

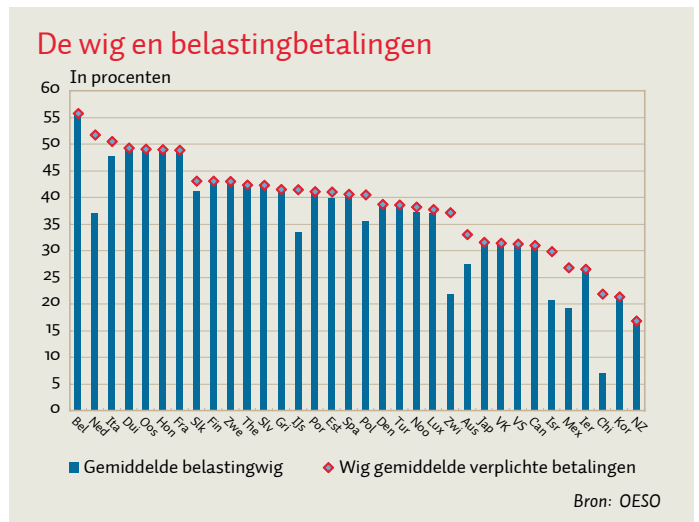
Lasten op arbeid in internationaal perspectief

INTERNATIONAAL

Het kabinet heeft de ambitie om met de herziening van het belastingstelsel de werkgelegenheid en economische groei te bevorderen. Om dit te bereiken wil het kabinet de lasten op arbeid verlagen, waardoor werk en meer werken lonender wordt, het arbeidsaanbod stijgt en de werkgelegenheid toeneemt. Dit roept de vraag op of de lasten op arbeid in Nederland hoog zijn in vergelijking met andere landen. In dat kader heeft de OESO in *Taxing Wages* de lasten op arbeid met een eenduidige methodologie internationaal vergeleken voor een aantal standaardhuishoudtypen. De figuur toont de gemiddelde wig voor een alleenstaande zonder kinderen met een modaal inkomen. De wig is het verschil tussen de loonkosten die de werkgever draagt en het nettoloon dat de werknemer overhoudt. Belangrijk is het onderscheid tussen de gemiddelde belastingwig en de gemiddelde wig van verplichte betalingen. De gemiddelde belastingwig heeft alleen betrekking op belastingen. De OESO definieert belastingen als verplichte betalingen aan de centrale overheid, waarbij er herverdelende elementen in deze betaling zitten en dus de baten niet een-op-een gerelateerd zijn aan deze betalingen. Als alleen naar dit cijfer wordt gekeken, liggen de lasten op arbeid in Nederland vlak boven het OESO-gemiddelde. Voor werkgevers en werknemers is echter vooral de omvang van de totale verplichte betalingen van belang. Daarom publiceert de OESO sinds een aantal jaren ook de omvang van de verplichte betalingen die geen belasting zijn. Voor Nederland gaat het daarbij om pensioenpremies in de tweede pijler en de verplichte zorgpremies voor burgers en werkgevers. Inclusief deze verplichte betalingen zijn de lasten op arbeid

in Nederland relatief hoog in vergelijking met andere OESO-landen. Het plaatje levert nog steeds geen perfecte vergelijking op. Voor Nederland zit bijvoorbeeld de pensioenpremie in de verplichte betalingen, terwijl voor andere landen kan gelden dat werknemers naast hun verplichte betalingen ook nog zelf hun pensioen moeten regelen en betalen. Ook toeslagen en afrekeposten zijn niet meegenomen, terwijl die wel een grote impact kunnen hebben op de gemiddelde wig.

• OTTO DE SMETH EN MICHIEL VAN GOOR (MINISTERIE VAN FINANCIËN)

