hebben, dat al te gemakkelijk het budget aangepast wordt aan de later gebleken uitkomsten. Wanneer een bedrijfsbegrooting met de zorg, die zij verdient, is opgemaakt, dan moeten alle verantwoordelijke instanties hun uiterste best doen om de werkelijkheid niet minder gunstig te doen zijn, dan begroot is. Men moet de begrooting tegen alle omstandigheden verdedigen, behalve natuurlijk..... tegen de logica van het verloop van het bedrijf.

Hieruit blijkt, dat de angst van sommige bedrijfsleiders, dat een begrooting een verstarrende werking in het bedrijf zal hebben, ongemotiveerd is. Juist de bedrijfsbegrooting maakt het aanpassen van het bedrijf aan veranderde omstandigheden gemakkelijker mogelijk, omdat in de begrooting het bedrijfsbeeld in zijn geheel tot in details voor den bedrijfsleider ligt en het hem daardoor gemakkelijker valt na te gaan, welke veranderingen in alle onderdeelen een onvermijdelijk gevolg van de veranderde omstandigheden zullen zijn.

Daarbij komt, dat bij het periodiek opmaken van de bedrijfsbegrooting elke functionaris, die daarbij medewerkt, genoodzaakt is, de geheele onder hem werkende afdeeling te bezien tot in alle details. Fouten als gevolg van sleur, inefficient werken, te ruime of onvoldoende bezetting komen daarbij onder de oogen en er wordt overlegd op welke wijze afdoende verbetering kan worden aangebracht. Wel verre van verstarrend te werken, ziet men in bedrijven met een bedrijfsbegrooting werkende, een jaarlijksche vernieuwing, als het ware een groote schoonmaak, omdat elke met eenige leiding belaste persoon op het matje moet komen en zijn gestie tegenover de andere aan de opstelling der begrooting medewerkende functionarissen moet verdedigen.

Natuurlijk is de bedrijfsbegrooting geen panacé tegen alle kwalen, die aan een onderneming verbonden kunnen zijn, maar zonder twijfel is een verstandig opgestelde begrooting een stimulans voor opheffing van oorzaken van verspilling. Een eerste begrooting, hoewel gebaseerd op bekende uitkomsten van het verleden en opgemaakt met zorgvuldige inachtneming van verwachte wijzigingen, zal nog niet onmiddellijk de grootst mogelijke voldoening geven. Men late zich niet ontmoedigen. Al doende leert men en met steeds scherper inblik in wat noodig is en in wat verwacht mag worden, zullen volgende begrootingen opgemaakt worden, die elk voor zich de onderneming zullen helpen om het gestelde doel te bereiken.

Vooral in het begin dient daarom de periode waarvoor een begrooting wordt opgesteld, beperkt te worden. Men ga niet verder dan den tijd, waarvoor betrouwbare schattingen gemaakt kunnen worden, ook in verband met het inzicht, dat men in het verloop der markten kan hebben. Het is noodig bij die schattingen de medewerking te verlangen van alle functionarissen, die de desbetreffende onderdeelen van het bedrijf het best overzien en daarmede geregeld contact hebben. Maar die personen moeten dan ook tot taak hebben bij de uitvoering te bereiken wat met hun medewerking begroot is. Zij zijn daarvoor verantwoordelijk te stellen, maar krijgen door deze procedure ook belangstelling in het onderwerp en zullen dan medewerken tot het verkrijgen van een goed resultaat. De afzonderlijke functionarissen leeren daardoor ook het verband tusschen en de onderlinge afhankelijkheid van de verschillende deelen van de geheele organisatie kennen, waarvan grooter onderlinge samenwerking het resultaat zal zijn, tot groot profijt van het geheel.

De bedoeling van het opstellen van bedrijfsbegrootingen wordt door een Engelschen schrijver als volgt weergegeven.

1. Een beschouwing van de toekomst, om het mogelijk te maken plannen uit te werken, waardoor onder de omstandigheden, die verwacht kunnen worden, de maximale winst kan worden behaald.

