

Fejlinformation i forbindelse med 1. behandling af B-91

I forbindelse med 1. behandlingen af B91 i Folketinget den 28/1-2010, så det ud som skatteministeren/skatteministeriet bevidst prøver at vildlede/tilbageholde oplysninger for de andre partier.

Eksempelvis lød det fra ministeren og andre støtter, at SAS piloterne allerede var skattepligtige i Danmark inden DBO med Frankrig/Spanien blev opsagt.

Det er ikke korrekt.

Samtlige SAS ansatte, der bor Frankrig og Spanien og andre lande, og har søgt skattefritagelser, har fået det i henhold til gældende DBO med de enkelte lande gennem mange år.

I flere af disse henvises direkte til, at SAS har virkelig ledelse i Stockholm, Sverige.

Ministeren hævdede også, at SAS i en periode havde virkelig ledelse i Danmark.

Det er heller ikke korrekt.

Det firma, der hed SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S, var at betragte som et rejsebureau på linie med DSB eller Kilroy rejser.

Ingen flyvemaskiner og intet flyvende personel.

SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S havde/har ingen tilladelser/rettigheder til at drive luftfart, og kunne/kan ikke indhyre personel til at flyve flyvemaskiner og ej heller ikke sætte disse i drift under egen ledelse.

At CEO i SAS AB i de år, hvor man prøvede disse firmakonstruktioner var dansk (Jørgen Lindegaard), flyttede ikke firmaets virkelige ledelse til Danmark.

Den sad stadig i Stockholm, og det samme gjorde han.

SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S leasede, tilsyneladende uden luftfartsmyndighedernes tilladelse, luftfartøjerne af konsortiet, men kunne ikke bruge dem i operativ drift, da de ikke selv kunne bemane dem eller have det operative ansvar over dem.

Dertil kræves et AOC (air operator certificate) som SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S ikke har og aldrig har haft.

Det har/havde imidlertid Cimber, Sterling og Mærsk.

Et sådant er et krav i hele verden, under EU ops og derfor også i Danmark.

SAS AB i Sverige har derimod et som ligger i SAS Konsortiet med administrativ og operativ adresse paa Frosundavik Allé, Stockholm, Sverige.

Med dette kan de drive luftfart i hele verden. Men luftfartselskabet, som sådan, ligger i Sverige, da den virkelige ledelse af Konsortiet også ligger der på den samme adresse.

Til skatteministeriets undskyldning kan det nævnes, at de tilsyneladende til dels baserer deres viden på oplysninger ang. SAS's organisation/virksomhedsdrift, modtaget fra enkeltpersoner fra HR i SAS Danmark, som ikke er korrekte. SAS har i en kortere periode 2006-2009 leget med tanken om et selvstændigt luftfartsselskab og evt forberedt/udført regnskaber, som om de havde selvstændigt luftfartsselskab og drev selvstændig luftfart i Danmark. Men det har de aldrig haft, og det har de heller ikke nu. Myndighedernes tilladelser er der ikke.

Endvidere kan det oplyses, at samtlige fly i SAS Koncernen, som flyves af fransk-og spaniensboende piloter, er registreret i og operativt styret af SAS Konsortiet i Stockholm, ligesom al flyvende personels certificater er tilknyttede samme AOC med adresse i Stockholm.

Sådan er det nu, og sådan har det altid været.

Det er et simpelt krav for at følge gældende lovgivning både internationalt, europæisk samt skandinavisk.

Hvis f.eks Lufthansa valgte at opkøbe SAS AB og nedlægge SAS's AOC i konsortiet i Stockholm for at operere under tysk AOC, ville dette være muligt, og det danske rejsebureau ville nu have virkelig ledelse i Tyskland.

MED VENLIG HILSEN

Torben Højbjerg

Kaptajn
SAS

Info:

Requirements for an AOC holder

The requirements for obtaining an AOC vary from country to country, but are generally defined as:

- Sufficient personnel with the required experience for the type of operations requested,
- Airworthy aircraft, suitable for the type of operations requested,
- Acceptable systems for the training of crew and the operation of the aircraft (Operations Manual)

- A quality system to ensure that all applicable regulations are followed,
- The appointment of key accountable staff, who are responsible for specific safety critical functions such as training, maintenance and operations,
- Carriers Liability Insurance (for Airlines) - Operators are to have sufficient insurance to cover the injury or death of any passenger carried.
- Proof that the operator has sufficient finances to fund the operation
- The operator has sufficient ground infrastructure, or arrangements for the supply of sufficient infrastructure, to support its operations into the ports requested.
- The certificate is held by a legal person who resides in the country or region of application (for EASA)

Disse ovenstående krav har SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S aldrig kunnet opfylde.