

Diario Oficial

de la Unión Europea

C 68

50° año

Edición
en lengua española

Comunicaciones e informaciones

24 de marzo de 2007

<u>Número de información</u>	Sumario	Página
	I <i>Resoluciones, recomendaciones, orientaciones y dictámenes</i>	
	RESOLUCIONES	
	Consejo	
2007/C 68/01	Resolución del Consejo, de 22 de marzo de 2007, sobre una estrategia para una sociedad de la información segura en Europa	1
<hr/>		
	II <i>Comunicaciones</i>	
	COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA	
	Comisión	
2007/C 68/02	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones ⁽¹⁾	5
2007/C 68/03	Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE — Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones	8
2007/C 68/04	Comunicación interpretativa de la Comisión sobre los procedimientos de matriculación de vehículos de motor procedentes de otro Estado miembro ⁽¹⁾	15
<hr/>		
	IV <i>Informaciones</i>	
	INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA	
	Comisión	
2007/C 68/05	Tipo de cambio del euro	25
2007/C 68/06	Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007-2013 — Mapa nacional de ayudas regionales: Portugal, Chipre ⁽¹⁾	26

ES

I

(Resoluciones, recomendaciones, orientaciones y dictámenes)

RESOLUCIONES

CONSEJO

RESOLUCIÓN DEL CONSEJO

de 22 de marzo de 2007

sobre una estrategia para una sociedad de la información segura en Europa

(2007/C 68/01)

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,
ADOPTA LA PRESENTE RESOLUCIÓN Y
SE CONGRATULA POR

La Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Una estrategia para una sociedad de la información segura — «Diálogo, asociación y potenciación», presentada el 31 de mayo de 2006.

DESTACA

La Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la lucha contra el spam, los programas espía y los programas maliciosos, presentada el 15 de noviembre de 2006.

RECUERDA

1. La Resolución del Consejo de 28 de enero de 2002 relativa a un enfoque común y a acciones específicas en materia de seguridad de las redes y de la información ⁽¹⁾.
2. La Resolución del Consejo de 18 de febrero de 2003 sobre un enfoque europeo orientado hacia una cultura de seguridad de las redes y de la información ⁽²⁾.
3. Las Conclusiones del Consejo de 8 y 9 de marzo de 2004 relativas a comunicaciones no solicitadas de prospección comercial directa o «spam» y las Conclusiones del Consejo de 9 y 10 de diciembre de 2004 relativas a la lucha contra el «spam».

⁽¹⁾ DO C 43 de 16.2.2002, p. 2.

⁽²⁾ DO C 48 de 28.2.2003, p. 1.

4. Las Conclusiones del Consejo Europeo de marzo de 2005 por lo que respecta a la renovación de la estrategia de Lisboa y las Conclusiones del Consejo Europeo de marzo de 2006, en las que insta a la Comisión y a los Estados miembros a aplicar resueltamente la nueva Estrategia i2010.
5. El marco reglamentario comunitario en el ámbito de las comunicaciones electrónicas ⁽³⁾ y, en particular, las disposiciones en relación con la seguridad, la protección de la intimidad y la confidencialidad de las comunicaciones, que han contribuido a garantizar un alto nivel de protección de los datos personales y de la intimidad de las personas y de la integridad y seguridad de las redes públicas de comunicación.
6. El Reglamento (CE) n° 460/2004, de 10 de marzo de 2004, del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se crea la Agencia Europea de Seguridad de las Redes y de la Información ⁽⁴⁾.
7. El Programa de Acciones de Túnez y el Compromiso de Túnez de la Cumbre Mundial sobre la Sociedad de la Información (CMSI) ponen de manifiesto que hay que seguir luchando contra la ciberdelincuencia y el correo basura, al tiempo que se garantiza la protección de la intimidad y la libertad de expresión, y seguir promoviendo, desarrollando y aplicando en cooperación con todas las partes interesadas una cultura global en materia de seguridad informática.
8. Las conclusiones de la Presidencia de la Conferencia anual europea sobre la sociedad de la información: «i2010 — Hacia una sociedad de la información europea omnipresente», que se celebró en Espoo, Finlandia, los días 27 y 28 de septiembre de 2006.

⁽³⁾ Directivas 2002/58/CE (Directiva sobre la protección de la intimidad en las comunicaciones electrónicas), 2002/20/CE (Directiva sobre la autorización) y 2002/22/CE (Directiva sobre el servicio universal). DO L 201 de 31.7.2002, p. 37, DO L 108 de 24.4.2002, p. 21 y DO L 108 de 24.4.2002, p. 51, respectivamente.

⁽⁴⁾ DO L 77 de 13.3.2004, p. 1.

SUBRAYA A ESTE RESPECTO QUE:

