

## België en Nederland pratenover 'mini-Schengenzone'

Metro/Metro NL,  
Do. 19 Nov. 2015, Pagina 10

DEN HAAG Het Nederlands kabinet denkt na over een nieuwe 'mini-Schengenzone'. Die zou de asielstroom naar de deelnemende landen moeten indammen. Zo zou er opnieuw grensbewaking aan de buitengrenzen van deze landen komen. In het kabinet is er al meermaals over gesproken. Het nieuwe gebied zou kunnen bestaan uit de *Benelux*, Duitsland en Oostenrijk, maar de gesprekken met Duitsland verlopen voorlopig moeizaam. Die met België gaan volgens een bron heel goed. De huidige Schengenzone bestaat uit 26 landen en binnen de zone bestaat aan de binnengrenzen geen paspoortcontrole. In de nieuwe zone zouden niet alleen opnieuw paspoortcontroles aan de buitengrenzen van het gebied ingevoerd worden, maar ook nieuwe kampen opgericht worden waar vluchtelingen die verder naar Nederland, België of Duitsland willen, worden opgevangen.

## Vluchtelingencrisis - Nederlands kabinet kijkt naar "mini-Schengen"



Belga,  
Wo. 18 Nov. 2015, Pagina 0

(ANP) = Het Nederlands kabinet denkt na over een nieuwe "mini-Schengenzone". Als die zone wordt opgericht met een aantal gelijkgestemde landen, zou die de asielstroom naar die landen moeten indammen. Er komt dan weer grensbewaking aan de buitengrenzen van deze kleine groep landen. Bronnen op het Binnenhof bevestigen woensdag berichtgeving daarover in de Nederlandse krant De Telegraaf. In het kabinet is er al meermaals over gesproken. Het nieuwe gebied zou kunnen bestaan uit de *Benelux*, Duitsland en Oostenrijk, maar de gesprekken met Duitsland verlopen moeizaam. Die met België gaan volgens een bron heel goed.

De huidige Schengenzone bestaat uit 26 landen: 22 uit de EU plus landen als Noorwegen en Zwitserland. Er wonen rond de 400 miljoen mensen. Binnen de zone bestaat er aan de binnengrenzen in beginsel geen paspoortcontrole.

Onderdeel van het plan is behalve het instellen van paspoortcontroles aan de buitengrenzen van het nieuwe gebied ook de oprichting van kampen waar vluchtelingen worden opgevangen die verder naar Nederland, België of Duitsland willen. Hiervoor is wel de medewerking van andere landen nodig.

Belga ■

# Vlaams en Benelux-parlement strijden tegen antibioticaresistentie

Nieuw-Vlaamse Alliantie (N-VA) <info@n-va.be>

Wed 18-Nov-15 14:20

To:press (info) <press@senate.be>;

18 november 2015

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

## Persbericht

### Vlaams en Benelux-parlement strijden tegen antibioticaresistentie

door [Sabine Vermeulen](#) op 18 november 2015, over deze onderwerpen: [Medicijnen](#), [Veeteelt](#)

**Na een jarenlange daling, stijgt het gebruik van antibiotica in de veeteelt opnieuw. Tijd om een tandje bij te steken, vinden zowel het Vlaams als het Benelux-parlement. Ze bevelen hun regeringen aan meer initiatief te nemen.**

De commissie Duurzame Ontwikkeling van het Benelux-parlement keurde zopas een aanbeveling goed over de bestrijding van antibioticaresistentie bij de dieren. De zes amendementen die Vlaams volksvertegenwoordiger Sabine Vermeulen (N-VA) indiende, werden allen goedgekeurd. In de aanbeveling vraagt het Benelux-parlement de regeringen van de Benelux meer initiatief te nemen in de strijd tegen een ongecontroleerd en onverantwoord gebruik van antibiotica.

"De Benelux wordt gekenmerkt door een hoge concentratie aan veehouderijen en is bijgevolg kwetsbaarder voor antibioticaresistentie. De uitwisseling van goede praktijken binnen een platform om tot een echt duurzaam beleid te komen wordt een noodzakelijkheid in de strijd tegen antibioticaresistentie", verduidelijkt Vermeulen.

In het Vlaams Parlement diende Sabine Vermeulen, samen met de CD&V en Open VLD, een voorstel van resolutie in waarin de Vlaamse Regering gevraagd wordt initiatief te nemen om het antibioticagebruik in de veeteelt te doen dalen. "Vlaanderen is bevoegd voor sensibilisering, preventie en advisering en dit zijn belangrijke sleutels om een antibioticadaling te kunnen realiseren", zegt Sabine Vermeulen. "Ook Vlaanderen heeft dus verder een belangrijke taak te vervullen. En die opdracht willen we aan de Vlaamse Regering geven met deze resolutie."

Vermeulen besluit: "Wijlen N-VA-collega Flor Van Noppen is steeds de voortrekker geweest in dit dossier. Ik vind het dan ook evident dat de N-VA zich verder blijft verdiepen en initiatief blijft nemen in dit dossier, want de urgentie is nog steeds hoog."

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#) [Mail](#)

## Contact

Stefaan Huysentruyt

Raadgever Communicatie N-VA-fractie Vlaams Parlement

[stefaan.huysentruyt@vlaamsparlement.be](mailto:stefaan.huysentruyt@vlaamsparlement.be)

---

[Facebook](#) [Twitter](#) [LinkedIn](#)

© 2015 N-VA, Koningsstraat 47 bus 6, 1000 Brussel • [info@n-va.be](mailto:info@n-va.be) • +32 2 219 49 30

Om uw inschrijving op de persberichten van de N-VA aan te passen, klik [hier](#). Wenst u de persberichten niet meer te ontvangen, klik dan [hier](#).

## Dijsselbloem: Ja, Nederland lag dwars, en met goede redenen

Trouw,  
Di. 10 Nov. 2015, Pagina 7

Minister van financiën Dijsselbloem geeft toe dat Nederland zich in Europees verband lang heeft verzet tegen het afschaffen van een omstreden belastingvoordeel voor bedrijven. Maar dat was niet omwille van multinationals, maar voor het midden- en kleinbedrijf, zegt hij. En bovendien is de kwestie al een jaar geleden tot ieders tevredenheid opgelost.

"Tot een jaar geleden was er geen overeenstemming", aldus Dijsselbloem gisteren in Brussel, waar hij een eurogroep-vergadering voorzat. "Dat was om goede redenen, omdat de Tweede Kamer zei: als het gevolg van de nieuwe regels is dat het Nederlandse MKB er geen gebruik meer van kan maken, dan ligt Nederland inderdaad dwars."

Dijsselbloem reageerde op berichtgeving van het Duitse weekblad Der Spiegel, waaruit bleek dat Nederland, België en Luxemburg jarenlang een blok hebben gevormd bij EU-overleg over het aanpakken van dubieuze belastingconstructies.

In dit specifieke geval gaat het om de zogeheten **patentbox**. Die biedt bedrijven de mogelijkheid intellectueel eigendom, als merkrechten en patenten, in een apart bedrijf onder te brengen. Intern moeten dochterbedrijven vervolgens flink betalen voor die eigendomsrechten. Dat verlaagt de winstbelasting, want in de *Benelux* gelden lage tarieven voor de belasting op inkomsten uit merkrecht en patenten. Vooral multinationals maken er handig gebruik van.

Uit interne documenten waarover Der Spiegel beschikt, blijkt dat vooral Duitsland zich in 2012 en 2013 ergerde aan de weigering van de Beneluxlanden de constructie aan te pakken. Ook andere grote landen liepen stuk op dit blok. Akkoorden over belastingkwesties vereisen in de EU unanimititeit, zodat het kleinste land al vetorecht heeft. Volgens Dijsselbloem heeft Nederland zich inderdaad verzet tegen een Duits/Brits voorstel omdat het MKB daarmee de prikkels voor innovatief gedrag, in de vorm van belastingvoordeel, zou kwijtraken.

Patenten gelden als graadmeter voor innovatie. "Toen tegemoet was gekomen aan onze bezwaren, hebben wij ons een jaar geleden alsnog geconformeerd aan de nieuwe standaard die door de Britten en Duitsers was voorgesteld", aldus Dijsselbloem. "Daarvoor was het inderdaad veel moeizamer."