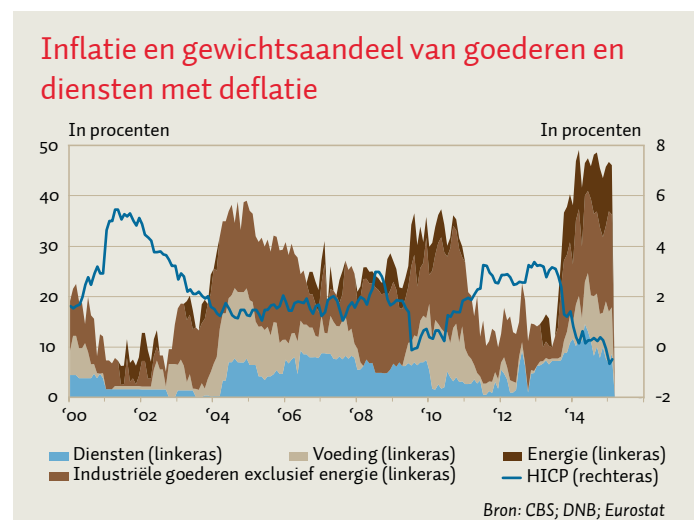


Veel dalende prijzen

MONETAIR

De inflatie, zoals deze wordt gemeten door de *harmonized index of consumer prices* (HICP), is momenteel negatief. Met andere woorden: er is deflatie. Deflatie betekent echter niet dat alle consumentenprijzen dalen. De figuur toont het aandeel van het pakket consumentenuitgaven waarvoor de prijzen dalen voor de periode 2000–heden. Dit aandeel is bepaald door alle producten en diensten met een dalende prijs – die deel uitmaken van het pakket op basis waarvan de HICP wordt berekend – te vermenigvuldigen met het deel van de totale uitgaven dat aan deze producten en diensten wordt besteed. Het aandeel is vervolgens uitgesplitst in de categorieën diensten, voeding, industriële goederen en energie. Daarnaast toont de figuur de inflatie op de rechter as. De figuur laat zien dat vrijwel altijd een deel van de goederen en diensten die consumenten kopen in prijs daalt. Zelfs in 2001, toen de inflatie opliep tot boven de 5 procent op jaarbasis, was er nog bij 5 tot 10 procent van het pakket consumentenuitgaven sprake van een prijsdaling, veroorzaakt door technologische vooruitgang en innovatie. De figuur laat daarnaast zien dat het aandeel producten en diensten met dalende prijzen het afgelopen jaar sterk is opgelopen tot ongeveer 45 procent. Deze stijging wordt vertekend door het feit dat verhoging van de btw en accijnzen in 2012 en 2013 het aandeel dalende prijzen drukt. Ook in vergelijking met de voorgaande periode van lage inflatie in 2009–2010 is het huidige aandeel echter hoog. Alle vier categorieën dragen bij aan het oplopen van het aandeel. In vergelijking met 2009–2010 zijn er momenteel vooral in de categorieën energie en diensten veel dalende prijzen. Een oplopend aandeel dalende prijzen hoeft niet voor alle categorieën dezelfde oorzaak

te hebben. Bij voedsel en energie spelen aanbodfactoren een grote rol. Factoren als bijzonder goede oogsten en de opkomst van schalie-olie in de Verenigde Staten kunnen de prijzen van voedsel en energie doen dalen. Een toenemend aandeel dalende prijzen in alle categorieën kan dus deels een toevallige samenloop van omstandigheden zijn. Een zwakke vraag van consumenten kan echter in alle categorieën tegelijk het aandeel dalende prijzen verhogen. Momenteel zien we waarschijnlijk een combinatie van beide oorzaken. • STEVEN JONK (DNB)



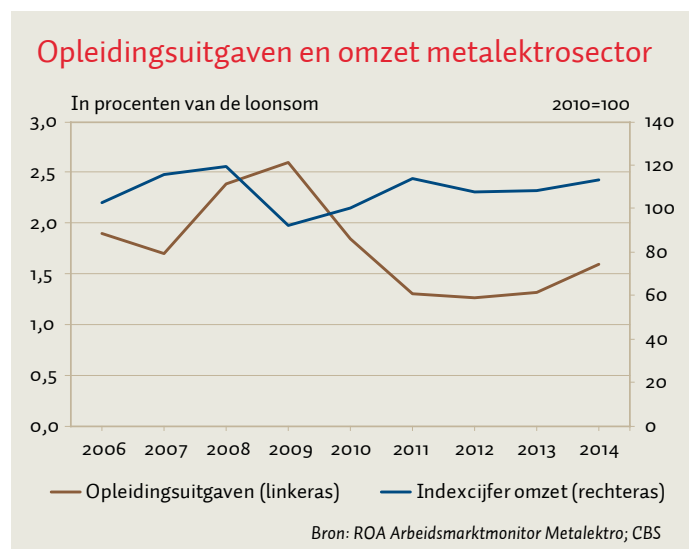
Economisch herstel goed voor opleidingsinvesteringen