1. Nuestras sociedades están cambiando rápidamente hacia una nueva fase de desarrollo, una sociedad de la información omnipresente, en la que las actividades cotidianas de los ciudadanos se basarán cada vez más en la utilización de las tecnologías de la información y de las comunicaciones (TIC) y en redes de comunicaciones electrónicas; la seguridad de las redes y de la información debe considerarse como un factor clave para que este desarrollo se lleve a cabo con éxito.
2. La confianza es un factor clave para el éxito de la nueva sociedad de la información; la confianza también está relacionada con las experiencias de los usuarios y con el deber de respetar su intimidad; por consiguiente, la seguridad de las redes y de la información no debe considerarse simplemente como un aspecto técnico.
3. La seguridad de las redes y de la información es un elemento fundamental en la creación del espacio europeo de información, que forma parte de la iniciativa i2010 y contribuye de esta forma al cumplimiento de la Estrategia renovada de Lisboa; las TIC son también un elemento clave de innovación, crecimiento económico y empleo en toda la economía.
4. Ya se están desarrollando las nuevas tecnologías que nos llevarán a la sociedad de la información omnipresente; la aparición de tecnologías pioneras (tales como redes inalámbricas de alta velocidad, dispositivos de identificación por radiofrecuencia, redes de sensores) y de servicios de alto contenido e innovadores (tales como la televisión por Internet, la telefonía Internet, la televisión móvil y otros servicios móviles) requieren niveles adecuados de seguridad de las redes y de la información ya desde el comienzo de la fase de desarrollo para que lleguen a tener realmente valor comercial; la rápida adopción de nuevas innovaciones prometedoras es muy importante para el desarrollo de la sociedad de la información y la competitividad de Europa; los organismos oficiales y las empresas deben adoptar las nuevas tecnologías y servicios emergentes en cuanto sean seguros desde el punto de vista práctico para acelerar su uso generalizado.
5. Para la UE es importante desde el punto de vista estratégico que la industria europea sea un usuario exigente y al mismo tiempo un proveedor competitivo de redes y de productos y servicios de seguridad; debe promoverse la diversidad, apertura e interoperabilidad como partes integrantes de la seguridad.
6. El conocimiento y las aptitudes en el ámbito de la seguridad de las redes y de la información deben pasar a formar parte de la vida cotidiana de cada persona y de las distintas partes interesadas de la sociedad; se han llevado a cabo campañas de sensibilización tanto a nivel nacional como de la UE, pero aún queda trabajo en este ámbito, en particular, por lo que se refiere a los usuarios finales y a las pequeñas y medianas empresas (PYME); deberá prestarse especial atención a los usuarios con necesidades específicas o escasamente concienciados con respecto a la seguridad de las redes y de la información; todas las partes interesadas deben ser conscientes de que forman parte de una cadena de seguridad global y deberían estar facultados para actuar como tales; temas relativos a la seguridad de las redes y de la información deberían incluirse en toda formación relacionada con las TIC.
7. La creación de la Agencia Europea de Seguridad de las Redes y de la Información ha sido un paso muy importante en los esfuerzos de la UE para responder a los retos que plantea la seguridad de las redes y de la información; el Reglamento (CE) nº 460/2004 define el ámbito de aplicación, los objetivos, las funciones y la duración de la Agencia.
8. Los recursos destinados a investigación y desarrollo (I+D) e innovación, tanto a nivel nacional como comunitario, constituyen uno de los elementos fundamentales para reforzar el nivel de seguridad de las redes y de la información de los nuevos sistemas, aplicaciones y servicios; debería intensificarse el esfuerzo a nivel europeo en los ámbitos de la investigación y la innovación en relación con la seguridad, en particular, a través del Séptimo programa marco y del Programa marco para la competitividad y la innovación; también habría que realizar esfuerzos en pro de medidas destinadas a la difusión y promoción de la explotación comercial de los resultados, incluida la evaluación de su utilidad para la comunidad en su conjunto, lo que contribuirá a mejorar la capacidad de los proveedores europeos para suministrar soluciones de seguridad que respondan a las necesidades específicas del mercado europeo.
9. La sociedad de la información omnipresente aporta grandes beneficios, pero supone al mismo tiempo un considerable reto y crea, por lo tanto, un nuevo entorno de riesgos potenciales; las amenazas a la seguridad y a la intimidad, incluso a través de la interceptación y explotación ilícitas de datos están siendo cada vez más graves, tienen objetivos más definidos y pretenden lograr un beneficio económico; las nuevas respuestas a las amenazas emergentes y ya existentes deben crearse de forma innovadora e incluir temas relacionados con la complejidad de los sistemas, errores, accidentes e instrucciones confusas; debe fomentarse más la creación y desarrollo a nivel nacional de organismos de respuesta a situaciones de emergencia en el ámbito informático dirigidos a las distintas partes interesadas así como la cooperación entre dichos organismos y con otras partes interesadas pertinentes.
10. La normalización y la certificación de productos, servicios y sistemas de gestión, en particular los suministrados por instituciones existentes, merece especial atención por parte de la política de la UE de seguridad de las redes y de la información como medio para difundir las buenas prácticas y profesionalidad en el ámbito de la seguridad de las redes y de la información; la adopción a su debido tiempo de posibles nuevas normas abiertas e interoperativas sería beneficioso, en particular, para las nuevas tecnologías emergentes tales como los dispositivos de identificación por radiofrecuencia y la televisión móvil; deberían estimularse las actividades de los organismos europeos de normalización en este ámbito.
11. Habida cuenta de que las redes y los sistemas de información electrónicos desempeñan un papel cada vez más importante en el funcionamiento global de infraestructuras esenciales, su disponibilidad e integridad resultan imprescindibles para la seguridad y calidad de vida de los ciudadanos, y de las administraciones y empresas, así como para el funcionamiento general de las sociedades.

12. La cooperación y unos planteamientos pragmáticos son más necesarios que nunca; las diferentes partes interesadas deberían determinar y reconocer sus funciones, responsabilidades y derechos respectivos.

Y POR CONSIGUIENTE INVITA A LOS ESTADOS MIEMBROS A:

1. Apoyar los programas de formación y a mejorar la sensibilización en relación con la seguridad de las redes y de la información, por ejemplo, mediante campañas de información sobre la seguridad de las redes y de la información, destinadas a todos los ciudadanos, usuarios y sectores de la economía, en particular, las PYME y los usuarios finales con necesidades especiales o escasamente sensibilizados; para antes de 2008 podría elegirse una fecha común como día europeo de sensibilización (por ejemplo: «día de la seguridad de las redes y de la información») que cada Estado miembro celebraría cada año de forma voluntaria.
2. Incrementar la contribución a favor de la Investigación y Desarrollo en el ámbito de la seguridad y mejorar las posibilidades de utilización y la difusión de los resultados consiguientes; fomentar el desarrollo de asociaciones innovadoras para incentivar el crecimiento del sector europeo relacionado con la seguridad de las TIC y mejorar la rápida utilización de nuevas tecnologías y servicios de seguridad de las redes y de la información para darles un impulso comercial.
3. Prestar la debida atención a la necesidad de prevenir y luchar contra amenazas nuevas y existentes contra la seguridad de las redes de comunicación electrónica, incluida la interceptación y explotación ilícita de datos, reconocer y abordar los riesgos relacionados con dichas amenazas y promover, cuando proceda en cooperación con la Agencia Europea de Seguridad de las Redes y de la Información, intercambios efectivos de información y cooperación entre los organismos y agencias pertinentes a nivel nacional; comprometerse a luchar contra el spam, los programas espía y los programas maliciosos, en particular mediante una mejora de la cooperación entre las autoridades competentes a nivel nacional e internacional.
4. Reforzar su cooperación mutua en el marco de i2010, con el fin de determinar prácticas efectivas e innovadoras para mejorar la seguridad de las redes y de la información y ampliar la difusión de dichas prácticas a toda la UE para que se utilicen sobre una base voluntaria.
5. Fomentar la continua mejora de los organismos nacionales de respuesta en caso de emergencia informática.
6. Promover un entorno que anime a los proveedores de servicios y a los operadores de redes a prestar servicios fiables a sus clientes y garantizar la capacidad de adaptación y ofrecer a los consumidores posibilidades de elección de servicios y soluciones en el ámbito de la seguridad; promover y, llegado el caso, exigir a los operadores de redes y a los proveedores de servicios que garanticen a sus clientes un nivel adecuado de seguridad de las redes y de la información.
7. Proseguir el debate estratégico en el marco del grupo de alto nivel i2010, tomando en consideración el desarrollo en curso de la sociedad de la información, y garantizar un enfoque coherente en las diferentes dimensiones: normativa,