Nieuwe richtlijnen voor de patentboxen zijn vorige maand gepresenteerd door de Oeso, de club van rijke landen. Financiën liet afgelopen weekeinde al weten dat Nederland uiterlijk volgend jaar aan die richtlijnen zal voldoen.

CHRISTOPH SCHMIDT ■

## Belgisch-Nederlandse politiepatrouilles in Lanaken en Maastricht op actiedag "1 Dag Niet"

Belga,  
Di. 10 Nov. 2015, Pagina 0

(BELGA) = De politie van de zone Lanaken-Maasmechelen (LaMa) en de Nederlandse politie van het nabijgelegen Maastricht pakken vrijdag tijdens de actiedag "1 Dag Niet" uit met Belgisch-Nederlandse politiepatrouilles in de strijd tegen woninginbraken. Een Nederlands politievoertuig met een Belgische agent zal te zien zijn in het straatbeeld in Lanaken en een Belgische politiewagen in Nederland.

Dat is dinsdag in Lanaken bekendgemaakt op een persconferentie met de politiechefs van de twee gemeenten, burgemeester Marino Keulen, gouverneur Herman Reynders en gedeputeerde voor veiligheid Ludwig Vandenhove.

"Deze patrouilles zijn mogelijk via het *Benelux-verdrag van 8 juni 2004*", aldus Jacques Philippaerts, korpschef van de politiezone LaMa, en Marc Teeuwen, waarnemend korpschef in Maastricht. "Naast deze gemengde patrouilles zal er aan de grensovergangen statisch en mobiel toezicht gehouden worden met onder meer de mobiele ANPR-camera van de zone Maasland voor automatische nummerplaatherkenning, naast onze vaste ANPR-camera's op de invalswegen. Er zal ook een voertuig van Douane en Accijnzen op de baan zijn. Informatie tussen onze politiediensten voor de input van deze camera's zal uitgewisseld worden."

Volgens Marino Keulen, gouverneur Reynders en gedeputeerde Vandenhove zijn de Whatsapp-groepen in opmars. In Nederland zijn die al meer ingeburgerd.

Inbrekers en andere criminelen maken volgens Keulen handig gebruik van de grensregio en daarom komt er nu een internationale aanpak.

Vrijdag vindt in België de tweede actiedag "1 Dag Niet" tegen woninginbraken plaats. Het initiatief wil burgers bewust maken van hun eigen preventierol in de strijd tegen inbraken.

In 2014 waren er in België zo'n 72.000 inbraken, waarvan 3.637 in Limburg. In de zone LaMa staat de teller momenteel op 340, terwijl het cijfer voor dezelfde periode vorig jaar 378 was.

In Limburg zijn er voor "1 Dag Niet" meer dan 50 initiatieven, zoals buurtinformatienetwerken, politie- en preventiediensten die tips geven, flyeracties, boodschappen op broodzakken. De grensoverschrijdende politiepatrouilles behoren tot de meest opvallende acties van de dag.

Belga ■

## Nederland blokkeerde belastingherzieningen

Trouw,  
Ma. 09 Nov. 2015, Pagina 3

### *Der Spiegel: Benelux-landen weigerden over belastingontwijking te praten in EU-stuurgroep*

Nederland heeft samen met de andere *Benelux*-landen de afgelopen jaren systematisch discussie binnen de Europese Unie over omstreden belastingvoordelen voor bedrijven geblokkeerd. Dat concludeert het Duitse weekblad *Der Spiegel* op basis van Duitse diplomatieke bronnen en documenten van de Europese Commissie. Het zou vooral gaan om aantrekkelijke constructies met patenten.

Nederland, Luxemburg en België bieden multinationals de mogelijkheid hun merkrecht en patenten in een bedrijf onder te brengen, het zogeheten patentbox-model. Via zo'n bedrijf brengen multinationals dochterondernemingen in andere landen forse kosten in rekening voor het gebruik van de merknaam of het patent. In die landen drukt dat de winst van de dochters en vermindert zo de belastingafdracht. In de *Benelux* zelf worden de inkomsten uit het merkrecht en de patenten nauwelijks belast, zodat de multinationals op die manier veel belasting kunnen ontwijken. Multinationals hebben via dit soort 'patentboxen' hun belastingafdracht met 80 procent vermindert, blijkt volgens *Der Spiegel* uit berekeningen van de Europese Commissie.

Andere EU-landen vinden dat de *Benelux*-landen zo geld verdienen ten koste van hen. Maar de diplomatieke bronnen en documenten laten volgens *Der Spiegel* zien dat herhaalde pogingen om dit ter discussie te stellen zijn geblokkeerd door de *Benelux*-landen. Dat speelde zich vooral af in een ambtelijke stuurgroep die belastingregelingen in de EU bespreekt. Duitsland zou samen met Frankrijk, Italië, Oostenrijk en Portugal de patentbox als controversieel hebben betiteld, maar verdere bespreking stond de *Benelux* niet toe, meldde een Duitse diplomaat in april 2012 gefrustreerd aan Berlijn. Voor afstemming van belastingregelingen is op EU-niveau unanimiteit vereist, waardoor één lidstaat dat al kan blokkeren.

Een jaar later, in maart 2013, gebeurde hetzelfde. *Der Spiegel* noteert dat de Nederlandse minister van financiën Jeroen Dijsselbloem op dat moment al voorzitter was van de eurogroep, waarin landen met de euro hun financiële beleid coördineren. Volgens *Der Spiegel* stuitte in november 2014 een compromisvoorstel van Duitsland en Groot-Brittannië, dat de steun had gekregen van de Oeso - de club van rijke industrielanden die onlangs maatregelen aankondigde tegen belastingontwijking door multinationals - opnieuw op een 'politiek voorbehoud' van Nederland.

Het ministerie van financiën laat in een reactie weten zich niet te herkennen in het beeld dat Nederland moedwillig veranderingen op belastinggebied heeft tegengewerkt. "De discussie over de patentboxen is inderdaad gestart in een Europese werkgroep, maar gaandeweg heeft zich dat verplaatst naar onderhandelingen binnen de Oeso", zegt een woordvoerder. Vorige maand kwam de Oeso met aanbevelingen waaraan de patentboxen vanaf 2017 moeten voldoen. Volgens Financiën zal Nederland uiterlijk volgend jaar de aanbevelingen al hebben doorgevoerd.

De belastingregelingen in met name Luxemburg en Nederland staan al langer ter discussie. Zo concludeerde de Europese Commissie in oktober dat Nederland met bepaalde afspraken verkapte staatssteun aan Starbucks had gegeven. Vorig jaar november bleek in het zogeheten LuxLeaks-onderzoek, waaraan ook Trouw meedeed, hoe multinationals belasting ontwijken via Luxemburg. Sindsdien heeft de Commissie nieuwe plannen over belastinginning van bedrijven in de EU gelanceerd.

VAN ONZE VERSLAGGEVER ■



## Le Benelux a freiné l'Europe sur la fiscalité

Le Quotidien/Le Quotidien,  
Ma. 09 Nov. 2015, Pagina 4

*Le 12 septembre, Der Spiegel publiait, dans sa version papier, un dossier sur les connivences et potentiels conflits d'intérêts de hauts fonctionnaires luxembourgeois, également membres de conseils d'administration d'entreprises. Moins de deux mois après, il dévoile les dessous de la fiscalité européenne.*

Pendant des années, les pays du *Benelux* ont entravé les tentatives, par le Conseil de l'UE, de bloquer les pratiques de dumping fiscal. Grâce à l'accès à des documents confidentiels issus des réunions du groupe de travail sur le code de conduite en matière de fiscalité des entreprises dans l'UE, Der Spiegel démontre que Belgique, Luxembourg et Pays-Bas ont enrayé le mécanisme pour le ralentir au maximum.

Le groupe de travail avait été mis en place en 1998, afin de lutter contre la concurrence fiscale déloyale entre les États membres de l'Union, à l'origine du scandale LuxLeaks de l'année dernière. Les documents que s'est procurés Der Spiegel avaient été mis à la disposition des membres de la commission spéciale TAXE en charge de tirer au clair l'affaire LuxLeaks. Les eurodéputés avaient alors pu découvrir, dans un cadre très strict et à huis clos, le déroulement des réunions du groupe de travail.

Dans un compte rendu d'avril 2012, un membre de ce groupe de travail a rapporté que la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg se sont opposés «fortement» à toute nouvelle discussion sur des régimes fiscaux sur les brevets. La majorité du groupe de travail était favorable pour aborder cet aspect jugé «potentiellement dangereux» par la commission, et «très controversé» par l'Allemagne et la France, selon les informations de Der Spiegel. Une majorité à laquelle n'appartenaient pas les pays du *Benelux*.