2. Samenwerking van alle onderdeelen voor dit doel in het bijzonder samenwerking van de verkoopafdeeling, met de produceerende afdeeling en de afdeeling financiën.

3. De instelling van een systeem om te verzekeren, dat die plannen worden uitgevoerd en waardoor de leiding in staat is regelmatig te controleeren in hoeverre de gang van zaken het bereiken van het verlangde doel waarschijnlijk maken.

Om dit laatste mogelijk te maken is het absoluut noodzakelijk, dat het systeem van verantwoording volkomen aansluit aan de bedrijfsbegrooting, of wil men liever andersom, dat de bedrijfsbegrooting wordt opgemaakt in aansluiting aan het boekhoudsysteem, dat daarvoor dan aan hooge eischen van overzichtelijkheid en snelle informatie moet voldoen.

In een volgend artikel iets over de praktijk van het opmaken van een bedrijfsbegrooting.

G. H.

HET BELANG VAN DEN STAAT BIJ HET VERKEERSWEZEN

Bij de beoordeeling van de maatregelen, die door de Regeering worden genomen op het gebied van het verkeerswezen, wordt er herhaaldelijk op gewezen, dat de Staat als feitelijk eigenaar van het bedrijf der Nederlandsche Spoorwegen een direct belang heeft bij de uitkomsten van dat bedrijf en dat daarom de verkeerspolitiek dienstbaar gemaakt wordt aan het streven om te komen tot verbetering van de uitkomsten van het spoorwegbedrijf. Velen meenen daarom, dat de Regeering in de verkeerspolitiek de noodige objectiviteit mist en dat daardoor de behartiging van het algemeen belang ondergeschikt gemaakt wordt aan de behartiging van dit speciale belang.

Het is daarom goed eerst eens na te gaan, hoe de verhouding tusschen den Staat en de Spoorwegen hier te lande historisch gegroeid is. In 1890 werd tusschen den Staat en de beide toen bestaande spoorwegmaatschappijen een overeenkomst gesloten, waarbij aan deze maatschappijen een concessie werd verleend. De staatsinvloed in beide bedrijven werd zooveel mogelijk beperkt, alleen werden maatregelen getroffen, die den Staat de macht gaven, om te waken tegen monopolistische uitbuiting van het publiek en van de vervoerders. In de practijk heeft de Staat van deze rechten nimmer gebruik gemaakt. Vóór de z.g. fusie tusschen S.S. en H.Y.S.M. werd tusschen beide maatschappijen een felle concurrentiestrijd gestreden, terwijl ook het vervoer te water zich als een zeer geduchte concurrent deed gelden. Na de totstandkoming van de belangengemeenschap van 1917, waarbij de beide spoorwegmaatschappijen besloten de exploitatie van het geheele spoorwegnet voor gezamelijke rekening voort te zetten, was er van een monopolistische uitbuiting al evenmin sprake. In alle overeenkomsten van den 19den eeuw, die in feite den grondslag legden voor de verhouding tusschen den Staat en de Spoorwegen zit de uitdrukkelijke bedoeling voor de exploitatie der spoorwegen in particuliere handen te laten, waarbij dan de Staat contrôle zou uitoefenen ter bescherming van het algemeen belang, terwijl de Staat daarnaast mede gerechtigd was in de overwinsten, die door de Spoorwegen zouden worden behaald. Van een dividendgarantie of van een overheerschende participatie van den Staat in het aandeelenkapitaal is in die jaren en ook in de eerste twintig jaren van onze eeuw nog geen sprake. Alleen in de oorlogsjaren, toen de spoorwegen dienstbaar gemaakt moesten worden aan de defensie, werd een tijdelijke regeling getroffen, waarbij de Staat een minimum-

