening is uit de wet te lezen, dat deze gedachtenwisseling door den wetgever is beoogd.

Een deskundige, die vreest tegenover een bepaalden erfgenaam zijn eerlijke overtuiging, gelijktijdig gemotiveerd, uit te spreken — zooals ik schreef kan tusschen een Rijksaccountant en den Staat nimmer een dergelijke, verkeerde verhouding bestaan — moet dan maar aan eene waardeering, waarbij deze vrees kan bestaan, liever niet deelnemen.

Ik heb hoop, dat in de practijk de Heer *Croin* en ik niet

zoo ver van elkaar staan als zijn belangwekkend artikel mogelijk doet vermoeden en ik dank de Redactie voor de mij geboden gelegenheid tot dit onderschrift. A. J. RANT

DE VERKEERSPOLITIEK IN NEDERLAND EN DE AFROOMING VAN HET VERKEER

In de rede, die door Minister Dr *H. Colijn* in 1935 in de Eerste Kamer werd gehouden, werd met betrekking tot de regeling van de onderlinge concurrentie der verschillende verkeersmiddelen de politiek van de Regeering in de beide onderstaande punten aangegeven:

- 1e. dat niet kan worden toegelaten, dat het particuliere verkeer het verkeer van de spoorwegen zou afroomen in streken met groote verkeersdichtheid en het verliesopleverend vervoer in streken met een geringe verkeersdichtheid zou overlaten voor de spoor;
- 2e. dat met de spoorwegen sterk concurrerende vervoermiddelen door concessies gebonden zullen moeten worden, zoowel voor het goederenverkeer als voor het personenverkeer.

Opmerkelijk is het, dat in deze punten wordt gesproken van het particuliere verkeer. Men onderscheidt in de verkeerseconomie namelijk het particuliere beroepsverkeer en het z.g. werkverkeer. Onder het particuliere beroepsvervoer vat men dan samen de exploitatie van verschillende vervoermiddelen door particuliere vervoerondernemingen, terwijl het werkverkeer omvat het vervoer met gebruik van eigen vervoermiddelen van den verzender. Tegen een beperking van de vrijheid van het werkverkeer zijn in de verkeerseconomie in het algemeen zeer ernstige bezwaren aangevoerd. Wel wordt van verschillende zijden gewezen op de noodzakelijkheid om het werkverkeer te beletten zijn werksfeer uit te breiden tot het vervoer voor rekening van derden, doch het schijnt de meesten strijdig met de Hollandsche vrijheidsbeginselen, om een bedrijf de mogelijkheid te ontnemen om het vervoer voor dat bedrijf zelf met eigen vervoermiddelen te bewerkstelligen.

Wil men echter de bezwaren en gevaren van de afrooming van het verkeer met effectieve middelen bestrijden, dan kan men er praktisch niet aan ontkomen om ook dit werkverkeer door een vergunningsstelsel in zijn vrijheid te beperken. Onder afrooming van de spoorwegen verstaat men de onttrekking van het meest rendabele vervoer aan de spoorwegen. Dat meest rendabele vervoer omvat in de eerste plaats het vervoer, waarvoor een relatief hooge vrachtprijs kan worden bedongen en in de tweede plaats het vervoer waarvan de vervoerkosten per eenheid relatief laag zijn. Dit zijn dus in economischen zin de meest aantrekkelijke vervoeren. Indien men nu, door welke maatregelen ook, aan het particuliere beroepsvervoer de mogelijkheid zou ontnemen om dit vervoer te verrichten tegen een prijs, die lager is dan de minimumtarieven, die op den gemiddelden kostprijs van het vervoer moeten worden gebaseerd, dan moet dat leiden tot een sterke uitbreiding van het werkverkeer. De economische kosten van deze aantrekkelijke vervoeren zijn lager dan het algemeene tarief, indien het particuliere beroepsvervoer vrijheid heeft dienovereenkomstig voor dat vervoer ook lager tarieven vast te stellen, dan zal het particulier beroepsvervoer dat vervoer aan zich trekken, doch sluit men die mogelijkheid uit, terwijl men aan het werkverkeer onbeperkte vrijheid laat, dan moet dat er toe leiden, dat vele bedrijven zich toch het voordeel van de relatief lage economische kosten van dat vervoer niet zullen laten ontnemen en dat vervoer zelf zullen gaan verrichten. Ontneemt men dus aan het particuliere vervoerbedrijf de mogelijkheid om het verkeer af te roomen, dan zal het werkverkeer zich aan die afrooming schuldig maken. Wil men dus

