

Til Skatteudvalget.

Den 20. april, 2010

Som bosiddende i Frankrig og styrmand på de interkontinentale ruter vil jeg gerne have lov til at kommentere nogen af de seneste hændelser i B91 og min skattemæssige situation, samt afslutningsvis spørge Skatteudvalget, om de 3 piloter tjenestegørende på SAS's interkontinentale ruter bosiddende i Frankrig er berettiget til en overgangsordning. (side 5 med de aktuelle spørgsmål markeret i rødt). Citater er markeret med blå.

Jeg er bosiddende i Annecy, Frankrig nu på tiende år med min filippinske kone og vores 3 børn, alle i skolealderen. Timoté vores yngste er født i Frankrig, og de to ældste var henholdsvis 1 og 3 år gamle, da vi forlod Danmark. Vi er således faldet utroligt godt til i Frankrig, og vores børn er ikke dansk talende.

Efter dobbeltbeskatningsoverenskomsten ophør, blev jeg af SAS via en e-mail (uden varsel) informeret om, at jeg nu var fuldt skattepligtig per 1. januar 2009. Men efter en noget forvirrende periode blev jeg informeret om, at dette ikke gjaldt for de interkontinentale piloter, da Skat udtalte, at man ikke havde beskatningsretten til min indkomst, fordi min arbejdsgiver før og efter dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Frankrig og Danmarks afslutning var SAS international et svensk registreret selskab (SAS konsortiet). SKAT udstedte således en ny skattefritagelse baseret på dette.

Skat's beskrivelse af konsekvenserne af dobbeltbeskatningsoverenskomsten ophør af dateret 14. januar 2009, J.nr - 09-008128

I det omfang den pågældende gruppe ansatte udfører beskæftigelse i forbindelse med konsortiets interkontinental trafik, der udgør trafik udenfor Europa, vil Danmark ikke have beskatningsretten til sådan indkomst, idet denne trafik efter Deres oplysninger udføres i svensk selskabsregi. Danmark vil heller ikke have beskatningsretten, hvis sådan trafik under det svenske selskabs ledelse udføres ombord på et dansk indregistreret fly.

Brev fra [redacted] Chefpilot for langruteflåden i Scandinavian Airlines System (SAS) til SKAT dateret 15. december 2009.

Selskaber og ansættelse for langruteoperationen.

Den aktive arbejdsgiver for langrutepiloterne var indtil 1 maj 2009 SAS Skandinavian Airlines International, et svensk registreret selskab.

Efter 1. maj 2009, i forbindelse med omstruktureringen af SAS, er arbejdsgiveren for langrutepiloterne SAS konsortiet.

Tillæg til min ansættelseskontrakt af 27. marts 2008

Tjenestegøring i SKI (SAS Scandinavian Airlines International, eller Interkont.)

Under henvisning til ansættelseskontrakt af 27. marts 2008 skal jeg herved meddele, at SAS konsortiet pt. har det aktive arbejdsgiveransvar, idet du tjenestegør i SKI

*Med venlig hilsen,
SAS International
Trond Fredheim
Vice president production*

I perioden efter 1. maj 2009, hvor SAS opgav at opdele virksomheden i 4 separate luftfartsselskaber og herefter gik tilbage til CORE SAS, blev vi via email (uformelt) informeret af skatteceter København ved Jørn Ahlburg om, at man nu mente, at også de interkontinentale piloter var skattepligtige. Vi var forholdsvis overraskede over dette, da CORE SAS var en ændring imod den tidligere konsortie-struktur, og således burde styrke piloterne på de kontinentale ruters sag i retning af skattefrihed, eller en begrænset skattepligt ved indtjening på dansk indregistrerede luftfartøjer.

Men i stedet for begynder man nu fra SKATs side at snakke om skattepligt for samtlige piloter, kontinentale såvel som interkontinentale.

(SAS beslutning om CORE SAS skete bl.a. fordi man mente, at det ville være for dyrt at operere SAS med 4 AOC'er (luftfartsrettigheds-certifikater), da man i en sådan situation skulle have 4 af de forskellige organisationer, som myndighederne kræver af et luftfartsselskab, i stedet for som nu og tidligere at operere selskabet via kun et AOC og kun én samlet organisation; heriblandt Flight Operations Department som piloterne tilhører, og som er beliggende i Stockholm. Et uafhængigt revisionsfirma mente, at det ville koste SAS ca. 110 millioner skr. per ekstra AOC per år).