ARBEIDSMARKT

Het economisch herstel van de laatste kwartalen heeft in toenemende mate positieve gevolgen voor de investeringsbereidheid van bedrijven. In de metaalktro, een sector die sinds 2013 aanhoudend herstel vertoont, zijn de gemiddelde opleidingsuitgaven in 2014 voor het eerst sinds jaren weer gestegen. De figuur toont dat de opleidingsuitgaven als percentage van de loonsom in 2014 groeiden naar 1,6 procent. Naast de opleidingsuitgaven toont

de figuur ook de omzetontwikkeling in de sector. Het beeld ontstaat dat metaalktrobedrijven met enige vertraging hun opleidingsuitgaven aanpassen aan het economisch vaarwater van de sector. Zo ging de groeiende omzet tussen 2006 en 2008 vergezeld van stijgende investeringen in opleidingsinspanningen tot in 2009. Na de daling in de omzet in 2009 zakten ook de uitgaven aan cursussen en trainingen snel in. De groeiende omzet in 2010 en 2011 zorgde echter niet meteen voor een hernieuwde toename in opleidingsuitgaven, maar ging tot 2014 gepaard met een stabilisering van de scholingsuitgaven op een bijzonder laag percentage van 1,3 procent. Het feit dat de aanhoudende omzetverbeteringen vanaf 2013 – in tegenstelling tot de omzetverbeteringen in 2010 en 2011 – nu wel gepaard gaan met een toename in de scholingsuitgaven, zou erop kunnen wijzen dat metaalktrobedrijven nu meer vertrouwen hebben in het aanhoudend karakter van de economische opleving. Dit wordt onderstreept door het feit dat vooral onder metaalktrowerknemers in de flexibele schil een sterke toename in training- en cursusdeelname heeft plaatsgevonden. Indien bedrijven hadden verwacht dat de economische opleving van tijdelijke aard zou zijn, zou het niet voor de hand liggen om extra te investeren in een groep waarvan doorgaans het eerst afscheid wordt genomen bij signalen van economische tegenwind.

▪ **DAVEY POULISSEN EN RUUD GERARDS** (ROA)



Comfort in het openbaar vervoer

ECONOMIE EN SAMENLEVING

Comfort is voor gebruikers van het openbaar vervoer belangrijk. Het gaat bijvoorbeeld om de beschikbaarheid van prettige zitplaatsen in een schoon voertuig, punctualiteit, wachttijden en de loopafstand tussen fietsenstallingen en het treinstation. Onderzoek is echter vaak gericht op reistijden, reiskosten en de frequentie waarmee

de voertuigen rijden. Als comfort al wordt meegenomen, wordt het behandeld als virtuele extra reistijd door discomfort. Er wordt dan gewerkt met zogeheten reistijdmultipliers: een minuut staan in een overvol voertuig telt bijvoorbeeld als 2,5 minuten zitten in een rustig voertuig. Door reistijd en comfort op één hoop te gooien, blijft het echter onduidelijk wat het effect van comfort en het effect van reistijd is. En voor een econoom is het vreemd om een prijs (kosten van discomfort) te verwerken in een hoeveelheid (minuten reistijd). Comfort werd in maatschappelijke kosten-batenanalyses (MKBA's) van grote ov-projecten tot 2008 meestal niet of slechts gedeeltelijk meegenomen (tabel). Vanaf 2009 zijn meestal de baten van een hogere zitplaatskans meegenomen. Dit geeft echter slechts één aspect van het comfort in het voertuig weer. Andere comfortaspecten bleven buiten beeld. Bij reistijdmultipliers is het vaak niet duidelijk welke componenten zijn onderscheiden en hoe deze zijn gewaardeerd. Er zijn enkele positieve uitzonderingen. Zo is bij de Noord/Zuidlijn in 2009 relatief veel aandacht besteed aan comfortaspecten. Bij de Zuidas in 2012 zijn comforteffecten van meer ruimte in station Amsterdam Zuid en van andere looptijden meegenomen. Hopelijk krijgt comfort in de toekomst vaker de aandacht die het verdient.

▪ **CARL KOOPMANS** (SEO ECONOMISCH ONDERZOEK)

Comfortaspecten in MKBA's van OV-projecten

Project	Wachttijd, tijd in voertuig	Punctualiteit	Drukte voertuig
HSL-Oost (2000)	ja	zeer ruw	zeer ruw
Zuiderzeelijn (2001)	onduidelijk	-	-
Rondje Randstad (2001)	deels	balanspost	-
Zuidas A'dam (2003)	-	balanspost	-
Noord-Zuidlijn (2009)	ja	beschrijving	zitplaatskans
Spoor Breda-Utrecht (2010)	-	balanspost	balanspost
Uithoflijn Utrecht (2011)	ja	ja	zitplaatskans
IJmeerlijn (2012)	-	onduidelijk	zitplaatskans
Zuidas A'dam (2012)	ja	n.v.t.	n.v.t.

Bron: Kroes en Koopmans, 2014