

Gerechtshof te 's-Gravenhage
derde enkelvoudige belastingkamer

d.d. 27 maart 1991

nummer: 3477/89-E-3.

UITSPRAAK

op het beroep van X te Z tegen de door de Inspecteur der directe belastingen aan belanghebbende opgelegde navorderingsaanslag in de inkomstenbelasting voor het jaar 1984.

1. Primitieve aanslag en navorderingsaanslag.

Aan belanghebbende is voor het jaar 1984 een primitieve aanslag in de inkomstenbelasting opgelegd naar een belastbaar inkomen van f 28.587,-- en een belastingvrije som van f 7.662,--. Daarna heeft de Inspecteur belanghebbende voor dit jaar een navorderingsaanslag opgelegd naar een belastbaar inkomen van f 40.966,-- en een belastingvrije som als voormeld.

De nagevorderde belasting beloopt f 4.247,--, over welk bedrag een verhoging van 100 percent is toegepast. De Inspecteur heeft bij zijn bij het vaststellen van de navorderingsaanslag genomen besluit van deze verhoging 50 percent kwijtgescholden.

2. Loop van het geding.

Belanghebbende is van bovenvermelde navorderingsaanslag in beroep gekomen bij het Hof. In verband daarmee is van belanghebbende door de griffier een griffierecht geheven van f 75,--. De Inspecteur heeft een verzoekschrift ingediend.

Belanghebbende heeft vervolgens een conclusie van repliek ingezonden, waarop de Inspecteur heeft gereageerd met een conclusie van dupliek.

De mondelinge behandeling van bovenbedoelde zaak heeft plaatsgevonden te Y ter zitting van 14 november 1990, alwaar zijn verschenen belanghebbende,

vergezeld van zijn gemachtigde A, belastingconsulent te Z, alsmede de Inspecteur, vergezeld door B.

Partijen hebben ter zitting ieder een pleitnota voorgedragen en overgelegd, waarvan de inhoud als hier ingelast moet worden aangemerkt.

Het Hof heeft bij mondelinge uitspraak van 28 november 1990 de bestreden navorderingsaanslag verminderd tot een, berekend naar een belastbaar inkomen van f 33.730,--, met een verhoging van 100 percent van de over een bedrag van f 5.143,-- nagevorderde belasting, het kwijtscheldingsbesluit vernietigd en besloten van de verhoging 75 percent kwijt te schelden, en verstaan dat de Inspecteur aan belanghebbende vergoedt het door hem gestorte griffierecht.

Belanghebbende heeft verzocht de mondelinge uitspraak te vervangen door een schriftelijke. Het daarvoor verschuldigde griffierecht is op 12 maart 1991 betaald.

3. Vaststaande feiten.

Op grond van de stukken van het geding en het ter zitting verhandelde is, als tussen partijen niet in geschil, dan wel door een van hen gesteld en door de wederpartij niet of niet voldoende weersproken, het volgende komen vast te staan:

Belanghebbende, exploiteert een taxi-bedrijf in de vorm van een eenmanszaak. Als zodanig is hij aangesloten bij de Taxi Centrale B. In het onderhavige jaar reed belanghebbende in een Mercedes Benz 200 D. Belanghebbende noteerde geen kilometerstanden van de auto.

Bij een door de Inspecteur ingesteld boekenonderzoek is gebleken dat de kilometerteller van de auto op 18 januari 1983 een stand aangaf van 150.124 en op 14 november 1987 van 360.000. In de tussenliggende periode is derhalve 209.876 km met de auto gereden. Uitgaande van een brandstofgebruik van 1 op 9 en rekening houdend met een aantal liters brandstof van 18.951,6 (ter zitting is hij akkoord gegaan met een aantal van 19.179,171) in dezelfde periode heeft de Inspecteur berekend dat belanghebbende 170.564 kilometer kan hebben gereden. Het verschil, 39.312 kilometer, heeft de Inspecteur aangemerkt als een tekort. De

daarmee behaalde omzet heeft belanghebbende volgens de Inspecteur verzwegen. Bij een tijdsevenredige verdeling ging het voor het onderhavige jaar om 7.995 km. Voor dit jaar berekende de Inspecteur de zakelijk verreden kilometers in totaal op 39.987. Dit aantal vermenigvuldigde de Inspecteur met f 1,50, het "opgereden" bedrag per km. De door belanghebbende aangegeven omzet bracht hij op de uitkomst in mindering.

