



SKATTEMINISTERIET

J.nr. 2009-610-0102

Dato: 4. juni 2010

Til

Folketinget - Skatteudvalget

B 91 - Forslag til folketingsbeslutning om en overgangsordning, der forhindrer dansk beskatning af visse personer bosat i Frankrig og Spanien.

Hermed sendes svar på henvendelse af 20. april 2010 fra Lars Rudolph, Frankrig (B 91 – bilag 11).

Troels Lund Poulsen

/ Ivar Nordland

SAS-styrmand Lars Rudolph, Frankrig, har rettet henvendelse af 20. april 2010 til udvalget.

Baggrunden for Lars Rudolphs henvendelse er, at det i forbindelse med denne sag er konstateret, at SAS-piloter, som er bosat i Frankrig og Spanien og som arbejder på SAS's interkontinentale ruter med base i Danmark, ved en fejl stadig var fritaget for beskatning.

Disse skattefritagelser er nu trukket tilbage. Samtidig har alle flyvende SAS medarbejdere, som er bosat i Frankrig, fået tilbud om, at den danske forskudsskat af deres løn fra SAS kan blive nedsat med det beløb, som de betaler i fransk skat af deres løn fra SAS, indtil Frankrig får gennemført en regel om dobbeltbeskatningslempelse.

Lars Rudolph har redegjort for, at han har modtaget modstridende oplysninger fra SKAT.

Jeg vil hertil svare, at den skattemæssige behandling af løn på et vist tidspunkt for en SAS-pilot, bosat i Frankrig og med base i København, ikke er enkel. Beskatningen afhænger af kombinationen af en række forhold, som kan skifte på forskellige tidspunkter. Der indgår forhold som, om den dansk-franske dobbeltbeskatningsoverenskomst var gældende eller ej på det pågældende tidspunkt, og om SAS's struktur SAS på det pågældende tidspunkt, hvilket igen afhænger af, om der er tale om kontinentale eller interkontinentale ruter.

Lars Rudolph citerer nederst side 1 fra et brev til SKAT, at langrutepiloternes aktive arbejdsgiver indtil 1. maj 2009 var SAS Scandinavian Airlines International, et svensk indregistreret selskab, og at piloternes arbejdsgiver efter 1. maj 2009 er SAS-konsortiet.

Jeg bemærker hertil, at de pågældende SAS-piloter hele tiden får og har fået deres løn udbetalt af SAS i Danmark – ellers ville der ikke være spørgsmål om dansk beskatning.

Jeg mener ikke, at de danske skattemyndigheder skal acceptere, at piloterne er ansat af SAS-konsortiet i Sverige, for så vidt angår beskatning, men i den danske afdeling af SAS-konsortiet, for så vidt angår social sikring. Jeg vil tilføje, at piloter ikke skal betale dansk skat af deres løn, hvis deres ansættelsesforhold reelt overføres til SAS-konsortiet i Sverige med den virkning, at Sverige opkræver sociale bidrag af deres løn fra SAS.

Lars Rudolph kritiserer dernæst, at SKAT i skrivelse af 12. april 2010 trak den tidligere givne trækfritagelse for langrutepiloterne tilbage med virkning fra 1. april 2010. Han henviser til svaret på spørgsmål 4, hvorefter en begunstigende forvaltningsakt kun kan tilbagekaldes med et passende varsel og en dom fra landskatteretten, hvorefter borgeren skal have et passende varsel til på rimelig og forsvarlig måde at tilpasse sig ændringen.

Jeg vil hertil svare, at SKAT's afgørelse af 12. april 2010 vil blive ændret, så fritagelseserklæringerne trækkes tilbage med virkning fra 1. maj 2010.

Lars Rudolph spørger dernæst, om skatteudvalget/skatteministeren er enige i, at piloter på interkontinentale ruter ikke var skattepligtige før 1. januar 2009, da dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Frankrig ophørte, og dermed med rette kan sige at være kommet i økonomisk klemme og således bør omfattes af en overgangsordning som pensionisterne?

Jeg er enig i, at da dobbeltbeskatningsoverenskomsten med Frankrig var gældende, kunne Danmark ikke beskatte de berørte piloter, idet beskatningsretten til løn for arbejde på fly i international trafik efter overenskomsten lå i den stat, hvorfra denne trafik blev ledet, og SAS's interkontinentale – i modsætning til den kontinentale trafik – blev ledet fra Sverige.

Efter min mening medfører det forhold imidlertid ikke, at de berørte piloter dermed automatisk kan siges at være kommet i økonomisk krise. Piloterne har således ikke givet nogen oplysninger om deres økonomi, f.eks. om størrelsen af deres løn og den franske skat heraf.

Som nævnt i svaret på spørgsmål 7 mener jeg ikke, at der er behov for overgangsregler for de berørte piloter.