afrooming van het verkeer onmogelijk maken, dan ontkomt men niet aan een regeling, waarin ook het werkverkeer betrokken is, dan dient men ook de vrijheid van dat verkeer aan banden te leggen. Het is voor de Regeering steeds uiterst moeilijk maatregelen te treffen, die direct strijdig zijn met de belangen van degenen, die door die maatregelen getroffen worden en in dit geval geldt dat wel in bijzondere sterke mate.

Beperking van de vrijheid van het werkverkeer is een uiterst delicate kwestie. In verschillende bedrijven wenscht men het vervoer in eigen exploitatie te houden niet in de eerste plaats, omdat daardoor de vervoerkosten gedrukt kunnen worden, gewoonlijk spelen daarbij tal van andere motieven een zeer overwegende rol. Het vervoer met eigen vervoermiddelen heeft een bepaalde reclamewaarde, in verschillende gevallen kan door het eigen vervoer een bijzondere service aan de afnemers geboden worden. Men heeft de frequentie van de eigen autodiensten geheel in de hand en de voordeelen, die daaruit verkregen worden zijn veelal grooter, dan het directe voordeel van de vrachtbesparing. Het zou voor de regeeringsorganen een nagenoeg onuitvoerbaar taak zijn van geval tot geval te bepalen, of die factoren van voldoende beteekenis zijn om vergunning voor het werkverkeer te verlenen.

De strijd tegen de afrooming van het verkeer is een uiterst moeilijke strijd en het is geen oplossing van het vraagstuk, indien men het particuliere beroepsvervoer de mogelijkheid ontnemt in den vervolge de vervoeren te bewerkstelligen, die het eertijds aan de spoorwegen heeft onttrokken. Door zulke maatregelen brengt men dat vervoer niet terug op de spoorwegen. Men kan in onze maatschappij nu eenmaal geen dwang opleggen, om producten met een lagen kostprijs voor een hoogen verkoopprijs te verkoopen, want de afnemers zullen niet bereid zijn die hooge prijzen te betalen, zij zullen tot eigen productie voor hun behoefte besluiten. Zulke maatregelen kunnen alleen resultaat opleveren, als men de geheele productie, met inbegrip van de productie voor eigen gebruik onder controle stelt. Men heeft eertijds de huisvrouwen de gelegenheid moeten ontnemen om voor eigen behoefte margarine te maken, toen men de prijs van dat artikel kunstmatig op een hoog niveau wilde handhaven en hier geldt het feitelijk geheel hetzelfde.

Het komt mij ook voor, dat de Regeering in de bedoelde richtlijn het vraagstuk van de afrooming van het verkeer te beperkt ziet. Er wordt gesproken van streken met groote verkeersdichtheid en streken met geringe verkeersdichtheid, maar de verkeersdichtheid van een bepaalde streek is in verschillende deelen van het jaar zeer ongelijk en die verkeersdichtheid is zeker niet alleen bepalend. Als er naar een streek met geringe verkeersdichtheid een incidenteel vervoer van eenige tientallen tonnen, of van vele honderden menschen op een bepaalden dag noodig is, dan zal dat voor alle vervoermiddelen een aantrekkelijk vervoer zijn. Zij zullen in onderlinge concurrentie voor dat vervoer lage tarieven stellen en zich dus alle moeite geven om dat vervoer aan zich te trekken, zij zullen de voor dat traject algemeen geldende vervoertarieven der spoorwegen onderbieden en dus het verkeer afroomen. Men kan dus niet op een landkaart van Nederland de streken en trajecten aangeven, waar gevaar voor afrooming van het verkeer bestaat. Onttrekking van rendabele vervoeren aan de spoorwegen — en dat is in wezen afrooming van het verkeer — kan zoowel in verkeersarme als in verkeersdichte gebieden plaats vinden. Als de vrachtauto thans tracht de zware massavervoeren aan zich te trekken en het vervoer van volumineuse goederen aan de spoorwegen te laten, dan is dat afrooming van het verkeer, die eveneens geheel losstaat van de verkeersdichtheid in de verschillende deelen van ons land.