dividend aan de aandeelhouders garandeerde. Volgens den letter der wet moest de Staat onder die omstandigheden aan de spoorwegen een schadeloosstelling betalen voor het gebruik, dat ten behoeve van defensie-doeleinden van het bedrijf werd gemaakt. Het bleek echter, dat het, bij gebrek aan een nadere omschrijving van de grondslagen, waarop deze schadeloosstelling moest worden gebaseerd, zeer moeilijk was om tot overeenstemming te komen. Beide partijen verkeerden in het onzekere over de vraag, hoe lang de oorlog zou duren en welke eischen door defensie aan de spoorwegen zouden worden gesteld en men achtte het daarom een billijke regeling, dat de Staat een betrekkelijk laag minimum dividend zou garandeeren, omdat door die garantie de aandeelhouders in ieder geval gevrijwaard zouden worden voor ernstige verliezen, die uit dezen bijzonderen toestand zouden kunnen voortvloeien. Kort na den oorlog werd deze overeenkomst weer beëindigd, nadat de Staat op grond van deze speciale regeling ruim *f* 21 millioen over vier jaren had bijbetaald, waarbij dan in aanmerking genomen moet worden, dat de Staat in die jaren niets betaalde voor de bijzondere diensten van de Spoorwegen.

Reeds in 1921 moest echter de dividendgarantie van de zijde van den Staat weer hervat worden en thans is reeds meer dan *f* 200 millioen door den Staat bijbetaald, op grond van deze hernieuwde garantieverplichting. In weinige jaren trok de Staat ook nagenoeg het geheele aandeelenkapitaal van de Spoorwegen langs den weg van een reorganisatie aan zich en daarmee werd het laatste stadium in de ontwikkeling van de verhouding tusschen het Rijk en de Spoorwegen bereikt, men kwam daarmee tot de z.g. staatsexploitatie in vennootschapsvorm.

In enkele jaren voltrok zich daardoor de overgang van particuliere exploitatie in staatsexploitatie en dit wekt temeer bevreemding, indien men daarbij in aanmerking neemt, dat in die jaren reeds als vaststaand kon worden aangenomen, dat de exploitatie van het bedrijf eenige jaren ernstige verliezen zou opleveren. Het was echter niet de bescherming van het belang van aandeelhouders en obligatiehouders, die er den Staat toe brachten deze verreikende verplichting te aanvaarden, het was ook niet de vrees, dat de spoorwegen anders de exploitatie zouden staken en dat dan ons land verstoken zou worden van dit onmisbaar verkeersmiddel. De aanvaarding van deze zeer zwaardrukkende verplichting was een direct gevolg van één van de onderdeelen van de overeenkomst van 1890. In die overeenkomst had de Staat de verplichting aanvaard het bedrijf te naasten, indien gedurende eenige jaren de rendabiliteit beneden een bepaald niveau zou blijven. De voorwaarden, die bij die naasting zouden gelden waren voor den Staat uiterst ongunstig. Voor de meeste activa zou de Staat hebben te betalen den aanschaffingsprijs, verhoogd met alle kosten van vernieuwing en verbetering. Voor het Rollend Materieel zou deze prijs verlaagd worden met een normaal percentage voor jaarlijksche afschrijving, voor de overige activa zou echter in het geheel geen aftrek voor afschrijving worden toegepast. De Spoorwegen hadden haar balanspolitiek op dezelfde principes gebaseerd en het gevolg daarvan was, dat de balanswaarde der vaste activa de bedrijfswaarde met eenige honderden millioenen guldens overtrof. De Regeering voelde in 1920 weinig neiging dat enorme kapitaal verlies, dat in de spoorwegbalans verborgen was, zonder meer over te nemen en in den hoop op een betere toekomst voor het bedrijf, werd besloten een overeenkomst aan te gaan, waarbij de Staat de eventueele verliezen van het bedrijf zou bijbetalen, waarbij tevens een minimum-dividend werd gegarandeerd. Dat die overeenkomst op den duur zou leiden tot een bijbetaling van de zijde van den Staat van een bedrag van *f* 200 millioen werd in die jaren geenszins voorzien en in de jaren vóór 1929, scheen alles er op te wijzen, dat de ongunstige rendabiliteitspositie weer tot het verleden behoorde. Het is dus niet juist het te doen voorkomen alsof de Staat aan de Spoorwegen een subsidie verleent, om dat bedrijf te steunen in den strijd tegen de andere verkeersmiddelen. De Staat heeft zich eertijds willen bevrijden van een drukkende naastingsverplichting. De verreikende strekking van die naastingsverplichting werd in de jaren, waarin zij tot stand kwam feitelijk alleen door Prof. *Treub* in haar vollen omvang gezien. Naast de naastingsverplichting was in die overeenkomst een uitdrukkelijk recht van naasting aan den Staat voorbehouden en in 1890 meende men algemeen, dat dat recht van naasting in de toekomst van veel meer beteekenis zou blijken te zijn, dan de verplichting tot naasting. De Staat heeft in 1920 een zwaardrukkende verplichting omgezet in een andere verplichting, hij heeft een particuliere transactie afgesloten en eerst veel later bleek welk een groot en duurzaam risico daarvoor werd aanvaard. Het is een afkoopsom voor een eertijds aanvaarde verplichting.