Email korrespondance mellem Jørn Ahlburg, Skatteceter København og SAS pilot af 4. September 2009

Från: Jørn Ahlburg [Jorn.A.Andersen@Skat.dk]

Skickat: den 4 september 2009 10:08

Till:

Ämne: SV: Skat SAS Piloter bosatta utanfor Norden

Så vidt jeg indtil videre er orienteret, må der desværre svares ja til Deres spørgsmål. En nærmere vurdering af omstændighederne synes også at vise, at også den interkontinentale trafik fortrinsvis drives fra CPH. Efter de oplysninger jeg har fået, er den danske holdning, at der fra 1. januar 2009 ikke eksisterer en aftale til regulering af forholdene mellem Danmark og Frankrig/Spanien. Da der ikke eksisterer en sådan aftale, er det intern dansk skatteret, der gælder. Her tilsiger vurdering for nærværende, at der af SAS (der jo er et interessentskab mellem Danmark, Norge og Sverige) i skatteretlig forstand udføres virksomhed fra CPH, og at dansk intern ret derfor gælder for denne virksomhed, herunder for lønindkomster udbetalt fra denne virksomhed.

*Med venlig hilsen
Jørn Ahlburg*

Som en bemærkning til Jørn Ahlburg, Skattecenter Københavns ovenstående email kan anføres, at SKAT åbenbart ca. 9 måneder efter dobbeltbeskatningsoverenskomstens mellem Frankrig og Danmarks ophør stadigvæk mener, at man har beskatningsret til SAS piloternes indkomst pga. overenskomstens ophør og ikke pga. ansættelsesforholdet inden 1.1.2009.

Så i en længere periode holdt jeg og min familie vejret, og vi hørte ikke mere fra SKAT før 17. februar, 2010, hvor tidligere nævnte Jørn Ahlburg fra Skattecenter København, i en afgørelse vedrørende en ansøgning om lempelse af skat efter ligningslovens paragraf 33A til en interkontinental pilot bosiddende i Frankrig, indikerede at piloter på de interkontinentale ruter i SAS ikke kunne beskattes med den begrundelse, at de interkontinentale ruter i SAS var styret fra Stockholm.

**Afgørelse af ansøgning om lempelse efter ligningslovens § 33A
Journalnr. 09-166291, 17. februar, 2010**

Det er fra dansk side anerkendt, at interkontinental trafik i SAS ledes og drives med base i Stockholm uanset afgangens fysiske sker fra København. Uanset at der konkret kan være tale om anvendelse af fly, der er registreret i Danmark, antages det indtil videre, at flyene på disse ruter ikke ledes og drives fra virksomhedens danske del, hvor Danmark efter § 2 stk. 2 i kildeskatteloven ikke kan gøre beskatningsret gældende for indkomst optjent på disse ruter.

Det var således med stor overraskelse at jeg d. 19 april, 2010, eller ca 2 måneder efter vi havde fået at vide, at de interkontinentale piloter ikke kunne beskattes i Danmark, åbnede et brev fra samme Jørn Ahlburg, Skattecenter København dateret d. 12 april, som indikerede, at jeg fra den 1. april ville blive trukket fuld dansk skat, fordi man nu mener, at også piloter på de interkontinentale ruter er fuldt skattepligtige til Danmark.

**Tilbagekaldelse, fritagelse for indeholdelse af A-skat
J.nr.10-072049 12. april 2010, Skattecenter København**

I brev af 15. januar 2009 til deres arbejdsgiver, SAS, Postboks 150, 2770 Kastrup, blev arbejdsgiveren fritaget for indeholdelse af A-skat i forbindelse med udbetalingen af lønindkomst gældende fra 1. januar 2009. Fritagelsen var begrundet med, at de udførte beskæftigelse for SAS ved interkontinental trafik.

Skatteministeriet Departementet har nu vurderet, at der ikke er hjemmel til den givne fritagelse. Fritagelsen er derfor trukket tilbage overfor deres arbejdsgiver med virkning fra 1. april 2010. Arbejdsgiveren skal herefter indeholde dansk skat af deres løn fra denne dato.