Aldus berekende hij een omzetcorrectie van f 13.281,--, welk bedrag hij verminderde met f 902,-- aan brandstofkosten. Ter zake van de per saldo berekende correctie heeft de Inspecteur de onderwerpelijke navorderingsaanslag opgelegd.

4. Omschrijving geschil en standpunten van partijen.

Tussen partijen is in geschil de vraag of de Inspecteur de omzetcorrectie terecht heeft aangebracht, welke vraag door belanghebbende ontkennend en door de Inspecteur bevestigend wordt beantwoord.

Partijen doen hun standpunten steunen op de gronden welke daartoe door hen zijn aangevoerd in de stukken, waaronder de eerder vermelde pleitnota's.

Zij hebben hun standpunten ter zitting toegelicht, doch aldaar aan hun in de stukken gegeven uiteenzettingen geen grieven of weren toegevoegd.

5. Conclusies van partijen.

Het beroep van belanghebbende strekt tot vernietiging van de navorderingsaanslag. De Inspecteur heeft geconcludeerd tot handhaving van de bestreden navorderingsaanslag.

6. Overwegingen omtrent het geschil.

1. De onderwerpelijke correctie heeft de Inspecteur gebaseerd op het vermoeden dat belanghebbende een aantal brandstofbonnen heeft weggegooid en dat hij de daarmee corresponderende omzet heeft verzwegen. Dit vermoeden stoelt de Inspecteur op het brandstofverbruik van belanghebbendes auto en op de in de administratie verantwoorde brandstofbonnen. Daarbij is de Inspecteur uitgegaan van een verbruik van 1 op 9.

2. Op de Inspecteur rust in beginsel de bewijslast van de feiten waarop de navorderingsaanslag is gebaseerd. Met inachtneming daarvan dient hij in eerste instantie dat verbruik aannemelijk te maken, nu belanghebbende dit betwist, stellende dat dit 1 op 11 bedraagt.

3. De Inspecteur heeft voor dat bewijs verwezen naar een brief van de ANWB, afdeling "Ledeninformatie & Advies", van 15 maart 1989. In die brief wordt vermeld dat op verzoek van een niet nader aangeduide persoon diens auto - van hetzelfde merk en type als van belanghebbende - is getest op brandstofverbruik.

Het gemiddelde verbruik dat werd gemeten bedroeg 1 op 9,6 km/l. Opgemerkt werd dat bij het meten het uitgangspunt is geweest "dat het een taxi betreft, die veel stadsritten verricht. Er is een gedeelte snelweg gereden, een iets langer gedeelte op B-wegen en het grootste deel is in de stad gereden. Verder moet worden opgemerkt dat een taxi op een andere wijze gebruikt wordt dan een auto bij een particulier.

Naast normale ritten staat de auto vaak stationair te draaien zoals tijdens het afrekenen en in koude perioden, waarbij de motor ook dienst doet als warmtebron in het compartiment. Het brandstofverbruik wordt daardoor in ongunstige zin beïnvloed".

4. Als tegenbewijs heeft belanghebbende van dezelfde afdeling van de ANWB een brief van 6 februari 1989 geproduceerd. In die brief wordt meegedeeld dat het gemiddelde verbruik schommelt tussen 1 op 9 en 1 op 11. Waarbij wordt opgemerkt dat "het brandstofverbruik afhangt van motorconditie, rijwijze en rijomstandigheden. Indien de motorafstellingen correct zijn en u de wagen onder gunstige omstandigheden benut (geen korte stadsritten), kan het verbruik iets gunstiger zijn". Voorts heeft belanghebbende nog een brief van de BOVAG van 9 november 1989 overgelegd. In die brief wordt vermeld dat voor het betrokken type auto een verbruik geldt dat ligt tussen 1 op 9 en 1 op 11.