Jean-Claude Juncker

à nouveau visé

L'agence de presse belge Belga a contacté Philippe Lamberts, coprésident du groupe des Verts au Parlement européen et membre de la commission spéciale TAXE. Pour lui, « il n'est pas étonnant que ces pays qui rivalisent d'innovation fiscale pour faire plaisir aux multinationales reproduisent ces pratiques au sein d'un groupe de travail. Il faut que des pays comme la Belgique cessent de se comporter comme les défenseurs des 1% des actionnaires des multinationales.»

Un procès-verbal de 2010 rapporte également l'opposition des Pays-Bas et du Luxembourg à l'échange d'informations sur les rescrits fiscaux.

L'eurodéputé allemand Sven Giegold, interrogé par Der Spiegel, s'en est pris particulièrement aux actuels présidents de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, et de l'Eurogroupe, Jeroen Dijsselbloem, pour leur « responsabilité politique dans la problématique du dumping fiscal en Europe » en tant que respectivement ancien Premier ministre luxembourgeois et ministre néerlandais des Finances.

Cette nouvelle attaque contre le Luxembourg est en tout cas la preuve que les membres de la commission spéciale TAXE n'ont pas l'intention de rendre les armes. Alors qu'ils préparent leur rapport final et savent que leur mandat ne sera pas prolongé, ils confirment leur volonté d'utiliser tous les moyens en leur possession pour tirer au clair les pratiques fiscales des États membres de l'Union.

Une nouvelle fois, Jean-Claude Juncker, Premier ministre du Luxembourg au moment des faits rapportés par Der Spiegel, est en première ligne. L'actuel président de la Commission européenne marche sur des oufs et sa volonté d'afficher un autre visage aux yeux de l'Europe ne semble plus pouvoir duper les citoyens européens.

De notre rédacteur en chef adjoint ■

---

## Benelux tegen aanpak belastingvoordeel

de Volkskrant,  
Za. 07 Nov. 2015, Pagina 33

Nederland, België en Luxemburg hebben zich de afgelopen jaren stevig verzet tegen de aanpak van belastingregels die bedrijven in deze landen grote voordelen bieden. Dat meldde het Duitse tijdschrift Der Spiegel op basis van EU-documenten. De drie landen zouden de afgelopen jaren elke discussie over belastingvoordelen middels patenten hebben geblokkeerd.

ANP ■

---

## La Belgique a bloqué des progrès contre le dumping

L'Echo,  
Za. 07 Nov. 2015, Pagina 10

Les pays du *Benelux* ont bloqué pendant des années tout progrès pour éliminer le dumping fiscal en Europe, rapporte vendredi le site internet de l'hebdomadaire allemand "Der Spiegel" sur base de comptes rendus confidentiels du groupe de travail au sein du Conseil européen sur le code de conduite dans le domaine de la fiscalité des entreprises. En 2012, la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg se sont par exemple opposés "fortement" à toute nouvelle discussion sur des régimes fiscaux favorables pour les brevets ("patent box"), montre notamment l'hebdomadaire.

## Fraude fiscale - Les pays du Benelux ont entravé durant des années les progrès européens (2)

Belga,  
Vr. 06 Nov. 2015, Pagina 0

(BELGA) = Les pays du *Benelux* ont bloqué pendant des années tout progrès pour éliminer le dumping fiscal en Europe, rapporte vendredi le site internet de l'hebdomadaire allemand Der Spiegel sur base de comptes-rendus confidentiels du groupe de travail au sein du Conseil européen sur le code de conduite dans le domaine de la fiscalité des entreprises.

Dans un compte-rendu d'avril 2012, un membre allemand de ce groupe de travail informel, réunissant la Commission et les Etats membres, a rapporté que la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg se sont opposés "fortement" à toute nouvelle discussion sur des régimes fiscaux favorables pour les brevets ("patent box"). La majorité du groupe de travail était favorable pour aborder cet aspect jugé dans le compte-rendu "potentiellement dangereux" par la Commission, et "très controversé" par l'Allemagne et la France, toujours selon les informations de Der Spiegel.

L'hebdomadaire rapporte encore d'autres blocages des Pays-Bas et du Luxembourg en 2010 et 2013.

Les comptes-rendus dont il est question sont précisément les documents qui n'ont pu être que partiellement consultés par les eurodéputés dans le cadre de la commission spéciale sur les rescrits fiscaux (tax rulings) mise en place par le Parlement européen après le scandale du Luxleaks.

Des révélations qui ne surprennent par Philippe Lamberts, co-président du groupe des Verts au Parlement européen et membre de cette commission. "Il n'est pas étonnant que ces pays qui rivalisent d'innovation fiscale pour faire plaisir aux multinationales reproduisent ces pratiques au sein d'un groupe de travail", a-t-il commenté à Belga. "Il faut que des pays comme la Belgique cessent de se comporter comme les défenseurs des 1% des actionnaires des multinationales", a-t-il poursuivi.

Le Belge avertit que si "les masques commencent à tomber" depuis le scandale du Luxleaks il y a un an, les pratiques fiscales, elles, "ne changent pas". "Les Etats continuent à résister à la demande des concitoyens de plus de justice fiscale", déplore-t-il.

Fort de ces nouveaux documents fuités, son parti réclame d'autant plus un accès entier aux documents nécessaires à l'enquête du Parlement européen sur la fiscalité des entreprises. Mais le temps presse car le mandat de cette commission spéciale expire à la fin du mois.

A la lecture de l'article du Spiegel, un autre membre de la commission spéciale, l'écologiste allemand Sven Giegold, s'en est pris particulièrement aux actuels présidents de la Commission européenne, Jean-Claude Juncker, et de l'Eurogroupe, Jeroen Dijsselbloem, pour leur "responsabilité politique dans la problématique du

dumping fiscal en Europe" en tant que respectivement ancien Premier ministre luxembourgeois et ministre néerlandais des Finances.

Belga ■

## Benelux hield jarenlang maatregelen rond achterpoortjes belastingen tegen (Der Spiegel)

Belga,  
Vr. 06 Nov. 2015, Pagina 0

(BELGA) = België, Nederland en Luxemburg hebben in de Raad van Europa jarenlang alles in het werk gesteld om maatregelen tegen omstreden belastingregelingen voor bedrijven tegen te houden. Dat schrijft het Duitse blad Der Spiegel vrijdag.

Der Spiegel kon interne documenten van de werkgroep Belastingen van de Raad inkijken. Daarin wordt vooral gefocust op de Nederlandse 'innovatiebox', die de belasting op winst uit innovaties verlaagt van 25 naar 5 procent. De maatregel is bedoeld om onderzoek en ontwikkeling in Nederland te stimuleren, maar zorgt er ook voor dat er meer winst naar het land wordt gesluisd. De drie landen zouden zich fel hebben verzet hebben tegen elk debat over de specifieke belastingregelingen voor ondernemingen.

Volgens Der Spiegel vormt de onthulling een probleem voor Europees Commissievoorzitter Jean-Claude Juncker. Die was immers jarenlang premier van Luxemburg.

Belga ■

## "Benelux blokkeerde EU-aanpak belastingregels" (Der Spiegel)

Belga,  
Vr. 06 Nov. 2015, Pagina 0

(ANP) = Nederland, België en Luxemburg hebben zich de afgelopen jaren stevig verzet tegen de aanpak van belastingregels die bedrijven in deze landen grote voordelen bieden. Dat meldde het Duitse tijdschrift der Spiegel vrijdag op basis van EU-documenten.

Der Spiegel kreeg inzage in verslagen van vergaderingen van Europese fiscale werkgroepen. Daaruit zou blijken dat Nederland, Luxemburg en België de afgelopen jaren elke discussie over grote belastingvoordelen voor bedrijven op het gebied van patenten hebben geblokkeerd. Onder meer Duitsland en Frankrijk zouden die regels zeer controversieel vinden.

Belga ■



---

## 'Benelux blokkeerde EU-aanpak belastingregels'

ANP,  
Vr. 06 Nov. 2015, Pagina 0

BERLIJN (ANP) - Nederland, België en Luxemburg hebben zich de afgelopen jaren stevig verzet tegen de aanpak van belastingregels die bedrijven in deze landen grote voordelen bieden. Dat meldde het Duitse tijdschrift der Spiegel vrijdag op basis van EU-documenten.