corregulación, investigación y desarrollo y administración electrónica, además de la comunicación y la formación.

8. En consonancia con el Plan de acción i2010 sobre administración electrónica, desarrollar servicios permanentes de administración electrónica, promover soluciones interoperables de gestión de la identidad y emprender todos los cambios adecuados en la organización del sector público; el sector oficial y las administraciones públicas deberían servir como ejemplo de buenas prácticas en la promoción de servicios seguros de administración pública para todos los ciudadanos.

SE CONTRATULA DE LA INTENCIÓN DE LA COMISIÓN DE:

1. Seguir desarrollando a nivel de la UE una estrategia global y dinámica en el ámbito de la seguridad de las redes y de la información. El planteamiento global propuesto por la Comisión resulta de especial importancia.
2. Considerar el tema de la seguridad de las redes y de la información como un objetivo de la revisión del marco reglamentario europeo relativo a las comunicaciones electrónicas.
3. Seguir desempeñando su papel con el fin de lograr una mayor concienciación sobre la necesidad de un compromiso político general en la lucha contra el spam y los programas espía y programas maliciosos; incrementar el diálogo y la cooperación con terceros países, en particular, mediante acuerdos con terceros países, inclusive por lo que respecta al spam y los programas espía y programas maliciosos.
4. Reforzar la participación de la Agencia Europea de Seguridad de las Redes y de la Información en la Estrategia para una sociedad de la información segura en Europa recogida en la presente Resolución, atendiendo a los objetivos y funciones establecidos en el Reglamento (CE) nº 460/2004 estrechando la cooperación y las relaciones de trabajo con los Estados miembros y las partes interesadas.
5. Desarrollar en el marco de i2010, en cooperación con los Estados miembros y todas las partes interesadas, en particular, con expertos en materia de estadísticas y de seguridad de la información de los Estados miembros, indicadores adecuados para llevar a cabo encuestas comunitarias sobre aspectos relacionados con la seguridad y la confianza.
6. Alentar a los Estados miembros a estudiar en el marco de un diálogo entre las múltiples partes interesadas los factores económicos, empresariales y sociales con el objetivo de desarrollar una política específica para el sector de las TIC que mejore la seguridad y la capacidad de adaptación de las redes y de los sistemas de información, como posible contribución al Programa europeo sobre protección de infraestructuras esenciales previsto.
7. Proseguir sus esfuerzos, de forma coordinada con los Estados miembros, para promover el diálogo con los interlocutores y organizaciones pertinentes a nivel internacional para fomentar la cooperación mundial en el ámbito de la seguridad de las redes y de la información, en particular, mediante la aplicación de las líneas de actuación de la cumbre mundial sobre la sociedad de la información y una información periódica al Consejo a este respecto.

Y HACE UN LLAMAMIENTO A:

1. La Agencia Europea de Seguridad de las Redes y de la Información para que siga trabajando en estrecha cooperación con los Estados miembros, la Comisión y demás partes interesadas pertinentes, con el fin de realizar sus funciones y objetivos establecidos en el Reglamento (CE) n° 460/2004, y asista a la Comisión y los Estados miembros en sus esfuerzos por respetar sus obligaciones en el ámbito de la seguridad de las redes y de la información y, de esta forma, contribuir a la aplicación y ulterior desarrollo de la Estrategia para una sociedad de la información segura en Europa, recogida en la presente Resolución.
 2. Todas las partes interesadas para que mejoren la seguridad de sus programas y la seguridad y capacidad de adaptación de las redes y sistemas de información, atendiendo a la Estrategia para una sociedad de la información segura recogida en la presente Resolución, y para que participen en un debate estructurado con las distintas partes interesadas sobre cómo utilizar mejor los medios y los instrumentos normativos disponibles.
 3. Las empresas para que adopten una actitud positiva con respecto a la seguridad de la información y de las redes con el fin de crear productos y servicios más avanzados y seguros, considerando la inversión en dichos productos y servicios como una ventaja competitiva.
 4. Los fabricantes y proveedores de servicios para que integren, según proceda, requisitos de seguridad, protección de la intimidad y confidencialidad en sus diseños de productos y servicios y en el desarrollo de infraestructuras, aplicaciones y programas de redes, y apliquen y supervisen las soluciones de seguridad.
 5. Las partes interesadas para que cooperen y creen entornos experimentales para probar y poner en práctica nuevas tecnologías y servicios de forma segura y adopten en su momento las nuevas tecnologías y servicios seguros una vez comercializadas.
 6. Todas las partes interesadas para que emprendan nuevos esfuerzos en la lucha contra el spam y demás prácticas maliciosas en línea, y cooperen activamente con las autoridades competentes a nivel nacional e internacional.
 7. Los proveedores de servicios y el sector de las TIC para que se concentren en mejorar la seguridad, la protección de la intimidad y la utilidad de los productos, procesos y servicios para obtener fiabilidad, prevenir y combatir los robos de identidad y otras intromisiones en la intimidad.
 8. Los operadores de redes, proveedores de servicios y sector privado para que compartan y apliquen buenas prácticas de seguridad y fomenten una cultura de análisis y gestión de riesgos en las organizaciones y empresas mediante programas de formación adecuados y el desarrollo de planes de emergencia y poniendo a disposición de sus clientes soluciones de seguridad como parte de los servicios que prestan.
-