In de jaarlijksche betaling die de Staat verricht tot dekking van het spoorwegverlies is bovendien begrepen de vaste last, die het doode kapitaal van de Spoorwegen op het bedrijf legt, een last, die met een bedrag van ongeveer *f* 16 millioen te becijferen is. Voor het ontstaan van dit doode kapitaal is de Staat verantwoordelijk, dat blijkt uit de ontwikkeling der overeenkomsten en is bovendien door de Regeering meerdere malen met zooveel woorden erkend. Rente en afschrijving van het doode kapitaal zijn uit den aard der zaak niet te beschouwen als verliezen van de huidige exploitatie.

Nochtans is het vanzelfsprekend, dat het spoorwegverlies, dat in de laatste jaren ver uitgaat boven het vorenbedoelde bedrag van *f* 16 millioen wordt gezien als een „zwarte vlek" op de begrooting en dat iedere Regeering zint op middelen om deze uitgaaf te verminderen. Bezien wij echter, welke belangen de Staat heeft bij de ontwikkeling der overige verkeersmiddelen, dan is het zonder meer duidelijk, dat de begrootingspositie er zeker niet door verlicht zou worden, indien de Regeering een verkeerspolitiek zou gaan volgen, waarbij de Spoorwegen eenzijdig zouden worden bevoordeeld ten koste van de andere verkeersmiddelen, want goed beschouwd is de Staat niet alleen de grootste aandeelhouder van de Spoorwegen, maar evenzeer van het waterverkeer en van het landverkeer. Het Nederlandsche wegennet, alsook het kanalennet is het eigendom van den Staat, de provincies en de gemeenten en deze verkeerswegen vormen een van de belangrijkste en meest waardevolle objecten van het water- en wegverkeer in zijn geheel gezien. De leeningen voor den aanleg van de wegen zijn aangegaan, rente en aflossing op die leeningen moeten betaald worden en in het huidige stadium, waarin de wegenaanleg zich hier te lande bevindt is het zelfs onmogelijk de verdere uitbreiding van het wegennet, zooals die is voorzien, te staken. De Staat is daarom verplicht ook in de toekomst nieuwe leeningen op te nemen voor de verdere financiering. Daarnaast wordt de Staat gesteld voor de zeer belangrijke vaste lasten, die verbonden zullen zijn aan het onderhoud van dit wegennet, zoo dat eenmaal voltooid zal zijn, evenzeer als thans reeds jaarlijks zeer groote bedragen ten koste moeten worden gelegd aan het onderhoud en de instandhouding van onze waterwegen met alle bijbehoorende en zeer kostbare kunstwerken. De lasten, die daaruit voortvloeien zijn alle vaste lasten, die door den Staat betaald moeten worden geheel onafhankelijk van het gebruik, dat van die verkeerswegen gemaakt wordt.