5. Wanneer het Hof een en ander tegen elkaar afweegt, waarbij mede in aanmerking wordt genomen hetgeen partijen over en weer omtrent het brandstofverbruik nog verder hebben gesteld, komt het Hof tot de conclusie dat noch de Inspecteur, noch belanghebbende aannemelijk heeft gemaakt dat het verbruik 1 op 9 respectievelijk 1 op 11 is geweest. Bij gebreke aan gegevens die in andere richting wijzen houdt het

Hof erop dat, gelet op alle omstandigheden van dit geval, een verbruik van 1 op 10 het meest in aanmerking komt en dat dit als vaststaand moet worden aangenomen.

6. Uitgaande van laatst vermeld verbruik en gelet op een aantal liters brandstof van 19.179,17, waarover tussen partijen geen geschil bestaat, is door belanghebbende in werkelijkheid 191.791,7 km afgelegd. Nu volgens de teller in de desbetreffende periode 209.876 km is gereden, beloopt het tekort 18.084 km. Dit aldus berekend tekort rechtvaardigt het vermoeden dat belanghebbende een aantal brandstofbonnen niet heeft geboekt en dat hij de daarmee behaalde omzet heeft verzwegen.

Op zichzelf heeft belanghebbende desgevraagd ter zitting gezegd geen bezwaar te hebben tegen een tijdsevenredige verdeling van dit tekort over de jaren waarop het betrekking heeft. Voor 1984 betekent dit 12/59 maal 18.084 km is 3.678 km.

Belanghebbende heeft voormeld vermoeden niet ontzenuwd, zodat de Inspecteur geslaagd is in het bewijs dat door belanghebbende de omzet van 3.678 km heeft verzwegen.

7. Bij de berekening van de verzwegen omzet is de Inspecteur uitgegaan van een gemiddelde opbrengst per km van f 1,50.

Belanghebbende heeft dat bedrag bestreden. Voor wat betreft dit bedrag heeft de Inspecteur gesteld dat f 1,50 een gemiddelde is dat is voortgekomen uit vele controles bij taxibedrijven en dat daarbij is rekening gehouden met: vol c.q. bezet c.q. onbezet rijden; fooien; aanbrengelden van sexclubs; de afstand woning-standplaats; wacht- en vervolgtarief; en een vaste aanslag van f 4,--.

Voorts heeft hij gesteld - hij heeft daartoe verwezen naar bijlagen 8 en 9 bij het verzoogschrift - dat uit het op 25 januari 1988 gehouden overleg tussen de inspectie en vertegenwoordigers van het taxi-bedrijfsleven, onder wie de directeur van B (bij welke organisatie belanghebbende is aangesloten), is gebleken dat ook die vertegenwoordigers een bedrag van f 1,50 per km een redelijk gemiddelde vinden, ingeval uit de administratie onvoldoende gegevens blijken om tot een exacte vaststelling van het aantal verreden kilometers te komen. Verder heeft de Inspecteur gesteld dat uit onderzoek bij twee grote taxibedrijven in Y is gebleken dat chauffeurs in loondienst (exclusief fooien en aanbrengelden van sexclubs) gemiddeld f 1,40 "oprijden" respectievelijk f 1,50 moeten "oprijden".

8. Nu uit de stellingen van de Inspecteur volgt dat het door hem aangehouden rendement per km een gemiddelde is dat is gebaseerd op ervaringscijfers, dat bij de bepaling daarvan met een groot aantal factoren is rekening gehouden en dat dit rendement in de taxiwereld van Y in gevallen als het onderhavige waar ontbrekende kilometers zijn geconstateerd - ook als redelijk wordt ervaren, heeft de Inspecteur naar het oordeel van het Hof voldoende aannemelijk gemaakt dat in 1984 het rendement per km gemiddeld f 1,50 bedroeg. Met hetgeen belanghebbende hiertegenover heeft gesteld, heeft hij onvoldoende aannemelijk gemaakt dat in zijn geval, voor wat het tekort betreft, van een lager bedrag per km moet worden uitgegaan.