II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y ÓRGANOS DE LA
UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN

**Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del
Tratado CE****Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/C 68/02)

Fecha de adopción de la decisión	3.1.2007
Ayuda nº	N 147/06
Estado miembro	Dinamarca
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Fritagelse for affaldsavgift for forbrænding af fiberfraktioner der stammer fra afgangning og separering af husdyrgødning
Base jurídica	Affalds- og råstofafgiftsloven (forslag til lov om ændring af affalds- og råstofafgiftsloven J nr. 2005-231-0051)
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Protección del medio ambiente
Forma de la ayuda	Reducción del tipo impositivo
Presupuesto	Gasto anual previsto: 20 millones DKK; Importe total de la ayuda prevista: 200 millones DKK
Intensidad	—
Duración	4.1.2007-31.12.2016
Sectores económicos	Todos los sectores
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Skatteministeriet Nikolai Eigtveds Gade 28 DK-1402 København K
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	22.11.2006
Ayuda nº	N 222/06
Estado miembro	Italia
Región	Sardegna
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Piano d'azione per il superamento del digital divide in Sardegna — Telecom Italia
Base jurídica	Deliberazione della giunta regionale n. 50/2 del 30.11.2004, n. 54/15 del 22.11.2005 e n. 62/65 del 27.12.2005
Tipo de medida	Ayuda individual
Objetivo	Desarrollo sectorial
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Importe total de la ayuda prevista: 6,1 millones EUR
Intensidad	55 %
Duración	Hasta el 2008
Sectores económicos	Correos y telecomunicaciones
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Regione autonoma della Sardegna
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	9.2.2007
Ayuda nº	N 501/06
Estado miembro	Francia
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Élargissement de la taxe fiscale affectée «matériaux de construction»
Base jurídica	Loi de finance pour 2007 portant modification de l'article 71F de la loi de finances n. 2004-1312 du 30 décembre 2003
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Investigación y desarrollo
Forma de la ayuda	Tasa parafiscal
Presupuesto	Gasto anual previsto: 1,6 millones EUR; Importe total de la ayuda prevista: 10 millones EUR
Intensidad	—
Duración	19.2.2007-31.12.2012
Sectores económicos	Trabajos de construcción
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie 139, rue de Bercy F-75572 Paris
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	22.1.2007
Ayuda nº	N 515/06
Estado miembro	Bélgica
Región	Vlaanderen
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen in het Vlaams Gewest
Base jurídica	Decreet 31 januari 2003 betreffende het economisch ondersteuningsbeleid (Belgisch Staatsblad van 25 maart 2001)
Tipo de medida	Régimen de ayudas
Objetivo	Protección del medio ambiente
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Gasto anual previsto: 54 millones EUR; Importe total de la ayuda prevista: 378 millones EUR
Intensidad	40 %
Duración	1.1.2004-31.12.2013
Sectores económicos	—
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Vlaamse Overheid — Agentschap Economie Markiesstraat 1 B-1000 Brussel
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de la Decisión:	6.12.2006
Ayuda nº:	NN 14/06
Estado miembro:	Italia
Región:	Cerdeña
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Ottana Energia Srl
Base jurídica	Decreto del ministero delle Attività produttive del 13.12.2005
Tipo de medida	Ayuda individual
Objetivos	Permitir la continuación de las actividades de la empresa en crisis hasta la adopción del programa de reestructuración.
Forma de la ayuda	Garantía para un préstamo
Presupuesto:	Importe total: 5 millones de EUR
Intensidad de la ayuda	—
Duración	Seis meses
Sectores económicos	Sector energético
Nombre y dirección de la autoridad que concede la ayuda	Ministero delle Attività produttive Via Molise, 2 I-00187 Roma
Otros datos:	Las autoridades italianas pondrán fin a la garantía en beneficio de Ottana Energia en el plazo de 15 días a partir de la fecha de recepción de la carta enviada tras la adopción de la decisión

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Autorización de las ayudas estatales en el marco de las disposiciones de los artículos 87 y 88 del Tratado CE

Casos con respecto a los cuales la Comisión no presenta objeciones

(2007/C 68/03)

Fecha de adopción de la decisión	21.12.2006
Ayuda nº	NN 18/06
Estado miembro	Reino Unido
Región	País de Gales
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Farming Connect Advisory Service (East Wales Cattle)
Base jurídica	Agriculture Act 1986
Tipo de medida	Régimen
Objetivo	Ayuda técnica
Forma de la ayuda	Subvención
Presupuesto	22,64 millones de GBP (33,6 millones de EUR)
Intensidad	Hasta el 100 %
Duración	1.9.2002-31.10.2006
Sectores económicos	Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	National Assembly for Wales Cathays Park Cardiff CF103NQ United Kingdom
Otros datos	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	29.1.2007
Ayuda nº	N 109/06
Estado miembro	Italia
Región	Campania
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Modifica del piano agrumicolo della Campania
Base jurídica	Delibera di giunta regionale n. 40 del 21.1.2005
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Inversiones en las explotaciones agrarias, fomento de la producción y de la comercialización de productos de calidad
Forma de la ayuda	Subvención directa

Presupuesto	1 330 924,40 EUR
Intensidad	Hasta el 55 %
Duración	Indeterminada
Sectores económicos	Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali Via XX settembre, 20 I-00187 Roma
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	4.1.2007
Ayuda nº	N 757/06
Estado miembro	Italia
Región	Piemonte
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Interventi nelle zone agricole colpite da calamità naturali (grandinate del 3 e 4 luglio 2006 — provincia di Cuneo)
Base jurídica	Decreto legislativo n. 102/2004
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Compensar los daños registrados en la producción agrícola como consecuencia de las adversas condiciones meteorológicas
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Véase el régimen de ayuda aprobado (NN 54/A/04)
Intensidad	Hasta el 100 % de los daños registrados en la producción agrícola
Duración	Hasta el final de los pagos
Sectores económicos	Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali Via XX Settembre, 20 I-00187 Roma
Información adicional	Medida de aplicación de un régimen de ayuda aprobado por la Comisión en el marco del expediente de ayudas estatales NN 54/A/04 (carta de la Comisión C (2005) 1622 fin, de 7 de junio de 2005)