*Med venlig hilsen,
Jørn Ahlburg*

Jeg stilles altså nu på lige fod med mine kollegaer på de kontinentale ruter i en dobbeltbeskatnings-situation med en varsel på MINUS 3 uger. Dette på trods af Skatteministerens seneste svar i spørgsmål 4, i B91 som siger:

**Skatteudvalget 2009-10, B 91 Svar på Spørgsmål 4
J.nr. 2009-610-0102, Dato: 6. april 2010**

Der gælder relativt strenge regler for en myndigheds adgang til at ændre en begunstigende forvaltningsakt til ulempe for skatteyderen, så en sådan afgørelse kun kan tilbagekaldes eller

*ændres i bebyrdende retning med fremtidig virkning efter et passende varsel.
Landsskatteretten har således taget stilling til en sag, hvor skattemyndighederne hvert år havde givet en person, bosat i New Zealand, skattefritagelseserklæring, hvorefter den pågældende ikke skulle betale dansk skat af udbetalinger fra indekskontrakter.*

Jeg kan ydermere tilføje, at landsskatteretten i pågældende dom udtalte:

SKM2009.217.LSR

Ifølge Processuelle Regler på SKAT's område, afsnit D, vil en afgørelse kunne tilbagekaldes eller ændres i bebyrdende retning med fremtidig virkning efter et passende varsel, der på rimelig og forsvarlig måde giver borgeren mulighed for at tilpasse sig ændringen.

SKAT i København mener åbenbart at minus 3 uger er et passende varsel, der på rimelig og forsvarlig måde giver mig og min familie med 3 børn i skolealderen tid til at indrette vores liv efter en dramatisk forandret skattemæssig situation, som effektivt sætter os i en umulig økonomisk situation. Ganske vist har man denne gang tilbudt, at vores franske skatteindbetalinger kan modregnes den danske forskudsskat i tiden fremover indtil skatteligningen for 2010 afsluttes, men det ændrer ikke på en mulig dobbeltbeskatning, da vi for nærværende ikke ved, om den franske stat vil indføre nye regler, som modregner den danske skat. Desuden er selv en ændring til dansk beskatning en væsentlig ændring, som gør at vi desværre bliver nødt til at flytte.

Børnenes skoleår løber til ind i juli måned (og vi vil jo gerne have at de i det mindste får færdiggjort skoleåret inden evt. flytning), og vi har desuden 3 måneders opsigelse fra den første i måneden på vores lejede hus. Umiddelbart ville jeg mene, at 3 måneder fra den første i måneden måtte være et minimums varsel, som giver jeg og min familie en rimelig anstændig mulighed for at nå at reagere på denne nye situation, og jeg håber da at skatteministeren er enig i dette i modsætning til SKAT i København.

Den seneste beslutning fra SKAT om, at også personale på de interkontinentale ruter nu er skattepligtige i Danmark, er endnu mere overraskende, idet SAS's seneste omstrukturering per 10. februar 2010 i endnu højere grad fjerner eventuelle antydninger af drift-sted i København, da en stor del af regionale chefer og afdelinger såsom scheduleringsafdelingen forsvinder og bliver centralt styret fra SAS konsortiet i Stockholm for at spare yderligere.

Så efter endnu en omstrukturering, som burde være til kortlinje-piloternes skattemæssige fordel, beslutter SKAT sig altså for at gå den anden vej og i stedet beskatte samtlige piloter dvs. både kontinentale såvel som interkontinentale.

Desværre ser det ud som om at SKAT, efter seneste ændring i SAS for at bibeholde skattepligten overfor kortlinjepiloterne (som udgør størsteparten af de bosiddende SAS-piloter i Frankrig), også bliver nødt til at angribe de interkontinentale piloter med skattepligt.

Jeg er altså med andre ord gået fra at være skattefritaget, til skattepligtig, til skattefritaget, til muligvis skattepligtig, til skattefritaget, for nu endelig at blive betragtet som skattepligtig i løbet af det seneste ca. halvandet år, så undskyld hvis jeg ikke rigtig ved hvilket ben jeg skal stå på i øjeblikket!

Og de to seneste strukturelle ændringer i SAS, som hver gang har givet kortlinje-piloterne nyt håb om kun at betale skat et sted, har kun resulteret i en stramning af de skattemæssige tommelskruer fra dansk side.

**Skatteministerens svar på spørgsmål nr. 4 af 9. februar 2010, vedrørende B91
J.nr. 2009-610-0102, Dato: 6. april 2010**

Sagen om den skattemæssige behandling af piloter og kabineansatte, bosat i Frankrig og Spanien med arbejde for SAS fra base i København kompliceres af, at SAS inden for de seneste år har skiftet struktur to gange, men kun for så vidt de europæiske ruter, og ikke for så vidt angår interkontinentale ruter.