9. In het betoog van belanghebbende ligt de stelling besloten dat genoemde f 1,50 slechts op het tekort van 3.678 km moet worden toegepast. Dienaangaande geldt het volgende.

Nu belanghebbende in zijn winst- en verliesrekening een met de Inspecteur overeengekomen bedrag van f 3.400,- voor privégebruik auto heeft vermeld, moet ervan worden uitgegaan dat in de kilometers die in de administratie zijn verantwoord, tevens het aantal door de Inspecteur in aanmerking genomen kilometers voor privé-gebruik - ter zitting gesteld op 4.000 - is begrepen.

In de zienswijze van de Inspecteur zou het wel in de administratie van belanghebbende verantwoorde aantal kilometers, rekening houdend met voormeld privé-gebruik, ook naar f 1,50 moeten worden herrekend. Voor een zodanige correctie ziet het Hof geen, althans onvoldoende aanleiding en voor zo'n correctie heeft de Inspecteur ook geen, althans onvoldoende bewijs geleverd.

Naar belanghebbende onweersproken heeft gesteld, blijkt uit het controlerapport niet - de Inspecteur heeft desgevraagd ter zitting gezegd daarvoor onvoldoende gronden te kunnen aanvoeren - dat de administratie verworpen moet worden. Voorts valt uit de stellingen van de Inspecteur onvoldoende aanwijzing te putten dat de opbrengst van de wel verantwoorde kilometers op een hoger bedrag moet worden gesteld dan uit de administratie van belanghebbende blijkt. Ook het feit dat als voormeld de niet-verantwoorde kilometers - naar 's Hof's oordeel terecht - op het "normbedrag" van f 1,50 worden gesteld, alsmede de omstandigheid dat belanghebbende een aantal brandstofbonnen niet heeft geboekt en de daarmee behaalde omzet heeft verzwegen, rechtvaardigen een zodanige conclusie niet.

10. Uit het vorenstaande volgt dat de bestreden correctie moet worden beperkt tot 3.678 km maal f 1,50 is f 5.517,--, waarop aan brandstofkosten in mindering moet worden gebracht f 374,--, te weten 367,81 maal f 1,016, de door belanghebbende niet betwiste prijs per l.

De navorderingsaanslag moet mitsdien worden verminderd tot een berekend naar een belastbaar inkomen van f 33.730,--.

11. Belanghebbende heeft desgevraagd ter zitting bevestigd zich niet te hebben gekeerd tegen de verhoging noch tegen het kwijtscheldingsbesluit. De Inspecteur heeft aldaar gezegd dat, hoewel sprake is van opzet, ook in het geval van belanghebbende de verhoging moet worden kwijtgescholden tot op 25 percent. Het Hof zal dienovereenkomstig beslissen.

7. Beslissing.

Het Gerechtshof:

Vernietigt het bestreden kwijtscheldingsbesluit,

Vermindert de navorderingsaanslag waarvan beroep tot één, berekend naar een belastbaar inkomen van f 33.730,--, met een verhoging van 100 percent van de over een bedrag van f 5.143,-- nagevorderde belasting,

Besluit van die verhoging 75 procent kwijt te schelden en

Verstaat dat de Inspecteur aan belanghebbende vergoedt het door hem voor de behandeling van het beroep gestorte griffierecht ten bedrage van f 75,--.

Aldus vastgesteld in raadkamer op 27 maart 1991 door mr. J.W.M. Tijnagel, raadsheer en lid van voormelde kamer, in tegenwoordigheid van de waarnemend griffier mevrouw mr. F. Voorneman.

Voorneman

Tijnagel

Van de beslissing omtrent de verhoging is mededeling gedaan ter openbare terechtzitting van 28 november 1990.

Aangetekend aan partijen verzonden