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	14.12.2006
Ayuda nº	N 759/06
Estado miembro	Italia
Región	Puglia
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Interventi nelle zone agricole danneggiate (piogge alluvionali il 22 e il 23 ottobre 2005 nella provincia di Bari)
Base jurídica	Decreto legislativo n. 102/2004
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Compensar los daños registrados en las estructuras de las explotaciones agrícolas como consecuencia de las adversas condiciones meteorológicas
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Véase el régimen de ayuda aprobado (NN 54/A/04)
Intensidad	Hasta el 100 %
Duración	Hasta el final de los pagos
Sectores económicos	Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali Via XX settembre, 20 I-00187 Roma
Información adicional	Medida de aplicación del régimen aprobado por la Comisión en el marco del expediente de ayudas estatales NN 54/A/04 (carta de la Comisión C(2005) 1622 fin, de 7 de junio de 2005)

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	4.1.2007
Ayuda nº	N 769/06
Estado miembro	Irlanda
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Comercialización y promoción de alimentos por el <i>An Bord Bia</i> (Organismo irlandés de alimentación). Modificación de la ayuda N 362/2000
Base jurídica	— Government Decision (National Development Plan) — An Bord Bia Act 1994
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Productos de calidad, asistencia técnica, publicidad
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	El nuevo presupuesto del régimen es de 68 millones de EUR (lo que supone un incremento de 18,5 millones de EUR)

Intensidad	—
Duración	Hasta el 31.12.2007
Sectores económicos	—
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	An Bord Bia Clanwilliam Cort Lower Mount Street Dublin 2 Ireland
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	22.12.2006
Ayuda nº	N 795/06
Estado miembro	Hungría
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Birtokfejlesztési hitel kamattámogatása
Base jurídica	— 3/2003. (I. 24.) FVM rendelet az agrárgazdasági és vidékfejlesztési célok 2003. évi költségvetési támogatásáról, 271-275. § — A földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter .../2006. () FVM rendelet-tervezete a birtokfejlesztési hitel kamattámogatásáról
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Ayuda a la inversión.
Forma de la ayuda	Crédito subvencionado
Presupuesto	Gasto anual: 436 millones HUF Presupuesto total: 2 000 millones HUF
Intensidad	Un 24,06 % como máximo
Duración	Hasta el 31.12.2008
Sectores económicos	Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium Kossuth tér 11. H-1055 Budapest
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	22.12.2006
Ayuda nº	N 796/06
Estado miembro	Hungría
Región	—
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Birtok-összevonási célú termőföld vásárlás támogatása
Base jurídica	— A 2004. évi nemzeti hatáskörben nyújtott agrár- és vidékfejlesztési támogatások igénybevételének feltételeiről szóló FVM rendelet — 25/2004. FVM rendelet 34. §; 39§-42. § — A földművelésügyi és vidékfejlesztési miniszter .../2006. () FVM rendelet-tervezete a birtok-összevonási célú termőföldvásárlás támogatásáról
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Ayuda a la inversión
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	Gasto anual: 300 millones de HUF Presupuesto global: 600 millones de HUF
Intensidad	Un 20 %, como máximo
Duración	Hasta el 31.12.2008
Sectores económicos	Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium Kossuth tér 11. H-1055 Budapest
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	28.12.2006
Ayuda nº	N 807/06
Estado miembro	Italia
Región	Puglia
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Programma di lotta contro la tristezza degli agrumi della regione Puglia
Base jurídica	Legge regionale n. 20 del 30.12.2005
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Medidas de prevención e indemnización relativas a una enfermedad de los vegetales
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	500 000 EUR

Intensidad	De 5 a 25 EUR por planta, para la indemnización de las pérdidas
Duración	Dos años
Sectores económicos	A — Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Regione Puglia Lungomare N. Sauro, 47 I-70121 Bari
Información adicional	Se trata de la modificación del régimen de ayuda N 603/05 aprobado por la Comisión, al que se aporta la suma adicional de 500 000 EUR, ofrecida por la región de Apulia, al presupuesto inicial de 803 090,45 EUR procedente del Estado central. Este importe adicional se utilizará para financiar las medidas compensatorias en caso de arranque de las plantas infectadas.

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la Decisión	29.1.2007
Ayuda nº	N 831/06
Estado miembro	Italia
Región	Lombardia
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Aiuti regionali in agricoltura. Articolo 23 legge regionale n. 7/2000
Base jurídica	Legge regionale n. 7 del 7.2.2000
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Intervenciones en favour de la agricultura de montaña
Forma de la ayuda	Subvención directa
Presupuesto	—
Intensidad	Variable según las medidas
Duración	1.1.2007-31.12.2007
Sectores económicos	A — Agricultura
Nombre y dirección de la autoridad responsable de la concesión de la ayuda	Regione Lombardia Via Pola, 12/14 I-20124 Milano
Otros datos	Se trata de la prórroga hasta el 31 de diciembre de 2007 de una de las medidas aprobadas por la Comisión en el marco del régimen N 49/2000 y, en concreto, de la contemplada en el artículo 23 de la Ley Regional nº 7, de 7 de febrero de 2000: «Ayudas a la agricultura de montaña»

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Fecha de adopción de la decisión	29.1.2007
Ayuda nº	N 834/06
Estado miembro	Países Bajos
Región	Régimen nacional
Denominación (y/o nombre del beneficiario)	Wijziging van de parafiscale heffing voor levende eenden ter financiering van dierziektebestrijding
Base jurídica	Verordening van het Productschap voor Pluimvee en Eieren die vorige verordeningen wijzigt inzake parafiscale heffingen in de sectoren pluimvee en eieren, konijnen, pelsdieren en vossen
Tipo de medida	Régimen de ayuda
Objetivo	Lucha contra las enfermedades animales
Forma de la ayuda	Pagos tras un brote de una enfermedad contagiosa
Presupuesto	El presupuesto total es el mismo que en la medida N 352/04 que es sustituida por la presente medida. Depende de los costes reales futuros para luchar contra las enfermedades animales en los distintos sectores
Intensidad	100 %
Duración	2007-2010
Sectores económicos	Aves de corral
Nombre y dirección de la autoridad que concede las ayudas	Productschap voor Pluimvee en Eieren Postbus 460 2700 AL Zoetermeer Nederland
Información adicional	—