Men lost deze moeilijkheid ook niet op door den eisch te

stellen, dat de sterk concurrerende vervoermiddelen door concessies moeten worden gebonden, men verplaatst die moeilijkheid daarmee alleen. Wat moet de grondslag zijn, waarop die concessies verleend worden. Moet aan die concessiehouders een vervoerplicht worden opgelegd, een verplichting dus om alle ten vervoer aangeboden goederen tegen een bepaald maximum tarief te vervoeren? Moet aan den concessiehouder het recht worden verleend de vervoerprijzen te baseeren op de economische kosten van elk vervoer afzonderlijk, of moet de eisch gesteld worden, dat die tarieven in een vaste verhouding staan tot de spoorwegtarieven? Kiest men de economische kosten als basis voor de calculatie van de vervoerprijzen dan sanctionneert men daarmee de afrooming van het vervoer, want juist het feit, dat de economische kosten van die aantrekkelijke vervoeren laag zijn in verhouding tot den te bedingen opbrengtprijs, leidt tot de onderbieding der spoorwegtarieven. Bindt men de tarieven van het particuliere bedrijf aan de spoorwegtarieven dan schakelt men de afrooming uit, maar dan verstart men ook tevens de geheele prijsvorming in het verkeersbedrijf en men ontnemt dan aan het particuliere bedrijf de mogelijkheid in den concurrentiestrijd profijt te trekken van een doelmatige organisatie, die leidt tot lage vervoerkosten.

Dat dit een uiterst netelige kwestie is, is toch ook eigenlijk vanzelfsprekend. In onze geheele maatschappij is het principe doorgevoerd, dat de prijs wordt bepaald door de productiekosten. Lage productiekosten geven aan een bedrijf een economischen voorsprong, op grond van lage productiekosten kan het bedrijf winstgevend, lage prijzen noteren en op die wijze een groot deel van den omzet aan zich trekken. Wil men de afrooming van het verkeer uitschakelen dan moet men aan het particuliere vervoerbedrijf de mogelijkheid ontnemen, om vervoeren met lage economische kosten tegen een lagen prijs te bewerkstelligen. Men kan aan het particuliere vervoerbedrijf, dat slechts bepaalde verbindingen exploiteert nu eenmaal niet een algemeene vervoerplicht voor het geheele land opleggen, evenals die verplichting is opgelegd aan het spoorwegbedrijf, maar zelfs al laat men buiten beschouwing, dat het particuliere bedrijf zich steeds zal werpen op de meest rendabele trajecten en dus de minder rendabele trajecten aan de spoorwegen zal overlaten, dan nog kan men de hierbedoelde moeilijkheden niet oplossen. Denken wij ons, dat een bepaalde vrachtautodienst thans een bepaald traject exploiteert en zich daarbij speciaal toelegt op de verwerving van vervoeren met relatief lage kosten, die op dat traject te verkrijgen zijn, dan vindt afrooming van het verkeer plaats. Men zou nu in de concessievoorwaarden van dat bedrijf een bepaling kunnen opnemen, dat het vervoerbedrijf verplicht is alle voor dat traject aangeboden vervoeren, dus ook de minder rendabele, te verrichten. Dat zou dan echter tot merkwaardig gevolg hebben, dat dat op zichzelf toch reeds weinig rendabele vervoer nog verder versplinterd zou worden. Reed vroeger op dat traject één slecht beladen goederenwagen van de spoorwegen, in de toekomst zal bij die regeling de belading van die goederenwagen nog slechter zijn, maar bovendien zal dan daarnaast nog een slecht beladen auto verliesgevend haar vervoerplicht vervullen. Deze oplossing is toch waarlijk strijdig met elk economisch begrip, men zou nog meer vervoercapaciteit verspillen aan dat vervoer, nog meer economische kosten veroorzaken voor dat vervoer, dat in economischen zin al niet rendabel was.

