

*Henvendelse fra Chaufførernes Fagforening, Aabenraa (L 43 - bilag 34)*

## **Chaufførernes Fagforening**

15. november 1999

Til Skatteudvalgets medlemmer.

### **Vedr.: Forslag til ændring af Dobbeltbeskatningsaftalen – Lovforslag nr. L 43**

Med henvisning til ovenstående har jeg anmodet om foretræde for udvalget.

Fakta om Chaufførernes Fagforening i Aabenraa: Afdelingen består af 1150 medlemmer, hvoraf ca. 700 er eksportchauffører, heraf er 128 tyskere, og derudover har vi medlemmer fra Spanien, Portugal, Holland, Sverige og England. Resten af medlemmerne er buschauffører, taxa-chauffører, fragt- og vognmandschauffører samt firmachauffører. Langt den overvejende del af afdelingens medlemmer er altså eksportchauffører, hvilket medfører at vi har den ekspertise der skal til for at servicere disse medlemmer. Vi ved ganske enkelt hvad det handler om, og hvilke problemer transportbranchen er omfattet af.

Det vi ligeledes ved, er, at der i forbindelse med eksportchaufførerne er utrolig mange problemstillinger i forbindelse med beskatning samt social sikring. Der spekuleres i et eller andet omfang og hvor det er muligt i ovennævnte.

Grunden til at jeg har anmodet om foretræde, er på baggrund af lovforslag nr. L 43, og som jeg læser forslaget, vil man hindre de danske chauffører der kreativt spekulerer i at lade sig bosætte og beskatte i Tyskland, for på denne måde at spare i skat, i fremtiden at gøre brug af denne mulighed. Personligt har jeg ikke noget imod at denne fremgangsmåde begrænses.

Det er så ikke anderledes end hvis man ønsker at løse problemer, mener jeg der skal være tale om helhedsløsninger, og lovforslag L 43 opfatter jeg blot som en kvart løsning for at begrænse de muligheder, der er for spekulation i beskatning og social sikring. Det er ikke anderledes end at den spekulation der foregår den anden vej over grænsen fra Tyskland til Danmark, ligeledes burde stoppes.

Hos Chaufførernes Fagforening i Aabenraa har vi en arbejdsløshed på 3 pct., hvilket er det samme som i genting. I Schleswig-Holsten er

der en arbejdsløshed på 15-17 pct., hvilket medfører at mange arbejdstagere søger arbejde i Danmark og specielt i Sønderjylland, og det er vel en af intentionerne med det indre marked.

Når jeg sidder med en tysk statsborger der ønsker arbejde hos en dansk arbejdsgiver inden for transportbranchen, spørger jeg altid vedkommende om grunden til at søge arbejde i Danmark. En grund kan være at vedkommende ingen job har, men denne forklaring hører til sjældenhederne. Anderledes ofte er det muligheden for social forsikring i Danmark, samt den forholdsvis gode løn der kan optjenes. Vedkommende chauffør ønsker ligeledes besked om hvorledes de skattemæssige vilkår er, tit og ofte har man fra tyske kolleger ansatte i danske vognmandsvirksomheder, hørt et og andet.

Det er således at arbejder en tysk chauffør, ansat i en dansk vognmandsvirksomhed, mere end 50 pct. i bopælslandet, skal man her socialt forsikre sig selv. Dette er meget dyrt hvis man skal have en fornuftig forsikring, i og med den tyske chauffør skal betale hele beløbet selv. I Tyskland har en tysk arbejdsgiver pligt til at indbetale social forsikring i lighed med arbejdstageren. En tysk chauffør ansat i en dansk vognmandsvirksomhed, har alene muligheden til indbetaling af både eget og arbejdsgiverens bidrag i forbindelse med social sikring, arbejdsløshed og sygekasse, og den danske arbejdsgiver pålægger den tyske chauffør at skrive under på at disse ting bringes i orden, inden arbejdsforholdets opstart. Af hensyn til konkurrencemæssige årsager er det besynderligt at tyske vognmænd accepterer denne konkurrenceforvriddning, idet man siger at lønudgiften for en tysk vognmand til en chauffør er månedslønnen, ikke ganget med 12, men med 18, de 6 mdr. er det sociale bidrag til chaufførens løn.