El texto de la Decisión en la lengua o lenguas auténticas, suprimidos los datos confidenciales, se encuentra en:

http://ec.europa.eu/community_law/state_aids/

Comunicación interpretativa de la Comisión sobre los procedimientos de matriculación de vehículos de motor procedentes de otro Estado miembro

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/C 68/04)

1. INTRODUCCIÓN

Comprar un vehículo de motor en otro Estado miembro o trasladarlo de un Estado miembro a otro es ahora mucho más sencillo que hace unos años, principalmente debido a tres cambios importantes:

- a) los diferentes sistemas nacionales de homologación de tipo se han sustituido por el sistema de homologación CE de vehículos completos ⁽¹⁾, que se viene aplicando, con carácter obligatorio, a la mayoría de los vehículos de turismo y motocicletas desde enero de 1998 y junio de 2003, respectivamente. Por consiguiente, de cara a la comercialización, las categorías de vehículos de motor mencionadas han de cumplir todas las Directivas pertinentes sobre homologación CE y los Estados miembros, por su parte, no pueden denegar la venta, la matriculación ni la puesta en circulación de dichos vehículos. Actualmente, el Parlamento Europeo y el Consejo están examinando una propuesta de nueva «Directiva marco» ⁽²⁾. Tras su adopción, los vehículos industriales (autobuses y autocares, furgonetas y camiones) se incluirán en la homologación CE de vehículos completos. Una homologación CE uniforme en toda la Unión Europea facilita y agiliza la matriculación en todos los Estados miembros;
- b) el nuevo Reglamento de exención en bloque sobre la aplicación de las normas de competencia a la venta de vehículos de motor y los servicios relacionados con ellos ⁽³⁾ ha aumentado las posibilidades de los consumidores europeos de beneficiarse del mercado único en la práctica, de manera que puedan aprovechar al máximo las diferencias de precio que existen entre los diversos Estados miembros. Por ejemplo, ahora los consumidores pueden recurrir sin restricciones a los servicios de intermediarios o agentes para comprar sus vehículos de motor donde más les convenga. Los distribuidores gozan de mayor libertad para operar fuera de su territorio nacional y vender vehículos a consumidores de otros Estados miembros (la llamada venta activa, que viene a sumarse a la venta pasiva, en la que son los consumidores los que deciden acudir al distribuidor);
- c) la Comunidad Europea (CE) ha introducido un permiso de circulación armonizado para vehículos de motor ⁽⁴⁾. Su principal objetivo es facilitar la libre circulación de los vehículos matriculados en un Estado miembro por las carreteras de los demás Estados miembros, así como la puesta en circulación de los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro.

No obstante, un número considerable de ciudadanos y empresas siguen evitando la compra de un vehículo de motor en otro Estado miembro ante el temor de tener que realizar papeleos innecesarios y soportar gastos adicionales en su propio país. Por otro lado, el traslado de un vehículo de motor de un Estado miembro a otro sigue siendo objeto de reclamaciones, en particular debido a los onerosos procedimientos de homologación y matriculación. En la actualidad, hasta un 20 % de los casos abiertos por incumplimiento en el ámbito de los artículos 28 a 30 del Tratado CE, así como el 7 % de los casos tratados por Solvit, se refieren a la matriculación de vehículos de motor ⁽⁵⁾.

La presente Comunicación pretende ofrecer una visión general exhaustiva y actualizada sobre los principios de la legislación comunitaria aplicables a la matriculación de vehículos de motor en un Estado miembro distinto de aquel en el que se ha realizado la compra y al traslado de matrículas entre Estados miembros, a la luz de los últimos cambios que se han introducido en la legislación europea, así como en la jurisprudencia

⁽¹⁾ Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques (DO L 42 de 23.2.1970, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 161 de 14.6.2006, p. 12).

⁽²⁾ Propuesta de la Comisión de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, COM(2003) 418, modificada por COM(2004) 738.

⁽³⁾ Reglamento (CE) n° 1400/2002 de la Comisión, de 31 de julio de 2002, relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor (DO L 203 de 1.8.2002, p. 30). Reglamento modificado por el acta de adhesión de 2003.

⁽⁴⁾ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

⁽⁵⁾ http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_es.htm.

del Tribunal de Justicia. No ofrece, sin embargo, una visión general de los principios de la legislación comunitaria aplicables a los impuestos de matriculación de vehículos y a los impuestos de circulación ⁽¹⁾, que, en la actualidad, se rigen por los artículos 25 o 90 del Tratado CE ⁽²⁾.

La presente Comunicación sustituye en su totalidad a la Comunicación 96/C 143/04 de la Comisión ⁽³⁾. Cabe señalar, no obstante, que solo el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas tiene autoridad para resolver definitivamente en materia de interpretación de la legislación comunitaria.

Esta Comunicación presenta un interés particular para las autoridades de los Estados miembros responsables de la homologación y la matriculación de los vehículos de motor, a las que servirá de ayuda para una aplicación correcta de la legislación comunitaria. La Comisión elaborará una guía para los consumidores en la que se explicarán los procesos de traslado y matriculación de vehículos en el interior de la UE.

En cualquier caso, la Comisión seguirá supervisando atentamente la correcta aplicación de los principios de la legislación comunitaria aplicables a la matriculación y el traslado de vehículos de motor.

2. TERMINOLOGÍA

La presente Comunicación se refiere tanto a los vehículos de motor que se matriculan por primera vez como a los que se han matriculado anteriormente en otro Estado miembro, ya sean nuevos o de segunda mano.

A los efectos de la presente Comunicación, se entenderá por «vehículo de motor»:

- todo vehículo propulsado destinado a ser utilizado en carretera, completo o incompleto, que tenga por lo menos cuatro ruedas y una velocidad máxima nominal superior a 25 km/h, así como sus remolques, a excepción de los vehículos que circulan sobre raíles, los tractores agrícolas y forestales, cualquier maquinaria móvil y los vehículos industriales pesados ⁽⁴⁾, o
- todo vehículo propulsado, con dos o tres ruedas, gemelas o no, destinado a circular por carretera ⁽⁵⁾,

Un vehículo de motor «anteriormente matriculado en otro Estado miembro», todo vehículo de motor que haya obtenido la autorización administrativa para su puesta en circulación, lo que implica su identificación y la atribución de un número de matrícula. Por consiguiente, la presente Comunicación también se refiere a los vehículos de motor que han sido objeto de matriculación temporal o breve y a los vehículos de motor que han sido objeto de matriculación profesional,

El tiempo durante el cual un vehículo ha estado matriculado en un Estado miembro antes de ser trasladado a otro Estado miembro es irrelevante.