Slechts als men het verkeersbedrijf in zijn geheel als een eenheid in economischen zin ziet, kan men tot een oplossing komen van de vele en moeilijke vraagstukken, die daarbij te regelen zijn. Men moet daarbij dan uitgaan van het feit, dat de spoorwegen voorzien in de behoefte aan een algemeen, over het geheele land werkend verkeersmiddel. Uitschakeling van het spoorwegvervoer of uitbreiding van de vervoergelegen-

heid door de inschakeling van concurrerende vervoermiddelen komt in die gedachtengang alleen in aanmerking als de economische kosten van dat vervoermiddel lager zijn, dan de economische kosten van het spoorwegvervoer. Op grond van diezelfde overwegingen hebben de spoorwegen in de laatste jaren talrijke spoorlijnen gesloten, die thans door vrachtautodiensten worden bediend, maar inschakeling van de concurrentie of uitschakeling van de spoorwegexploitatie verdient dan alleen overweging als de economische kosten van het andere vervoermiddel lager zijn dan die van de spoorwegen en niet als die economische kosten lager zijn dan het door de spoorwegen berekende tarief. Ordening van het verkeerswezen op basis van dat principe is zeer verreichend, maar zonder zeer diepgrijpende maatregelen kan men de gevaren van de afrooming van het verkeer nimmer bezweren.

Tenslotte zijn er aan het stelsel van concessieverleening nog vele en groote moeilijkheden verbonden. Bij de concessieverleening kan men twee wegen volgen. Men kan aan nagenoeg alle bedrijven, die thans in exploitatie zijn een vergunning verlenen onder meer of minder beperkende bepalingen, maar dan doet men niet anders dan den volkomen onhoudbaren toestand van overcapaciteit in het verkeerswezen consolideeren, dan behoedt men het bedrijf in het gunstigste geval voor verdere ontwrichting. Was het concessiestelsel tien jaar geleden doorgevoerd, dan had de Regeering de ontwikkeling in de hand gehouden en zij had in dat geval die ontwikkeling dienstbaar kunnen maken aan het algemeen belang, thans is het daarvoor te laat, aan de economische ontwrichting in het verkeerswezen moet een einde gemaakt worden, dat is de taak van de Regeering en die taak wordt niet naar behooren vervuld door een bevrozing van den tegenwoordigen toestand.

Wil men echter het concessiestelsel tevens gebruiken om een selectie toe te passen, wil men dus door het vergunningsstelsel komen tot een beperking van de overcapaciteit in het verkeersbedrijf, dan moet men aan bedrijven, die thans in exploitatie zijn het recht van voortzetting van die exploitatie onthouden. Het is daarbij dan al zeer moeilijk objectieve normen vast te stellen, die zullen gelden bij de keuze van de onderneming, die in de toekomst met de exploitatie van het vervoer belast zal blijven, maar zelfs indien daarvoor een weg te vinden zou zijn, blijft onopgelost het probleem, op welke wijze men de andere bedrijven schadeloos zou moeten stellen. Het is toch nauwelijks denkbaar, dat één Nederlandsche Regeering zou willen medewerken aan een regeling, waarbij talrijke grootere en kleinere vervoerondernemingen gedwongen zouden worden het bedrijf te staken zonder dat zij een schadeloosstelling zouden ontvangen voor de winstderving, die zij daardoor zouden hebben te aanvaarden. Het heeft geen zin zich te verdiepen in de voordeelen en bezwaren, die aan zulk een regeling zouden zijn verbonden, want alleen reeds om politieke redenen is zulk een regeling ondoorvoerbaar.

Nu zich het particuliere beroepsvervoer eenmaal in die mate heeft ontwikkeld, kan de Regeering bij de invoering van een vergunningsstelsel die vervoergunning niet aan bepaalde ondernemingen onthouden. Indien de Regeering het stelsel van verpachting der vervoervergunningen van de hand wijst, kan zij alleen door het stellen van bepaalde economische en sociale voorwaarden, waaraan de exploitant van een vrachtautodienst gebonden is invloed uitoefenen op de verdere ontwikkeling van de organisatie van het verkeerswezen. De Regeering kan eischen stellen ten aanzien van de arbeidsvoorwaarden, ten aanzien van de tariefpolitiek, ten aanzien van de verkeersfrequentie en verkeersveiligheid, de Regeering kan een meer of minder beperkte vervoerplicht opleggen en door maatregelen van dien aard zou zij ongetwijfeld zeer veel invloed kunnen uitoefenen op de onderlinge concurrentieverhoudingen van de verschillende verkeersbedrijven, doch men kan thans toch werkelijk van de Regeering niet meer verlan-

gen, dat zij het teveel aan vervoercapaciteit zal opheffen, door een aantal willekeurig aan te wijzen vervoerondernemingen de voortzetting van de exploitatie te verbieden.