Indien er dan ook van de zijde van het wegverkeer voortdurend op gewezen wordt, dat de Staat ook groote finantieele belangen heeft bij dat verkeer, dat in den vorm van benzine-

belasting, wegenbelasting en personeele belasting groote sommen in de schatkist doet vloeien, dan is dat op zichzelf volkomen juist. Als er ter bekrachtiging van deze argumenten op wordt gewezen, dat de ontwikkeling van het wegverkeer bijdraagt tot vermindering van de werkloosheid, dat die ontwikkeling leidt tot vermeerderde import en daardoor gelegenheid biedt tot vergrooting van den export, dan is ook dat niet voor bestrijding vatbaar, maar dan vraagt men zich alleen met eenige verwondering af, waarop dan de vrees gebaseerd is, dat de Staat de noodige objectiviteit in de verkeerspolitiek zou missen. De belangen, die de Staat heeft bij de voortgaande ontwikkeling van het weg- en waterverkeer, zijn veel grooter dan die enkele tientallen millioenen, die de Spoorwegen jaarlijks vorderen. Men wijst er steeds op, dat vernietiging van het wegverkeer ten gunste van de Spoorwegen zou zijn te vergelijken met het slachten van de kip met de gouden eieren en die vergelijking is volkomen juist, maar juist omdat het belang van den Staat bij die andere verkeersmiddelen minstens even groot is, als het belang bij de Spoorwegen, is het volkomen ongemotiveerd te veronderstellen, dat de Regeering door middel van Hare verkeerspolitiek de Spoorwegen zou bevoordeelen.

De strijd in het verkeerswezen is een zeer felle strijd en daarom stellen de beide partijen hun standpunt niet steeds geheel zuiver. Van de zijde van het wegverkeer doet men het veelal voorkomen, alsof de baten, die dat verkeer in de schatkist doet vloeien belangrijk grooter zijn, dan de lasten, die door dat verkeer op de begrooting worden gelegd. Dat is een onbewezen stelling. Omtrent de totale lasten van rente en afschrijving van het geheele kapitaal dat in het wegennet geinvesteerd is en omtrent de totale onderhoudskosten van het geheele wegennet kan men zich thans geen beeld vormen. De daartoe benoodigde cijfers zijn niet beschikbaar, maar in wezen doet dat in dit verband ook feitelijk weinig ter zake. De uitvoering van de diverse wegenplannen kan thans niet meer gestaakt worden en de Regeering is dus genoodzaakt in de komende jaren daartoe de benoodigde groote uitgaven te doen. Thans is bovendien reeds een enorm kapitaal geinvesteerd en de Regeering verkeert dus in dezelfde positie als de ondernemer, die zijn kapitaal in machines heeft vastgelegd en die hoopt, dat in de toekomst de opbrengst van zijn producten voldoende zal zijn, om de rente en afschrijving van dat kapitaal te verdienen, maar die, indien die hoop niet verwezenlijkt wordt, toch in ieder geval zal trachten een zoo groot mogelijk deel van die rente en afschrijving in den opbrengstprijs van zijn product terug te krijgen. Zoo heeft de Staat ten opzichte van zijn obligatiehouders de verplichting aanvaardt rente en aflossing op de schulden, die zijn opgenomen voor de financiering van den wegenaanleg te betalen en het is dus een finantieel staatsbelang van de eerste orde, te trachten een zoo groot mogelijk deel van die verplichting te dekken en dat doel zal zeker niet bereikt worden als de Regeering medewerkt aan de vernietiging van het wegverkeer. Dit is een zoo eenvoudige zaak, dat men zich met verwondering afvraagt, waarom men er aan twijfelt, of ook de Regeering dit wel begrijpt.