3. MATRICULACIÓN DE UN VEHÍCULO DE MOTOR EN EL ESTADO MIEMBRO DE RESIDENCIA

3.1. Determinación del Estado miembro de residencia a efectos de matriculación

Según el Tribunal de Justicia, la matriculación es el corolario natural del ejercicio de la competencia tributaria en el ámbito de los vehículos de motor. Facilita los controles, tanto para el Estado miembro de matriculación como para los demás Estados miembros, ya que la matriculación en un Estado miembro constituye la prueba de que se han pagado los impuestos sobre vehículos de motor en dicho Estado ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Los principios de la legislación comunitaria aplicables en la actualidad a los impuestos de matriculación de vehículos y a los impuestos de circulación se establecen en un documento informativo de la Comisión sobre los derechos y deberes de los ciudadanos europeos en materia de imposición de vehículos que se trasladan en el interior de la Comunidad o se utilizan habitualmente en viajes transfronterizos, publicado en http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_en.htm.

⁽²⁾ La Comisión ha adoptado una propuesta sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo [COM(2005) 261 de 5 de julio de 2006]. En dicha propuesta se contempla la eliminación gradual de los impuestos de matriculación a lo largo de un período de entre cinco y diez años, así como un sistema de reembolso de los impuestos residuales cuando un vehículo matriculado en un Estado miembro sea trasladado permanentemente a otro Estado miembro para ser matriculado.

⁽³⁾ DO C 143 de 15.5.1996, p. 4.

⁽⁴⁾ Véase el artículo 1 de la Directiva 70/156/CEE.

⁽⁵⁾ Es decir, cualquier motocicleta que entre en el ámbito de aplicación del artículo 1 de la Directiva 2002/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de marzo de 2002, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE del Consejo (DO L 124 de 9.5.2002, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2005/30/CE de la Comisión (DO L 106 de 27.4.2005, p. 17).

⁽⁶⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 21 de marzo de 2002 en el asunto C-451/99, Cura Anlagen GMBH/Auto Service Leasing GmbH (ASL) (Rec. 2002, p. I-03193) (<http://curia.europa.eu/es/content/juris/index.htm>).

Toda persona tiene la obligación de matricular su vehículo en el Estado miembro en el que reside normalmente. En el artículo 7 de la Directiva 83/182/CEE ⁽¹⁾ y en el artículo 6 de la Directiva 83/183/CEE ⁽²⁾ se establecen normas precisas para determinar la residencia normal en situaciones en las que las personas en cuestión viven y conducen temporal o permanentemente, respectivamente, en un Estado miembro distinto del suyo propio. No obstante, la jurisprudencia del Tribunal de Justicia mantiene que el criterio cuantitativo al que se refiere el artículo mencionado (vivir más de 185 días al año en un sitio determinado) no puede tomarse como el criterio principal si existen otros factores que alteran la situación.

Según el Tribunal de Justicia, cuando una persona tiene al mismo tiempo vínculos personales y profesionales en dos Estados miembros, su lugar de residencia normal, determinado en el marco de una apreciación global atendiendo a todos los elementos de hecho relevantes, es aquel en el que está localizado el centro permanente de sus intereses; en el supuesto de que dicha apreciación global no permita tal localización, se concederá prioridad a los vínculos personales ⁽³⁾.

3.2. Las diferentes etapas para obtener la matriculación de un vehículo de motor

La legislación nacional vigente de los Estados miembros contempla (como máximo) tres etapas diferentes para matricular un vehículo de motor en el Estado miembro receptor:

- **la homologación de las características técnicas del vehículo de motor**, que, en muchos casos, será la homologación CE. No obstante, algunos tipos de vehículos de motor siguen estando sujetos a procedimientos de homologación nacionales,
- **la inspección técnica de los vehículos usados**, cuyo objetivo es verificar que el vehículo de motor en cuestión se encuentra en buen estado de reparación en el momento de la matriculación, a fin de proteger la salud y la vida de las personas,
- **la matriculación del vehículo de motor**, es decir, la autorización administrativa para su puesta en circulación, lo que implica la identificación del vehículo y la atribución de un número de matrícula.

3.3. Homologación de las características técnicas del vehículo de motor

3.3.1. Homologación CE

Todos los turismos de serie homologados desde 1996, las motocicletas homologadas desde mayo de 2003 y los tractores homologados desde 2005 están sujetos, en principio, a la homologación CE. Se trata de un procedimiento en el cual un Estado miembro certifica que un tipo de vehículo determinado cumple todos los requisitos europeos aplicables en materia de seguridad y protección medioambiental. La homologación CE es válida en todos los Estados miembros.

Cuando el fabricante del vehículo de motor presenta, con arreglo a la Directiva 70/156/CEE, su **solicitud de homologación CE** ante la autoridad competente de un Estado miembro, que concede la homologación del vehículo si este cumple todos los requisitos de las directivas pertinentes ⁽⁴⁾, dicha autoridad competente envía a las autoridades competentes de los demás Estados miembros una copia del certificado de homologación correspondiente a cada tipo de vehículo que haya homologado, cuya homologación haya denegado o cuyo certificado de homologación haya retirado.

El fabricante, en calidad de titular de la homologación CE, expide un **certificado de conformidad CE** que acredita que la fabricación del vehículo es conforme al tipo de vehículo homologado. Todo vehículo nuevo homologado con arreglo a la homologación CE deberá ir acompañado del certificado de conformidad CE. Además, las normas comunitarias vigentes en materia de competencia obligan a los fabricantes a expedir certificados de conformidad CE sobre una base no discriminatoria en materia de plazos, independientemente del destino y el origen del vehículo (es decir, sin tener en cuenta si el vehículo se ha vendido a un consumidor que reside en otro Estado miembro o lo ha comprado un concesionario a un distribuidor en otro Estado miembro).