Het moge aan de hand van het voorafgaande duidelijk zijn, dat de richtlijnen, die de Regeering gesteld heeft ter zake van de oplossing van de moeilijkheden, welke voortspruiten uit de afrooming van het verkeer, dringend nadere precisering behoeven, willen zij een practische grondslag opleveren voor de oplossing van dit zeer moeilijke onderdeel van het verkeersvraagstuk.

A. M. GROOT

NIEUWS IN ZAKE WETGEVING, RESOLUTIES EN BESLISSINGEN OP HET GEBIED DER BELASTINGEN

Red.: Mr Dr E. TEKENBROEK

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

Wie is te beschouwen als houder in den zin der P.B. van een auto, die door een fabrikant aan een vertegenwoordiger voor het bereizen van zijn rayon wordt ter beschikking gesteld?

Deze vraag zal zich bij vele cliënten van accountants voordoen. Vandaar dat het van belang geacht mag worden de overwegingen van de uitspraak van den Raad van Beroep te Amsterdam d.d. 12 Juni 1937 (B 6723), waarbij deze vraag in een voor den fabrikant ongunstigen zin beantwoord werd, hier te laten volgen.

„O. dat de omstandigheid, dat belanghebbende eigenares is van het motorrijtuig, dat dit motorrijtuig letter en nummer draagt van de provincie Noord-Holland, in welke provincie belanghebbende is gevestigd, doch de vertegenwoordiger niet woont, noch diens rayon is gelegen, dat tenslotte de aangiften, waartoe art. 7 sub 1, M. B. den houder verplicht, steeds geschiedt door belanghebbende en te haren name de belastingkaarten worden afgegeven, doet vermoeden, dat belanghebbende den automobiel ter beschikking heeft gesteld van den vertegenwoordiger slechts om dezen te dienen uitsluitend bij diens arbeid als zoodanig en dat die arbeid niet vormt een zelfstandig beroep of bedrijf; dat, wat dit laatste betreft, worde opgemerkt, dat de inhoud van den bovenaangehaalden brief den Raad geenszins de overtuiging verschaft van het tegendeel;

dat de Raad derhalve aanneemt, dat belanghebbende het motorrijtuig door haar vertegenwoordiger doet bezigen als hulpmiddel in de uitoefening van haar bedrijf en mitsdien belanghebbende als houdster van dat motorrijtuig moet worden aangemerkt.”

Uit bovenstaande overwegingen blijkt dat de beantwoording van opgemaakte vraag afhankelijk is van de feitelijke omstandigheden. Het is dus mogelijk, dat deze van dien aard zijn, dat de werkgever niet als houder kan worden aangemerkt.

Personeele belasting van een Hollerith-inrichting

De Breda'sche Raad van Beroep heeft met zijn uitspraak d.d. 23 Februari 1937, welke eerst onlangs gepubliceerd is (B 6709) een singulier geval beslist. Het betrof een perceel, bestaande uit een gang, W.C., een waschhok en een groot vertrek, waarin naast eenig kantoormeubilair (waarde f 100.-) slechts een Hollerith-installatie stond. De gebruiker van het perceel verzorgt op die installatie de administratie van zijn cliënten. Hij meende nu, dat men hier te doen had met een „fabriek of werkplaats”, die krachtens art. 4 § 1 letter e P.B. vrijgesteld is. Subsidair stelde hij dat de waarde der machine (als meubilair) ten onrechte op f 1200.— was gesteld; die waarde zou volgens hem op nihil te stellen zijn, omdat de leverancier die installaties steeds verhuurt en nooit verkoopt, zoodat er geen verkoopwaarde zou zijn.