Daar echter de Staat het risico van de financiering van den wegenaanleg heeft te dragen, is het begrijpelijk, dat de Staat voor verdere uitbreiding van den wegenaanleg ook bepaalde rendabiliteitseischen stelt. Economisch vervoer moet selfsupporting zijn en de uitbreiding van het wegennet moet daarom blijven binnen de grenzen, die de draagkracht van het wegverkeer stelt. Men is nu veelal geneigd het voor te stellen, alsof elke investatie in het wegennet zichzelf zou betalen door een meer dan evenredige vermeerdering van de opbrengsten van de belastingen op het wegverkeer. Dit is een onbewezen en in dezen vorm zelfs onbewijsbare stelling en indien dan ook de Staat bij de voortgezette uitbreiding eenige terughoudendheid betoont, dan ligt de verklaring daarvan in het feit, dat hij die het finantieele risico aanvaardt de rendabiliteitsverwachtingen altijd wat sceptischer beoordeelt, dan hij die geen kapitaalrisico neemt, maar door die investatie alleen maar voordeel kan genieten.

Het blijft daarbij natuurlijk een open vraag, of de verdeeling van de lasten over het wegverkeer een rationeele is, of bijv. de verhouding van de vaste lasten op het verkeer, bij name de wegenbelasting en de variabele lasten, de benzinebelasting, al of niet doelmatig is. Daaromtrent kan men van meening verschillen, maar in dit verband doet dat niet ter zake.

De groote moeilijkheid, die zich voordoet bij de beoordeeling van de rendabiliteit van den wegenaanleg ligt in het feit, dat de daartoe benoodigde kapitalen voor tientallen van jaren moeten worden vastgelegd. Daarbij verkeert men volkomen in het onzekere met betrekking tot de verdere ontwikkeling van de techniek van het wegverkeer. Bij die snelle ontwikkeling van de techniek is het geenszins ondenkbaar, dat de wegen, die thans worden aangelegd over tien jaren volkomen verouderd zullen blijken, misschien te smal zullen blijken of te licht van constructie. Uiteindelijk hebben toch ook de investaties in onze waterwegen en in de spoorwegen, niet aan de finantieele verwachtingen beantwoord. Alle bedragen, die in de komende jaren nog moeten worden vastgelegd zullen de last van rente en aflossing verder vergrooten en de duurzame constante last, die de wegenfinanciering op de begrooting legt is dus belangrijk grooter, dan die welke daarop thans drukt, het is dus niet voldoende te bewijzen, dat het wegverkeer de huidige lasten kan dragen, bewezen moet worden, dat dat verkeer in de toekomst ook die steeds stijgende lasten zal kunnen dragen, dat dat verkeer eventueel ook in staat zal zijn een enorm kapitaalverlies, voortvloeiende uit een vervroegde economische verslijting door de snelle ontwikkeling van de technick, te dragen en te amortiseeren uit de jaarlijksche belastingen op dat verkeer.

Bij deze volkomen onzekerheid, die bestaat ten aanzien van de toekomstige rendabiliteit van onze wegen is het toch waarlijk niet onverklaarbaar, dat de Regeering althans eenige matiging in het tempo der verdere uitbreiding betracht. Het is niet te ontkennen, dat deze rendabiliteitseischen in vroeger jaren bij den aanleg van kanalen en spoorwegen niet zoo op den voorgrond gesteld werden, maar men kan toch waarlijk niet verlangen, dat deze volkomen onverdedigbare politiek ook voor de toekomst wordt gevolgd, nu de feiten hebben aangetoond tot welke ernstige consequenties dat kan leiden.

Of de critiek, die van de zijde van het wegverkeer op de verkeerspolitiek van de huidige Regeering geleverd wordt, al of niet gegrond is, kan men aan de hand van het vorenstaande niet beoordeelen. Het is zeker niet ondenkbaar, dat door een wijziging in de verhouding van de vaste lasten en le variabele lasten, die aan dat verkeer zijn opgelegd een vermeerdering van de totale opbrengst zou zijn te verkrijgen. Het is ook denkbaar dat door een verlaging van die lasten een meerdere opbrengst zou zijn te verkrijgen en indien dat werkelijk zou kunnen worden aangetoond, dan zou die verlaging dringend gewenscht zijn, zelfs ook, indien de concurrentie met de andere verkeersmiddelen daardoor verscherpt zou worden. Het is ook geenszins uitgesloten, dat verdere en versnelde uitvoering van werken aan ons wegennet rendabel zou blijken te zijn, maar indien men aan deze en soortgelijke argumenten kracht bij wil zetten, dan zijn daarvoor noodig objectieve en zuivere berekeningen, die de finantieele voordeelen van zulke maatregelen onweerlegbaar aantoonen en als men daartoe werkelijk eens gekomen zal zijn, dan is de tijd ook rijp, om eindelijk het argument, dat de Staat

