



Parkeren bij het hoofdkantoor van BDO in Rijswijk kan op drie manieren: onder het hoofdkantoor in de parkeergarage (foto links), op een met een

Parkeren privé-auto's w

Landjepik met paaltjes en linten van bedrijven op openbare parkeerterreinen en hoger personeel met lease-auto's, dat vanwege **KOSTENBESPARING** niet meer op de gereserveerde plaatsen staat, maar naar het openbare deel moet. Dat zijn mogelijke gevolgen van de forse kostenstijging voor het parkeren van privé-auto's op **OPENBARE** plekken.

Als een werknemer een privé-auto parkeert wordt dit gezien als loon

Waar draait het om? Per 1 januari 2015 verandert de werkkostenregeling (WKR) ingrijpend. Een van de belangrijkste maatregelen in algemene zin is dat de vrije ruimte van de loonsom, waaruit een werkgever belastingvrije vergoedingen mag verstrekken zoals bijvoorbeeld kerstcadeaus en personeelsactiviteiten wordt verlaagd van 1,5 procent van de loonsom naar 1,2 procent van de loonsom. Een belangrijke wijziging op het gebied van parkeren is dat wanneer een werknemer met een privé-auto parkeert, dit in tegenstelling tot voorheen als loon wordt gezien in plaats van als belastingvrije vergoeding. Met als gevolg dat het bedrijf 80 procent belasting moet betalen over de parkeerkosten. Dit geldt alleen niet, wanneer een bedrijf over een eigen parkeergelegenheid beschikt, waarover hij op grond van de Arbowetgeving arboverantwoordelijkheid heeft.

INGRIJPENDE GEVOLGEN

Marcel Kawka, partner van de Adviesgroep Loon- & Premieheffing (ALP) van BDO Belastingadviseurs, schetst een beeld van de bedrij-

ven waar het met name speelt. "Het gaat om bedrijven in de zakelijke dienstverlening, maar ook om (semi-)publieke bedrijven, waar lease-auto's minder voorkomen. En om ziekenhuizen en non-profitorganisaties." Voor deze sectoren zijn de gevolgen ingrijpend. Kawka noemt het voorbeeld van een Rotterdams bedrijf, waar de parkeerkosten 3,5 ton per jaar bedroegen en waar 70-80 procent privé-auto's hadden. "In dat geval heb je het, ervan uitgaand dat de vrije ruimte al is opgegaan aan andere zaken, al snel over bijna 3 ton extra kosten op jaarbasis ten opzichte van de situatie van voor 1 januari 2015."

GEEN KLEIN PROBLEEM

Kawka bestrijdt met verve het beeld van de Belastingdienst, dat het om 'zeer uitzonderlijke gevallen' gaat. "Het is absoluut in de randstad geen klein probleem." Hij zit daarmee meer op de lijn van de vereniging van parkeerexploitanten Vexpan, die in het Financieel Dagblad van 7 november het had over "tienduizenden werknemers in de steden". Hetzelfde artikel had het bovendien over de vrees van exploitanten



slagboom afgesloten terrein rond het kantoor (foto midden) en op een openbaar terrein in de nabijgelegen wijk (foto rechts).

Werknemers fors duurder

van parkeergarages dat de garages leger zullen raken als bedrijven hun vaste parkeerplek opzeggen. Kawka geeft wel een geografische beperking aan: "Het effect zal met name gelden voor de randstad. Daar zijn de tarieven het hoogst en de alternatieven het minst."

Volgens Kawka is op het ministerie van Financiën niet nagedacht over de eventuele gevolgen van de maatregel. "Het lijkt alleen bedoeld te zijn om de staatskas te spekken. Veelzeggend was het dat de minister tijdens het debat over deze maatregel niet eens een antwoord kon geven op de vraag wat het effect van de parkeerparagraaf uit de WKR zou zijn. Een ambtenaar kwam met 20 miljoen euro, maar volgens mij was dat nergens op gebaseerd."

CREATIEF

Kawka adviseert bedrijven, die met deze problematiek te maken hebben, om op openbare plekken zoals parkeerterreinen en parkeergarages parkeerplaatsen te creëren, waarover het bedrijf op grond van de Arbo-wetgeving arboverantwoordelijkheid heeft: "Wees daarin creatief: zet paaltjes neer, span linten etc. Op dit punt zijn nog geen duidelijke regels vastgesteld, dus neem voorsnog die vrijheid." Een tweede advies is om anders om te gaan met het onderscheid tussen werknemers met een lease-auto en werknemers met een privé-auto: "Nu hebben sommige bedrijven afgeschermd gebied voor de lease-auto's. Het is echter fiscaal veel aantrekkelijker om die afgeschermd gebied juist beschikbaar te stellen voor de

privé-auto's. Vanwege de reden die ik zojuist noemde."

Hij noemt het voorbeeld van zijn eigen bedrijf, BDO. Dat heeft bij het hoofdkantoor in Rijswijk drie soorten parkeerplaatsen: een deel onder het hoofdkantoor in de parkeergarage, een deel op een met een slagboom afgesloten terrein rond het kantoor en een deel openbaar in de nabijgelegen wijk tegenover het kantoor. "Nu is het zo dat de partners – veelal lease-auto's – onder het hoofdkantoor mogen parkeren en het hoger ingeschaald personeel – ook veelal lease-auto's – rond het gebouw. De rest – veelal privé-auto's – moet openbaar op een openbare parkeerplaats parkeren. Als we alleen naar de fiscale aspecten en naar kostenbesparing kijken, is het veel voordeliger om dat straks om te gaan draaien en de partners, vennoten en het hoger personeel aan de overkant van de straat te laten parkeren."

Kawka, die inmiddels veel workshops geeft over dit onderdeel aan bedrijven, voorziet dat er na 1 januari 2015 een periode zal aanbreken met veel onduidelijkheid. "Vooral de grens tussen wanneer een werkgever wel en niet arboverantwoordelijkheid heeft is nog niet helder voor werkgevers, maar ook niet voor de Belastingdienst. De verschillende belastingdienstseenheden nemen nogal wisselende standpunten in. Ik voorzie dan ook enkele interessante rechtszaken op dit punt. En de nodige creatieve oplossingen."

Voorbeeld: Nu is het bedrijf €350.000 kwijt aan parkeerkosten. Onder de werkkostenregeling moet de werkgever als zijn vrije ruimte – net als bij andere werkgevers – al verbruikt is door kerstcadeaus en personeelsactiviteiten 80 procent belasting betalen over de parkeerkosten: €280.000. De totale kosten bedragen in 2015 dan €630.000.