Der Spiegel kreeg inzage in verslagen van vergaderingen van Europese fiscale werkgroepen. Daaruit zou blijken dat Nederland, Luxemburg en België de afgelopen jaren elke discussie over grote belastingvoordelen voor bedrijven op het gebied van patenten hebben geblokkeerd. Onder meer Duitsland en Frankrijk zouden die regels zeer controversieel vinden.

De belastingvoordelen die bedrijven onder meer in Nederland genieten, liggen al lange tijd onder vuur. Onlangs nog oordeelde de Europese Commissie dat voordelen die Starbucks in Nederland geniet, neerkomen op ongeoorloofde staatssteun.

Bart Meijer ■

## Reizigersorganisaties vragensnelle Beneluxtrein

Metro/Metro NL,  
Do. 29 Okt. 2015, Pagina 4

In de marge van het eindrapport van het Fyra-onderzoek vragen de reizigersorganisaties TreinTramBus en Rover aan de spoorwegen om werk te maken van snellere Beneluxtreinen. «De hogesnelheidslijn (HSL) tussen Rotterdam en Antwerpen was duur, maar nodig voor extra spoorcapaciteit in de corridor Amsterdam-Brussel. Nu wordt deze lijn onderbenut omdat tussen Breda en Antwerpen alleen de Thalys er gebruik van maakt», klinkt het. alternatiefDe organisaties zien de Beneluxtrein als een waardig alternatief voor de geflopte Fyra. «Maar nu rijdt die in een slakkengang van Amsterdam naar Brussel via de oude lijn. In 2009 bedroeg de reistijd Brussel-Zuid - Amsterdam-Centraal 2u46, nu is dat 3u19 geworden. Wij doen een beroep op NMBS en NS, op de Belgische en de Nederlandse regering, om in goede samenwerking, de *Benelux* waardig, een betrouwbare en snelle Beneluxtrein te laten rijden via de HSL.»

## Tweede "supertruck" verschijnt op Vlaamse wegen (3)

Belga,  
Do. 29 Okt. 2015, Pagina 0

(BELGA) = Ruim negen maanden na de eerste "supertruck", zal er vanaf volgende week een tweede exemplaar rondrijden in Vlaanderen. De tweede vergunning voor zo'n "langere en zwaardere vrachtwagen" (LZV, de officiële naam) of ecocombi werd afgeleverd aan het transportbedrijf Gilbert De Clercq. De transporteur zal de supertruck inzetten op een traject in de Antwerpse haven. Dat vernam Belga donderdag.

De vergunningen kaderen in een proefproject van de Vlaamse overheid, om te onderzoeken welke voor- en nadelen zulke supertrucks hebben op de verkeersveiligheid, de mobiliteit en het milieu. LZV's kunnen tot ruim 25 meter lang zijn en tot 60 ton wegen (tegen bijna 19 meter en 44 ton voor een gewone vrachtwagen). Daardoor kunnen twee supertrucks dezelfde lading vervoeren als drie normale camions.

De supertruck van Transport De Clercq zal een vast traject afleggen binnen het Antwerpse havengebied, tussen linker- (Keteldijk, Beveren) en rechteroever (Scheldelaan, Antwerpen), zo blijkt uit een antwoord van Vlaams minister van Mobiliteit Ben Weyts (N-VA) op een vraag van Joris Vandenbroucke, de sp.a-fractie leider in het Vlaams Parlement.

Voor welke opdrachtgever dat zal gebeuren, wil men bij het transportbedrijf liever niet zeggen. Het is wel de bedoeling dat de truck een "shuttle-traject" continu aflegt, geladen met palletgoed, zegt gedelegeerd bestuurder Filip De Clercq. Momenteel mag één chauffeur met de mastodont rijden, een tweede is in opleiding.

Internationaal Transport Gilbert De Clercq uit Temse telt volgens de topman ongeveer 350 werknemers en draait een omzet van circa 45 miljoen euro.

Eind januari was een eerste LZV toegelaten in Vlaanderen. Dat exemplaar, van het transportbedrijf NinaTrans, rijdt voor rekening van brouwer AB InBev tussen Heverlee en de haven van Antwerpen. "Onze ecocombi legt dat traject twee keer per dag af", zegt Benny Smets, de CEO van NinaTrans. "Alles verloopt heel vlot."

Smets is vragende partij om meer van dergelijke supertrucks te kunnen inzetten, maar daarvoor zijn de huidige regels en beperkingen "te restrictief", klinkt het. Hij hoopt dat er meer mogelijk zal zijn na de evaluatie van het proefproject, die gepland is in juni 2016. Het project kan dan met twee jaar verlengd worden.

Wegen en Verkeer verwacht binnenkort nog een derde vergunning te kunnen uitdelen.

Uit het antwoord van Vlaams minister Weyts aan sp.a'er Vandenbroucke blijkt nog dat men werkt aan een **grensoverschrijdend proefproject in de Benelux**. "De teksten van de beschikking zijn opgemaakt en de goedkeuringsprocedure loopt", aldus Weyts. Er moeten wel nog heel wat goedkeuringen en handtekeningen volgen.

Vandenbroucke is op zijn hoede. "Het valt me op dat de minister enerzijds zegt dat er

nog onvoldoende gegevens zijn om de verschillende effecten van het proefproject in Vlaanderen te analyseren, maar dat er anderzijds al het vooruitzicht is op een groter project", stelt de sp.a-fractie-leider. "Ik hoop dat de minister niet een stap te snel gaat: het is belangrijk dat het huidige project eerst grondig wordt geëvalueerd, onder meer inzake verkeersveiligheid."

Belga ■

## Débâcle des TGV italiens : le gouvernement néerlandais et sa société de chemins de fer critiqués

AFP,  
Wo. 28 Okt. 2015, Pagina 0

Le gouvernement et la société des chemins de fer néerlandais (NS) ont été vertement critiqués mercredi par une enquête parlementaire sur l'échec de la mise en place de TGV italiens Bruxelles-Amsterdam, le rapport leur reprochant notamment d'avoir relégué l'intérêt des passagers au second plan.

Les têtes sont rapidement tombées: la secrétaire d'Etat aux Infrastructures Wilma Mansveld, accusée de ne pas avoir correctement informé le parlement sur ce dossier, a présenté sa démission dans l'après-midi.

Les trains "FYRA", construits par la société italienne AnsaldoBreda pour un coût unitaire de 20 millions d'euros, devaient concurrencer les Thalys à moindre prix et remplacer les trains traditionnels, plus lents.

Mais ils présentaient de nombreux problèmes techniques et la connexion à grande vitesse entre les deux grandes villes du *Benelux* par les "FYRA" avait donc été abandonnée, cinq mois à peine après son lancement en décembre 2012.

Sans solution de rechange crédible, le gouvernement et la NS ont "laissé tomber les passagers", selon le rapport publié mercredi.

"D'autres intérêts que ceux des passagers ont systématiquement été privilégiés", soutiennent les auteurs de l'enquête. "L'Etat accordait de l'importance aux intérêts financiers tandis que la NS voulait surtout conserver son monopole sur les voies ferrées néerlandaises", selon eux.

La commission estime notamment que "la NS aurait dû et pu voir les manquements du FYRA lors de la construction et la réception des trains", commandés par la NS et son homologue belge, la SNCB.

L'enquête juge également que les tests n'ont pas été réalisés correctement. L'instance chargée de la certification a "aveuglément fait confiance" aux rapports de la société payée par AnsaldoBreda pour réaliser les tests.

Leur mise en place a été une véritable débâcle, à commencer par le retard de cinq ans dans la livraison des premiers trains.

La NS, propriété de l'Etat, et la SNCB avaient annulé la commande de 19 trains après que des problèmes techniques avaient entraîné la rapide mise hors service des premiers "FYRA".

Des procédures judiciaires s'étaient conclues par un accord avec AnsaldoBreda.

Le rapport épingle le gouvernement néerlandais qui, en 1996, a décidé la construction d'une ligne à grande vitesse "sans que des objectifs concrets de transport ne soient fixés et des accords conclus".

Le rapport regrette notamment qu'un objectif financier soit parmi les rares buts fixés par le gouvernement : récupérer 1,8 milliard d'euros sur les 11 milliards qu'aura coûté l'installation de la ligne.