Oprindeligt var de pågældende piloter og kabineansatte ansat af den danske afdeling af SAS-konsortiet, som havde ledelse i Sverige. I denne periode forhindrede overenskomsterne, at Danmark beskattede de pågældende medarbejdere.

I 2006-09 var medarbejderne på europæiske ruter ansat af det danske selskab SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S. Betingelserne for dansk beskatning af medarbejdere på europæiske ruter var opfyldt i denne periode. Der var begrænset skattepligt efter kildeskattelovens § 2, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, og dansk beskatning var i overensstemmelse med dobbeltbeskatningsoverenskomsterne, idet det danske selskab havde virkelig ledelse her i landet. De pågældende piloters advokat har imidlertid oplyst, at de ikke blev trukket i skat, idet de havde fritagelseserklæringer, jf. alm. del – bilag 11.

Jeg har noteret mig, ifølge ovenstående svar på spørgsmål 4 i B91, at skatteministerens hovedargument for ikke at tildele SAS piloterne på de kontinentale ruter en overgangsordning er, at man mener, at disse piloter allerede var begrænsede skattepligtige efter kildeskattelovens § 2, stk. 1, nr. 1, jf. stk. 2, før opsigelsen af dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Frankrig og Danmark.

Men jeg lægger samtidigt mærke til, at denne udtalelse netop kun er gældende for medarbejdere på de europæiske ruter, og således ikke for piloter på de interkontinentale ruter.

Og at ministeren i udtalelsen konstaterer, at piloterne på de europæiske ruter i tiden før 2006, hvor disse piloter var ansat i SAS konsortiet (tilsvarende de interkontinentale piloters ansættelses forhold i hele perioden), netop ikke var beskatningspligtige i henhold til den opsagte dobbeltbeskatningsoverenskomst mellem Frankrig og Danmark.

Med henblik på ovenstående vil jeg gerne stille følgende spørgsmål:

Spm. 1: Er Skatteministeren/skatteudvalget bekendt med at 3 af de i Frankrig bosiddende SAS piloter er tjenestegørende på de interkontinentale ruter?

Spm. 2: Og er Skatteministeren og skatteudvalget således enige i at piloterne tjenestegørende på de interkontinentale ruter ikke var skattepligtige før den 1. januar 2009, da dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Frankrig og Danmark ophørte, og dermed med rette kan siges at være kommet i økonomisk klemme pga. overenskomstens ophør og således bør omfattes af en overgangsordning på linje med allerede i Frankrig boende pensionister?

Afslutningsvis vil jeg gerne anføre, at jeg godt er klar over at den nye skatteminister Troels Lund Poulsen ikke har været direkte involveret i den ovenstående emotionelle rutsjebanetur, og samtidigt at jeg er glad for, at et par friske øjne er kommet til, som forhåbentligt er i stand til at se, at ikke bare piloter på de interkontinentale ruter, men også vores kollegaer i kabinen og piloter på de kontinentale ruter fra den ene dag til en anden har fået revet det økonomiske fundament væk under dem, og at situationen således har ramt familier bosiddende i Frankrig i mange år hårdt og "lige i mellemgulvet". Og at jeg tror på, at dette bestemt ikke var intentionen, da man ophævede dobbeltbeskatningsoverenskomsten mellem Frankrig og Danmark, hvor ånden jo netop var, at ingen måtte komme i "økonomisk klemme".

Ligeledes vil jeg gerne benytte lejligheden til at takke Skatteudvalgets formand Niels Helveg Petersen for at tage denne sag op på piloternes vegne, og nævne at Niels Helveg iblandt os bliver betragtet som noget en superhelt, og at jeg bestemt ikke ville blive overasket over at se formanden for skatteudvalget flyve forbi cockpittet på min næste tur iført en blå trikot og rød kappe.

Jeg er selvfølgelig også utrolig glad for den støtte, som mange andre medlemmer i Skatteudvalget har valgt at give os, og jeg håber på en snarlig og retfærdig afslutning på denne sag.

Med venlig hilsen,

Lars Rudolph,

Col de Bluffy,

74290 Bluffy, Frankrig

Piloter bosiddende i Frankrig og tjenestegørende på SAS's interkontinentale ruter:

Lars Rudolph

Kurt Kjølgaard

Christer Leinehed