alleen bij het spoorwegverkeer finantieel geinteresseerd is voorgoed op te bergen. Met die argumenten trapt men een open deur in, verspilt men onnoodig energie en vergroot men de verwarring in den fellen belangenstrijd, die op het gebied van het verkeerswezen gestreden wordt.

A. M. GROOT.

BELASTBAARHEID VAN KOOPSOMMEN RESPECTIEVELIJK GOODWILL

Het probleem der al of niet belastbaarheid bij verkoop (casu quo ook bij schenking) van goodwill blijft aan de orde van den dag. Dit probleem is vooral daarom voor de bij eene dergelijke transactie betrokkenen zoo interessant, omdat de gekozen vorm dikwijls beslissend is voor de verschuldigdheid van belangrijke belastingbedragen. Wij zullen zulks nader adstrueeren aan de hand van een aantal gevallen uit de practijk, voor het grootste deel ontleend aan de Beslissingen in Belastingzaken van de laatste jaren.

B. 5598. Arrest van den Hoogen Raad van 11 April 1934.

Een advocaat met bestaande practijk, wiens boekjaar loopt van 1 Juli tot 30 Juni, is met Mr. B. in Mei overeengekomen om met ingang van 1 Juli de rechtspractijk voor gemeene rekening uit te oefenen en de inkomsten uit die practijk bij helfte te deelen, bij welke overeenkomst werd bedongen, dat Mr. B. aan belanghebbende vijfmaal een som van *f* 2.300 zou voldoen, en wel uiterlijk op den 1sten Juli van de jaren 1930 tot en met 1934. De inspecteur heeft deze inkoopsom, in aanmerking nemend dat zij niet terstond in haar geheel opvorderbaar is, tot de door hem berekende contante waarde van *f* 10.810 als inkomen beschouwd, als zijnde een bate door belanghebbende uit zijn beroep van advocaat genoten.

De betrokkene betoogde voor den Raad van Beroep o.a. dat, aangezien goodwill een vermogensbestanddeel is en de voor afstand van een vermogensbestanddeel ontvangen vergoeding geen inkomen vormt, bedoelde inkoopsom niet als inkomen had mogen worden aangemerkt.

De H. R. heeft deze stelling ten eenenmale verworpen in zijn overweging:

„dat indien een advocaat zich in de uitoefening van zijn beroep relatiën verwerft en een collega deelgenoot voor de helft maakt van den daardoor gevormden goodwill, de ter zake bedongen vergoeding een bate vormt uit zijn beroep van advocaat, die tot zijn inkomen moet worden gerekend;

dat toch die goodwill is een bedrijfsmiddel en, in het gestelde geval, de *geheele* vergoeding, winst op een bedrijfsmiddel gemaakt.''

De H.R. betoogt dan verder, dat, indien de betrokken advocaat zijn eigen practijk tegen betaling van een ander had overgenomen, hij gerechtigd zou zijn geweest de helft der door hem betaalde koopsom in mindering te brengen van de door hem te ontvangen koopsom, omdat alleen het meerdere als winst te belasten zou zijn geweest.

B. 6091. Arrest van den Hoogen Raad van 1 April 1936.

Een weduwe had aan hare drie zoons, die jaren lang in haar bedrijf hadden gewerkt tegen kost, inwoning en zakgeld zonder verder salaris, een aandeel in haar bedrijf geschonken, aan ieder tot een bedrag van *f* 6.000. Tot regeling van een en ander werd bij notarieele akte dd. 12 December 1931 tusschen belanghebbende en genoemde zoons een commanditaire vennootschap onder firma opgericht waarbij door de schenking van een aandeel van *f* 6.000 iedere zoon tot dit bedrag gerechtigd werd in alle vermogensbestanddeelen van het bedrijf en dus ook van den daarin aanwezigen goodwill, welke daarna door belanghebbende en de mede oprichtende zoons in de boeken werd opgenomen voor *f* 28.000.