La concession pour l'exploitation de la ligne a été vendue en 2001 à la NS et la compagnie aérienne KLM.

L'enquête conclut également que le parlement néerlandais, même s'il a parfois été mal informé par le gouvernement, ses ministres et secrétaires d'Etat, est co-responsable car il a constamment approuvé les choix de l'exécutif.

ndy/mbr/jkb/mct

FINMECCANICA

AIR FRANCE-KLM

AFP ■

## Commission Fyra aux Pays-Bas - La secrétaire d'État néerlandaise Mansveld démissionne (2)

Belga,  
Wo. 28 Okt. 2015, Pagina 0

(ANP/AFP) = La secrétaire d'État néerlandaise à l'Environnement et l'Infrastructure, Wilma Mansveld, a démissionné après avoir été pointée du doigt dans le rapport parlementaire sur la débâcle des trains à grande vitesse Fyra. Sa démission a été annoncée après une réunion avec la présidence de son parti, le PvdA.

La commission d'enquête parlementaire a notamment conclu que la secrétaire d'État n'avait pas informé correctement la Chambre. Mme Mansfeld assume aussi la responsabilité des erreurs commises par ses prédécesseurs dans ce dossier, a-t-elle expliqué après l'annonce de sa décision.

Elle a indiqué qu'elle serait prête à participer au débat sur les leçons à tirer de la débâcle.

Les trains "FYRA", construits par la société italienne AnsaldoBreda pour un coût unitaire de 20 millions d'euros, devaient concurrencer les Thalys à moindre prix et remplacer les trains traditionnels, plus lents.

Mais ils présentaient de nombreux problèmes techniques et la connexion à grande vitesse entre les deux grandes villes du *Benelux* par les "FYRA" avait donc été abandonnée, cinq mois à peine après son lancement en décembre 2012.

Belga ■

## Benelux will alternative Energien gemeinsam voranbringen

Grenz Echo,  
Za. 24 Okt. 2015, Pagina 8

Absichtserklärung: Versorgungsnetze sollen rasch ausgebaut werden

Die Beneluxstaaten geben den Startschuss zu einer spürbaren Erweiterung der **Infrastruktur für die Nutzung umweltschonender Autos.**

Das wird unter anderem mit dem Ausbau einer gemeinsamen Energieversorgung für solche Fahrzeuge in Belgien, den Niederlanden und im Großherzogtum Luxemburg geschehen. So wurde die Schaffung von grenzüberschreitenden Netzwerken beschlossen, um den Kunden den Zugang zu Ladestationen für Strom, Erdgas und Wasserstoff zu erleichtern. Augenblicklich wird diese Versorgung mit sogenannten sauberen Energiequellen durch das Fehlen von Versorgungsmöglichkeiten erschwert.

Die für dieses Angebot zuständigen Dienste sind seit Montag durch **eine gemeinsame Absichtserklärung** in dieser Zielsetzung geeint. Diesem Ansinnen liegt die fortschreitende Loslösung von Öl als hauptsächlichem Energielieferant für Kraftfahrzeuge zugrunde.

Die Beneluxländer verpflichten sich, möglichst rasch den Autofahrern die Gewissheit zu geben, dass sie nach dem Start auch die Versorgung mit sauberer Energie nutzen können, ohne sich vorerst vergewissern zu müssen, dass dies in einem engeren Umkreis überhaupt möglich ist. Sachverständige der drei Länder werden sich in einer Arbeitsgruppe über diese Ziele austauschen, um gemeinsam die Nutzung sauberer Energien zu fördern. Noch ist Belgien ein „Dieselland“, in dem 65 Prozent aller Autos mit Dieselmotoren versorgt werden. 33 Prozent sind Benziner, sodass die Abhängigkeit von fossilen Energien nur wenig Platz für die neuen Energien lässt. Schuld daran sind die höheren Kosten bei der Anschaffung von sauberen Autos und die fehlenden steuerlichen Anreize. Die Regierung Flanderns hat sich schon zu dem Ziel bekannt, dass bis 2020 in Flandern 60.000 Elektroautos und 40.000 Erdgasfahrzeuge im Einsatz sein werden.

Um das Vertrauen in die Elektroautos entscheidend zu fördern, muss das Netz öffentlich zugänglicher Aufladestationen rasch ausgebaut werden. (belga)



## Afspraken over 'groen tanken' over de grens

de Volkskrant,  
Di. 20 Okt. 2015, Pagina 26

Nederlanders met een auto die rijdt op elektriciteit, aardgas of waterstof moeten hun voertuig ook makkelijk van energie kunnen voorzien als ze de grens oversteken. Nederland, België en Luxemburg gaan afspraken maken over het neerzetten van oplaadpunten voor elektrische auto's en tankstations voor aardgas en waterstof. Zo willen de drie duurzaam vervoer stimuleren en de afhankelijkheid van aardolie verminderen. Vertegenwoordigers van de drie *Benelux*-landen hebben maandagmiddag in Brussel het project afgetrapt. Deskundigen uit de drie landen beginnen eerst kennis uit te wisselen over onder meer de aanleg van infrastructuur. Dit moet ertoe leiden dat duurzame auto's soepel en gebruiksvriendelijk kunnen doorrijden als ze de grens oversteken.

Ook de transportsector moet hiervan gaan profiteren. De Beneluxlanden zijn naar eigen zeggen de eerste Europese regio die een grensoverschrijdend, duurzaam infrastructuurnetwerk gaat opzetten.

ANP ■

## Benelux legt gezamenlijk netwerk aan voor 'schone wagens'

Metro/Metro NL,  
Di. 20 Okt. 2015, Pagina 3

BRUSSEL België, Nederland en Luxemburg slaan de handen in elkaar om een grensoverschrijdend netwerk aan te leggen van oplaadpunten voor elektrische auto's en van tankpunten voor aardgas en waterstof. De bevoegde bewindslui hebben in Brussel hun handtekening gezet onder een **Benelux-verklaring** om de aanleg van dat netwerk voor te bereiden. Bedoeling is de afhankelijkheid van olie te verminderen en duurzame mobiliteit te stimuleren. Op termijn moeten burgers uit de *Benelux* achter het stuur kunnen plaatsnemen zonder zich het hoofd te moeten breken of er infrastructuur beschikbaar is om hun groene wagen op te laden of bij te tanken. Experts uit de drie landen zullen binnenkort samenzitten in een werkgroep Alternatief Vervoer om onderlinge kennis en goede praktijken over het bouwen van infrastructuur uit te wisselen.

## Nieuwe Europese voorstellen kunnen België helpen (eurocommissaris Sefcovic)

Belga,  
Di. 20 Okt. 2015, Pagina 0

(BELGA) = De Europese Commissie presenteert volgend jaar een batterij nieuwe voorstellen die België kunnen helpen om de klimaatdoelstellingen te bereiken, zo heeft vicevoorzitter Maros Sefcovic dinsdag gereageerd op nieuwe ramingen die uitwijzen dat ons land de uitstoot van broeikasgassen niet voldoende zal kunnen terugdringen tegen 2020.

Europa verplicht België om de uitstoot van broeikasgassen in sectoren als transport, huisvesting en landbouw tegen 2020 met 15 procent in te dijken (in vergelijking met 2005), maar volgens nieuwe ramingen van het Europees Milieuagentschap dreigt ons land die doelstelling te missen. Enkel Luxemburg, Oostenrijk en Ierland zitten in hetzelfde schuitje.

Sefcovic erkent dat ons land "verdere inspanningen moet leveren". Zo blijft de uitstoot in het transport een belangrijk pijnpunt. "De Commissie had in de sociaaleconomische aanbevelingen aan België al aangegeven dat bepaalde fiscale praktijken schadelijk zijn voor het milieu, zoals de bedrijfswagens." Hij suggereerde dat de regering "de opties opnieuw kan evalueren" wanneer de Commissie volgende zomer uitstootdoelstellingen voor deze sectoren tot 2030 zal voorstellen.

Sefcovic, die op het secretariaat-generaal van de *Benelux* het project van de Energie Unie toelichtte aan Belgische stakeholders, wees ook op andere Europese voorstellen die in de pijplijn zitten en België kunnen helpen om de klimaatambities in te lossen. Zo komt de Commissie volgend jaar op de proppen met voorstellen over energiebesparingen in gebouwen en de decarbonisatie van de transportsector. Het Juncker-fonds en Europese structuurfondsen kunnen dan weer financiering losweken. Ook een akkoord tussen de federale overheid en de deelstaten over de opbrengsten van de veiling van uitstootrechten zou helpen. "Het geld zit veilig opgeborgen bij de nationale bank, maar het zou beter gespendeerd worden", grapte Sefcovic. "Maar ik ben overtuigd dat er een akkoord komt. Het zou een goed signaal zijn indien dat voor de klimaatop van Parijs gebeurt."

Een doelstelling die België wel makkelijk haalt, is de interconnectiviteit van het elektriciteitsnetwerk. Met 17 procent zit België bij de beste leerlingen van de klas en is de *Benelux* in het licht van de uitbouw van een Europese Energie Unie een voorbeeld voor andere regio's op het vlak van regionale samenwerking, zo prees Sefcovic onder meer de offshore activiteiten op de Noordzee.

Belga ■

## Benelux geeft startschot voor voorbereiding uitrol infrastructuur voor schone wagens

Belga,  
Ma. 19 Okt. 2015, Pagina 0

(BELGA) = België, Nederland en Luxemburg slaan de handen in mekaar om een grensoverschrijdend netwerk aan te leggen van oplaadpunten voor elektrische auto's en van tankpunten voor aardgas en waterstof. De verschillende bevoegde bewindslui hebben maandag in Brussel hun handtekening onder een *Benelux*-verklaring gezet om de aanleg van dat netwerk voor te bereiden. Bedoeling is de afhankelijkheid van olie te verminderen en duurzame mobiliteit te stimuleren.

Op termijn moeten burgers uit de *Benelux* achter het stuur kunnen plaatsnemen zonder zich het hoofd te moeten breken of er infrastructuur beschikbaar is om hun groene wagen op te laden of bij te tanken. Experts uit de drie landen zullen binnenkort samenzitten in een werkgroep "Alternatief Vervoer" om onderlinge kennis en goede praktijken over het bouwen van infrastructuur uit te wisselen.

Zoals bekend is België een dieselland. In Vlaanderen rijdt 65 procent met een diesel rond. Daarnaast is 34 procent een benzinewagen, waardoor 99 procent dus op fossiele brandstoffen rijdt. De ambitie van de Vlaamse regering is dat tegen 2020 100.000 groene wagens rondrijden, waarvan 60.000 elektrische auto's en 40.000 CNG-wagens.

Ook is het de bedoeling dat er tegen 2019 5.000 extra publieke laadpunten voor elektrische wagens komen. Momenteel is sprake van een duizendtal. En volgend jaar opent in Zaventem een eerste tankstation voor waterstof. Vier jaar later wil de Vlaamse regering twintig van dergelijke stations in werking zien, net als een 300-tal CNG-stations. Voor de realisatie daarvan wil minister van Energie Annemie Turtelboom (Open Vld) "maximaal de markt" laten spelen.

Zoals bekend besliste de Vlaamse regering recent de verkeersfiscaliteit te vergroenen. Die houdt in dat wagens op aardgas, elektrische auto's en plug-in hybrides vanaf 1 januari niet langer belasting op inverkeersstelling (BIV) of jaarlijkse verkeersbelasting betalen. Voor de klassieke brandstoffen is het idee simpel: hoe vervuilender, hoe duurder.

Belga ■

## Carburants alternatifs - Les ministres du Benelux veulent coopérer pour déployer les infrastructures nécessaires

Belga,  
Ma. 19 Okt. 2015, Pagina 0

(BELGA) = Les ministres de l'Énergie du *Benelux* ont approuvé lundi une déclaration sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs afin d'encourager le développement durable dans leur Région.

Concrètement, Annemie Turtelboom (Région flamande), Céline Fremault (Région bruxelloise), un représentant du ministre Carlo Di Antonio (Région wallonne), l'ambassadeur néerlandais f.f. et l'ambassadeur luxembourgeois ont confirmé, sous présidence belge de l'Union *Benelux*, l'accord de leurs gouvernements à la déclaration *Benelux* sur les carburants alternatifs.

Cet accord les engage à coopérer afin de déployer des infrastructures pour les carburants de substitution, selon le secrétariat général de l'Union du *Benelux*.

Ce faisant, les ministres ont donné le coup d'envoi à la préparation commune de la mise en place, au sein du *Benelux* d'un réseau transfrontalier permanent d'infrastructures pour les carburants alternatifs (électricité, gaz naturel et hydrogène) afin de limiter autant que possible la dépendance des transports à l'égard du pétrole.

Des experts des trois pays procéderont prochainement à un échange de connaissances et de bonnes pratiques concernant la construction d'infrastructures au sein du groupe de travail *Benelux* "Transports alternatifs".

Une attention particulière sera portée aux opportunités et obstacles techniques transfrontaliers ainsi qu'à la compatibilité et à la facilité d'utilisation des systèmes pour les citoyens et les entreprises.

L'objectif de la démarche est de permettre à terme aux citoyens du *Benelux* de se déplacer facilement dans l'ensemble de la région sans avoir à s'inquiéter de la technologie ou de la disponibilité d'infrastructures durables.

En prenant cette initiative politique, les pays *Benelux* sont la première région à concrétiser le souhait de l'Europe de créer des réseaux d'infrastructure durables. L'expérience acquise par les trois pays pourra ensuite être partagée avec l'Union européenne, mettant ainsi en avant la fonction de précurseur du *Benelux* au sein de l'Union européenne.

Belga ■

## Afspraken over 'groen tanken' over de grens

ANP,  
Ma. 19 Okt. 2015, Pagina 0

BRUSSEL (ANP) - Nederlanders met een auto die rijdt op elektriciteit, aardgas of waterstof moeten hun voertuig ook makkelijk van energie kunnen voorzien als ze de grens oversteken. Nederland, België en Luxemburg gaan afspraken maken over het neerzetten van oplaadpunten voor elektrische auto's en tankstations voor aardgas en waterstof. Zo willen de drie duurzaam vervoer stimuleren en de afhankelijkheid van olie verminderen.

Vertegenwoordigers van de drie *Benelux*-landen traptten maandagmiddag in Brussel het project af. Deskundigen uit de drie landen beginnen eerst met kennisuitwisseling over onder meer de aanleg van infrastructuur. Het is de bedoeling dat dit ertoe leidt dat duurzame auto's soepel en gebruiksvriendelijk kunnen doorrijden als ze de grens oversteken. Ook de transportsector moet gaan profiteren.

De *Benelux*-landen zijn naar eigen zeggen de eerste Europese regio die een grensoverschrijdend, duurzaam infrastructuurnetwerk opzet.

Martijn Doolaad ■

## Pénible, pour nos voisins français, de « récupérer » leurs défunts

L'Avenir/Local: Namur,  
Vr. 16 Okt. 2015, Pagina 1

*DE DINANT À GIVET Beaucoup d'habitants de la Botte de Givet se font soigner chez nous. En cas de décès, la procédure de rapatriement des corps est lourde. Emmanuel WILPUTTE La collaboration transfrontalière en matière de soins fonctionne bien. ...*

### DE DINANT À GIVET

Beaucoup d'habitants de la Botte de Givet se font soigner chez nous. En cas de décès, la procédure de rapatriement des corps est lourde.

Emmanuel WILPUTTE

La collaboration transfrontalière en matière de soins fonctionne bien. Surtout dans le sens France-Belgique. Les habitants de la région givetoise vivant dans un désert médical, ils sont par milliers, tous les ans, à fréquenter les hôpitaux de Dinant et de Mont-Godinne. Forcément, les décès survenus sur notre territoire ne sont pas rares. C'est à ce moment que l'on se rend compte que les frontières existent encore. Les procédures de rapatriement des corps sont d'une telle lourdeur, que cela suscite de l'agacement. Pire que cela même, à entendre les bénévoles de l'Asmup08 (« Association soins médicaux usagers de la pointe », la Botte de Givet étant dénommée la Pointe, en France, tandis que 08 est le numéro du département).

Si, entre les pays du *Benelux*, le transport des défunts se passe sans barrière administrative, le reste de l'Europe est régi par « l'accord de Strasbourg » du 26 octobre 1973. Totalement dépassé, surtout quand on habite à quelques mètres de la frontière belge. Les militants de l'Asmup se demandent si nos décideurs se rendent compte. Pour faire revenir un défunt à Fromelonne ou à Haybes, depuis Dinant (une vingtaine de kilomètres), il est obligatoire de placer les corps dans des cercueils zingués. Qu'il faut ensuite sceller. Cela se fait dans les funérariums belges, en présence d'un policier, qui doit rédiger un procès-verbal. Puis direction un autre funérarium (ou le domicile), en France, où on ne peut légalement pas briser les scellés.