Op grond van deze feiten kwam de inspecteur tot de conclusie, dat de belanghebbende een bedrijfswinst had gemaakt door verkoop van goodwill tot een bedrag van *f* 7.696.— als volgt berekend:

„dat het kapitaal der vennootschap bij de oprichting bedroeg *f* 65.487; dat de inspecteur bij het opleggen van den aanslag tot navordering er van is uitgegaan, dat belanghebbende hare drie zoons deelgenoot heeft gemaakt in den goodwill voor een aandeel van $\frac{18.000}{65.487}$ en daardoor in haar bedrijf een winst heeft gemaakt van $\frac{18.000}{65.487}$ van *f* 28.000 = *f* 7.696.

De Raad van Beroep verwierp het standpunt van den Inspecteur, omdat naar zijn meening geen goodwill werd verkocht, maar geschonken, zoodat ten onrechte het bedrag van *f* 7.696 als bedrijfswinst uit dezen hoofde werd belast.

Daarentegen achtte de H. R. dit bedrag wel terdege belastbaar op grond der volgende overwegingen:

„O. dat toch, in het algemeen, indien een ondernemer om persoonlijke redenen bestanddeelen van het bedrijfsvermogen wegschenkt, hij daardoor kapitaal aan het bedrijf onttrekt, welke onttrekking niet ten laste van de bedrijfswinst mag geschieden;

dat in zoodanig geval voor de vaststelling van de winst de weggeschonken bestanddeelen van het bedrijfsvermogen voor hunne waarde in rekening moeten worden gebracht, zoodat indien deze waarde hooger is dan het bedrag, waarvoor zij te boek stonden, het meerdere bedrijfswinst is;

O. dat uit het voorafgaande volgt, dat toen belanghebbende bij gelegenheid van de oprichting van de vennootschap een aandeel in den in haar bedrijf gevormden goodwill, bij wijze van schenking, aan hare drie zoons toekende en bij die gelegenheid de goodwill, welke voordien niet in de balans was opgenomen, voor het geheel op een waarde van *f* 28.000 werd gesteld, in ieder geval het weggeschonken aandeel in den goodwill berekend naar genoemd bedrag van *f* 28.000, als winst, door belanghebbende in haar bedrijf gemaakt, tot uiting kwam.''

Daar omtrent de berekening van de winst op de weggeschonken aandeelen in den goodwill geen verschil van meening tot uiting was gekomen, kon de H. R., na vernietiging van de bestreden uitspraak, ten principale recht doen en den opgelegden aanslag handhaven.

B. 5404. Arrest van den Hoogen Raad van 5 April 1933.

Dit arrest is van zeer groot belang, omdat de H. R. in dit arrest heeft beslist, dat*goodwill niet gerangschikt kan worden onder de zaken, die volgens art. 3 V. B. als vermogen in aanmerking komen,* onverschillig of er sprake is van goodwill, die men zelf heeft gekweekt, dan wel van goodwill, die men heeft overgenomen.

De Minister van Financiën was in cassatie gegaan tegen eene uitspraak van den Raad van Beroep te Arnhem, die bovenstaand standpunt had ingenomen en had daarbij als middel van cassatie opgeworpen:

„Schenking of verkeerde toepassing van art. 16 R. v. B., in verband met art. 3 V. B., ter toelichting waarvan in het midden wordt gebracht, dat tusschen partijen niet in geschil was of de *f* 12.000 was betaald voor het verwerven van goodwill, doch slechts of goodwill een zaak was als bedoeld in art. 3 V.B. en, zoo ja, hoeveel de geldswaarde hiervan bedroeg; dat belanghebbende dus voor den raad van beroep niet heeft betwist, dat tegen den afstand van de *f* 12.000 een bate is verkregen, de