Incroyable, nous dit-on à Givet. Non seulement le surcoût pour le zinc est de l'ordre de 500€, mais on est quasiment contraint de passer par deux funérariums, un de chaque côté de la frontière. En outre, il arrive que des familles ne puissent par revoir le visage de leur proche disparu.

Il faut que cela change, clame Simone Gérard, la présidente de l'Asmup08. Elle croyait qu'une fois le problème soulevé (on parle tout de même de centaines de cas par an), on reverrait rapidement les normes administratives. La dame explique que du côté français, trois ministères (Intérieur, Santé, Affaires étrangères) ont préparé un texte de simplification des procédures, soumis depuis des mois au gouvernement fédéral belge. Et là, plus de nouvelles. Au sein de l'association givetoise de patients, on ne sait pas si ça avance un peu, beaucoup ou pas du tout. Mme Gérard se dit quelque

peu échaudée. Elle est entrée plusieurs fois en contact avec un responsable inter-cabinets qu'on lui avait renseigné, l'intéressé a fini par l'éconduire: «La dernière fois, il m'a demandé de ne plus l'appeler, il m'a intimé de passer par la voie diplomatique» . Grrr!

#### Supplique pour un dialogue

Comment faire bouger les choses, trouver le bon interlocuteur, et enfin mettre fin aux tracasseries? Telle est la question de nos très proches voisins français, doublée d'une interpellation. À qui voudra bien les entendre au sein du monde politique belge. Message: «On cherche quelqu'un pour dialoguer» . Et à qui expliquer une situation surréaliste. Si un Givetois meurt à Marseille, on peut ramener sa dépouille en Champagne-Ardenne, dans une simple housse, sur 1 000 km, en corbillard. Si le décès survient à Dinant, c'est parti pour des procédures kafkaïennes. Jusqu'à quand?



## Het leven na Schengen wordt grenzeloos beter

de Volkskrant,  
Vr. 09 Okt. 2015, Pagina 21

*Opheffing Schengen brengt situatie onder controle en vergroot draagvlak voor vluchtelingen.*

Vanaf het begin van de al twee jaar broeiende Europese vluchtelingencrisis horen we waarschuwingen over de bedreiging van het kostbare Schengen-gebied van vrij reizen. Toen EU-ministers er onlangs in nachtelijk beraad een akkoord uitpersten over grenscontroles en de verdeling van vluchtelingen hoorden we de waarschuwing weer. Maar zou het in een tijdperk van verminderd vertrouwen in de EU zo'n ramp zijn om het reizen zonder grenzen in de ban te doen?

Kort gezegd, nee. Natuurlijk is het idee van een Europa zonder grenzen aantrekkelijk en symbolisch van groot belang. Maar soms moet je zelfs een heilige koe slachten. En die tijd is aangebroken, nu de vluchtelingen-crisis Schengen tot bedreiging heeft gemaakt van de geloofwaardigheid van de Europese Unie als collectieve entiteit - en van het vermogen van nationale regeringen om orde en de rechtsstaat te handhaven.

Toen 'Schengen' in 1985 werd gelanceerd, deden vijf landen mee (West-Duitsland, Frankrijk en de Benelux-landen). Sindsdien is de deelname gestegen tot 22 van de 28 EU-landen (met vier landen - Bulgarije, Kroatië, Cyprus en Roemenië - in de wachtkamer) plus vier niet-leden (Noorwegen, IJsland, Zwitserland en Liechtenstein). Allen hebben de controles aan hun gemeenschappelijke grenzen opgeheven en een gemeenschappelijk visumbeleid afgesproken voor burgers uit niet-EU-landen.

Het is zeker handig om een vlucht van Zürich naar Oslo als binnenlandse reis te behandelen, zonder paspoortcontroles aan het begin en eind van de reis. En het is zeker prettig om van Berlijn naar Barcelona te kunnen rijden zonder in de rij te hoeven staan bij elke grensovergang. Sterker, dat gemak is waarschijnlijk de reden waarom slechts twee EU-landen (Ierland en het Verenigd Koninkrijk) niet meedoen aan het Schengen Akkoord.

Maar de vluchtelingencrisis heeft de keerzijde van Schengen belicht - namelijk hoe moeilijk het is om nationale en EU-grenzen in de gaten te houden zonder grenscontroles. En hoewel niet-Schengen-landen in sommige gevallen in staat zijn geweest zich te onttrekken aan de directe verplichtingen om deel te nemen aan gemeenschappelijk beleid (het VK bijvoorbeeld blijft buiten het EU-verdeelschema voor vluchtelingen) zijn ze niet afgeschermd van de uitdagingen van de migratiecrisis. Net als Schengen-landen hebben ze geen geloofwaardige cijfers over hoeveel migranten in hun land aanwezig zijn, wie deze mensen zijn, of wanneer ze zijn gearriveerd.

Dit verlies van controle is belangrijk om twee redenen. Ten eerste, als statistieken over migratie twijfelachtig zijn, zelfs als je illegale migratie erbuiten laat, kunnen nationalistische anti-immigratiepartijen die cijfers makkelijker opblazen om publieke angsten aan te wakkeren. Ten tweede, als vluchtelingen aan wie asiel is verleend met

gemak kunnen reizen naar elk Schengenland, verliezen afspraken om de opvang te verdelen hun geloofwaardigheid en wordt het accepteren van vluchtelingen minder aantrekkelijk.

Een land wil niet voor de kosten van de eerste opvang van een bepaald aantal vluchtelingen opdraaien, zonder later de economische vruchten te kunnen plukken als deze vluchtelingen gaan werken. Om dit te voorkomen, lijkt het redelijk om een overgangstijd af te spreken (zoals de zeven jaar overgangperiode voor burgers van nieuwe lidstaten) waarin succesvolle asielzoekers niet naar andere landen mogen verhuizen om te werken. Maar vanwege Schengen is dit bijzonder moeilijk uit te voeren - wat alweer door nationalisten kan worden misbruikt om de EU als een lastige verplichting af te schilderen in plaats van als bron voor oplossingen.

Zeker, het Schengen Akkoord en het EU-beginsel van vrij verkeer van personen lijken elkaar te versterken. Maar het gaat niet om dezelfde kwesties. Het vrije verkeer van personen, niet reizen zonder grenzen, is de essentiële component in de EU. Onder de huidige omstandigheden is Schengen een bedreiging van dat fundamentele recht.

Natuurlijk zal het oplossen van de vluchtelingen crisis veel meer vergen dan het herintroduceren van glazen hokjes en immigratieofficieren aan de grenzen. Maar het opheffen of onderbreken van het Schengen Akkoord zou de geloofwaardigheid van overheidsinspanningen om de orde te bewaren vergroten, en dus het draagvlak onder burgers om meer vluchtelingen te helpen.

Tegelijkertijd zou het terugdraaien van een eens geliefde maatregel betekenen dat de EU niet de gevangene is van een utopische ideologie, maar zich op een bedachtzame en pragmatische manier kan aanpassen aan veranderende omstandigheden. Reculer pour mieux sauter - een stap terug zetten om beter te kunnen springen - dat is tenslotte een oud en heel Europees principe.

© Project Syndicate

BILL EMMOTT ■

## "La ministre Galant plaide pour un système d'attribution ...

L'Echo,  
Wo. 07 Okt. 2015, Pagina 16

"La ministre Galant plaide pour un système d'attribution directe qui permettra de désigner la SNCB."

axelle pollet

porte-parole de Jacqueline galant

le résumé

Le conseil des ministres européens examine jeudi le dossier de la libéralisation du trafic ferroviaire national de voyageurs.

La ministre Galant défend l'idée d'une attribution directe pour privilégier la SNCB.

Galant veut infléchir la libéralisation du rail

philippe lawson

Les ministres européens des Transports se réuniront jeudi pour discuter de la libéralisation du trafic ferroviaire national de voyageurs. La rencontre sera suivie avec attention (et inquiétude?) par les cheminots de plusieurs pays qui redoutent l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs. Le transport international de voyageurs et celui de marchandises sont, eux, libéralisés depuis des années. L'Europe veut donc boucler la boucle. Mais les oppositions sont fortes. " Ce n'est pas une solution pour le service public. L'exemple anglais parle de lui-même: 23 entreprises ferroviaires y opèrent et les prix y sont plus élevés que quand c'est le public qui exploitait les lignes ", nous a confié Marianne Lerouge, responsable générale de la CSC-Transcom.

D'après elle, l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageur poussera les opérateurs (privés ou publics) à privilégier les lignes rentables au détriment des petites lignes qui risquent d'être délaissées. La responsable syndicale de la CSC-Transcom reproche à la ministre de la Mobilité, Jacqueline Galant (MR), de s'inscrire sur la voie de la libéralisation et de l'envisager pour 2019.

Or, dit, Marianne Lerouge, " il y a de grosses discussions entre le Parlement européen et la Commission européenne sur le sujet ".

Position du *Benelux*

Contacté par nos soins, le cabinet de la ministre Galant précise qu'elle défendra jeudi **la position commune du Benelux.** " Notre objectif est de défendre le système d'une attribution directe qui permettra de désigner l'opérateur historique (SNCB) sur la base d'un cahier des charges précis et des critères clairs ", précise sa porte-parole Axelle Pollet.

Elle indique que pour la ministre Galant, il faut faire la différence entre l'infrastructure

des petits pays comme la Belgique et le Luxembourg, qui ne peuvent pas accueillir une libéralisation classique, et celle des grands États. Elle rappelle que les exigences d'amélioration du service visent justement à préparer la SNCB à cette libéralisation qui fait partie de l'accord gouvernemental du 9 octobre 2014.

L'objectif de la Belgique est de s'aligner sur l'option choisie par le gouvernement wallon qui a choisi le groupe TEC comme opérateur interne pour assurer les transports publics dans le sud du pays.

Des pays comme l'Allemagne, les Pays-Bas, le Royaume Uni ou encore l'Italie ont anticipé la décision européenne en libéralisant, à des degrés divers, le transport ferroviaire national de voyageurs sur leur territoire - concessions et franchises au Royaume-Uni, concessions aux Pays-Bas.

#### Intermodalité et comodalité

Pour les experts, la libéralisation du transport national de voyageurs sera d'application un jour ou l'autre. Mais, soutient, Alain d'Oultremont, partner chez Roland Berger et spécialiste du transport, " je ne suis pas sûr qu'elle va apporter un plus dans les petits pays comme la Belgique où le trafic ferroviaire est très imbriqué. Si la SNCB joue la carte de l'intermodalité et de la comodalité, elle peut améliorer sa position concurrentielle ".

LAWSON PHILIPPE ■

## Pas de privatisation de la SNCB, assure Jacqueline Galant

Le Soir/Namur Luxembourg,  
Di. 06 Okt. 2015, Pagina 17

Pas de privatisation de la SNCB, assure Jacqueline Galant

Le projet de loi sur la réforme des entreprises publiques paraît ambigu aux députés socialistes. Et sans doute aux autres membres de l'opposition. On y traite d'entreprises publiques en général et plus rarement d'entreprises publiques cotées en Bourse. Confusion, ambiguïté? Volontaire ou accidentelle?

Au cabinet de Jacqueline Galant, on assure que la ministre de tutelle de la SNCB est déterminée. « La ministre Galant a très clairement exclu Infrabel, la SNCB et Belgocontrol du projet de loi. Elle confirme que ces dispositions ne concernent que les entreprises publiques cotées en Bourse. »

Quant à la position de la Belgique au conseil européen des ministres des Transports, ce jeudi à Bruxelles, le cap ne devrait pas changer. « Jacqueline Galant a toujours défendu la position du Benelux , poursuit-on à son cabinet. Elle veut que les petits pays puissent décider de l'attribution directe à l'opérateur historique. Il y a aujourd'hui une proposition du Luxembourg pour que cette attribution directe soit accompagnée de certains critères, propres aux différents petits pays concernés et elle y est plutôt favorable. Dans tous les cas, c'est bien pour ces raisons qu'elle insiste pour que le Groupe SNCB soit prêt et solide quand la libéralisation sera réellement d'actualité .»

É.R.

É.R. ■

## Minder bedrijven leggen merk vast

Algemeen Dagblad \*,  
Wo. 30 Sep. 2015, Pagina 21

*Steeds minder bedrijven in Nederland registreren hun merk. Het aantal depots is afgelopen decennium met 40 procent gedaald, blijkt uit nieuwe cijfers van het Benelux-merkenbureau (BBIE), dat alarm slaat. Opvallend genoeg is er geen afname van het aantal Belgische en Luxemburgse registraties.*

Registreerde in 2005 een recordaantal van 20.385 Nederlandse bedrijven zijn merk in de *Benelux*, sindsdien kachelt dat aantal gestaag naar beneden. 6 jaar terug dook het aantal registraties onder de 15.000, om na een kleine opleving verder af te nemen naar een magere 12.517 stuks.

Het *Benelux* Bureau voor de Intellectuele Eigendom (BBIE) wijt de achteruitgang onder meer aan de economische crisis, die in ons land zwaar toesloeg.

Toch is dat niet het hele verhaal, zegt Marleen Kuiper van BBIE. „België en Luxemburg leden ook onder de crisis. Toch is het aantal registraties alleen in ons land gekelderde.”

Een blik op de cijfers toont dat het aantal Belgische merkdepots al 10 jaar rond de 5500 stuks per jaar schommelt. In Luxemburg groeide de hoeveelheid ondernemingen die hun merkrecht vastleggen zelfs van 526 stuks 10 jaar terug tot 1089 vorig jaar. Een verdubbeling.

### Tarief

De Nederlandse daling kan ook niet aan het tarief liggen, want een depot kost slechts 240 euro en is geldig voor 10 jaar. Cijfers tonen verder ook niet aan dat het sinds 1996 bestaande EU-depot populairder is geworden.

Voor de duidelijkheid: door een merk bij het *Benelux*-merkenbureau te deponeren, valt te voorkomen dat een concurrent onder dezelfde of gelijkende naam producten of diensten in Nederland, België en Luxemburg aanbiedt. Doet een ander bedrijf dat toch, dan kan via de rechter actie worden ondernomen. Is eenmaal depot gedaan, dan kan een bedrijf een rondje met daarin de letter 'R' bij zijn logo plaatsen.

Ondernemers kunnen verder ook tekeningen of modellen bij het BBIE vastleggen, verder bestaat er een i-DEPOT voor concepten, ideeën en prototypes.

### Onbekendheid

Volgens het *Benelux-merkenbureau* moet de teruggang vooral gezocht worden in de onbekendheid van BBIE en merkregistratie. Ondernemers worden te weinig gewezen op het belang ervan. „In België zijn overheden sinds 2007 allerlei acties gestart om ondernemers te wijzen op het belang van intellectuele eigendom,” zegt Kuiper. „Dat heeft succes.”

In ons land daarentegen is dat minder het geval. Zo wijst de Kamer van Koophandel nieuwe bedrijven in het online-stappenplan op het belang van registraties, maar daar blijft het bij. „Het zou logisch zijn als de Kamer van Koophandel dat prominenter gaat doen. We willen daar graag over in gesprek.”

Probleem is dat een merkendepot niet verplicht is en dat de KvK in eerste instantie vooral de dingen beklemtoont die ondernemers wél van de wet moeten regelen.

Om het tij te keren is het *Benelux*-merkenbureau deze zomer een grote publiekscampagne gestart. Die wordt mede-gefinancierd door het ministerie van Economische Zaken. „De eerste resultaten zien we al, het aantal depots lijkt wat aan te trekken.”

Maar minstens zo belangrijk als het aandacht vragen voor registratie is ondernemers duidelijk maken waarom dat dan zo belangrijk is. Het antwoord is simpel, stelt BBIE. Kuiper: „Het goed vastleggen van het merkenrecht levert aantoonbaar geld op.”

Het *Benelux*-merkenbureau wijst op recent onderzoek naar de financiële gegevens van 2,3 miljoen Europese bedrijven. Hieruit blijkt dat ondernemingen die hun intellectueel eigendom goed hebben beschermd, een 30 procent hogere opbrengst per medewerker genereren, zes maal zoveel medewerkers hebben en hogere salarissen betalen. Ze presteren economisch dus beter. Dat succes werkt ook andersom: klanten beschouwen zulke bedrijven als betrouwbaarder.

DAVID BREMMER ■