⁽¹⁾ Directiva 83/182/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables en el interior de la Comunidad en materia de importación temporal de determinados medios de transporte (DO L 105 de 23.4.1983, p. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/98/CE (DO L 363 de 20.12.2006, p. 129).

⁽²⁾ Directiva 83/183/CEE del Consejo, de 28 de marzo de 1983, relativa a las franquicias fiscales aplicables a las importaciones definitivas de bienes personales de los particulares procedentes de un Estado miembro (DO L 105 de 23.4.1983, p. 64). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 92/12/CEE (DO L 76 de 23.3.1992, p. 1).

⁽³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de julio de 2001 en el asunto C-262/99, Paraskevas Louloudakis/Elliniko Dimosio (Rec. 2001, p. I-05547).

⁽⁴⁾ En el anexo IV, parte I, de la Directiva 70/156/CEE se enumeran las Directivas aplicables.

Los Estados miembros solo pueden matricular los vehículos nuevos homologados con arreglo a la homologación CE por lo que respecta a su fabricación y funcionamiento y autorizar su venta o puesta en circulación cuando vayan acompañados de un certificado válido de conformidad CE.

De acuerdo con la legislación europea, no es necesario que el certificado de conformidad siga acompañando al vehículo después de su matriculación. En la mayoría de los Estados miembros, las autoridades conservan el certificado de conformidad CE tras la matriculación del vehículo.

Los vehículos nuevos homologados con arreglo a la homologación CE y acompañados de un certificado de conformidad válido no pueden estar obligados a someterse a una nueva homologación de sus características técnicas ni a cumplir requisitos técnicos adicionales por lo que respecta a su fabricación y funcionamiento, a menos que hayan sido modificados de manera obvia tras salir de los locales del fabricante. Por consiguiente, no está permitida la legislación nacional que supedita la matriculación de los vehículos de motor acompañados de un certificado de homologación CE válido a la presentación de un certificado nacional que acredite su conformidad con las exigencias nacionales, por ejemplo, en materia de emisiones de gases de escape ⁽¹⁾.

3.3.2. Homologación nacional

De acuerdo con la legislación comunitaria vigente, las siguientes categorías de vehículos de motor no están homologadas con arreglo a la homologación CE:

- los vehículos industriales (autobuses, autocares, furgonetas y camiones) y sus remolques,
- los vehículos fabricados en series limitadas,
- los vehículos homologados de manera individual.

Un vehículo de motor nuevo que no haya sido homologado con arreglo a la homologación CE puede tener que someterse a la homologación nacional en el Estado miembro receptor antes de poder ser matriculado. La homologación nacional dará lugar a un certificado de conformidad nacional que servirá, entre otras cosas, para proceder a la matriculación del vehículo de motor.

La homologación nacional puede ser de tipo o individual:

- el objetivo de la **homologación nacional de tipo** y la homologación nacional de tipo de series limitadas es garantizar la conformidad del tipo de vehículo con los requisitos técnicos nacionales aplicables. El resultado es un certificado nacional de conformidad de tipo expedido por el fabricante, en el que se confirma que la fabricación del vehículo es conforme al tipo de vehículo homologado,
- la **homologación nacional individual** se refiere a la certificación de la conformidad de un vehículo concreto (único o no) con los requisitos nacionales pertinentes. Este procedimiento se aplica, en particular, a los vehículos importados de terceros países individualmente y que no cumplen los requisitos europeos de homologación de tipo, así como a los vehículos únicos.

Los procedimientos de homologación nacional de tipo y homologación nacional individual de los vehículos que van a utilizarse o a matricularse por primera vez en la UE normalmente no entran en el ámbito de aplicación de la legislación comunitaria.

Sin embargo, los procedimientos de homologación nacional de los vehículos de motor que ya han obtenido una homologación nacional en otro Estado miembro y de los vehículos de motor que ya han sido matriculados en otro Estado miembro deben cumplir lo dispuesto en los artículos 28 y 30 del Tratado CE. De acuerdo con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, la existencia de tales procedimientos nacionales no es necesariamente, en sí misma, contraria a los artículos mencionados.

No obstante, para ser conformes con los artículos 28 y 30 del Tratado CE, los procedimientos de homologación nacional han de cumplir, al menos, las siguientes condiciones ⁽²⁾:

- a) los procedimientos de homologación nacional deben, en cualquier caso, basarse en **criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano**, de forma que queden establecidos los límites del ejercicio de la facultad de apreciación de las autoridades nacionales, con el fin de que esta no se utilice de manera arbitraria;

⁽¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 29 de mayo de 1997 en el asunto C-329/95, proceso contencioso administrativo incoado por VAG Sverige AB (Rec. 1997, p. I-02675).

⁽²⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 22 de enero de 2002 en el asunto C-390/99, Canal Satélite Digital SL/Administración General del Estado y Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS) (Rec. 2002, p. I-006607).

- b) dichos procedimientos **no pueden duplicar los controles** ya efectuados en el marco de otros procedimientos, bien en ese mismo Estado, bien en otro Estado miembro. Por consiguiente, las autoridades nacionales no pueden exigir controles técnicos cuando estos ya han sido realizados en otro Estado miembro y los resultados están a su disposición o pueden ponerse a su disposición si así lo solicitan. Para ello es necesario que el organismo nacional al que se dirige una solicitud de homologación de un vehículo de motor o de reconocimiento, en ese contexto, de la equivalencia de un certificado de homologación expedido por un organismo competente de otro Estado miembro adopte un enfoque activo. Por otro lado, también dicho organismo competente ha de adoptar un enfoque activo cuando sea necesario; en este sentido, corresponde a los Estados miembros velar por que los organismos competentes cooperen entre sí con vistas a facilitar los procedimientos que han de seguirse para acceder al mercado nacional del Estado miembro de importación ⁽¹⁾;
- c) el procedimiento ha de ser fácilmente accesible y debe poder completarse en un período de tiempo razonable y, si conduce a una denegación, la decisión deberá poder ser objeto de recurso ante los tribunales. El procedimiento deberá estar contemplado expresamente en una disposición de aplicación general vinculante para las autoridades nacionales. Por otro lado, un procedimiento de homologación nacional viola los principios fundamentales de la libre circulación de mercancías cuando su duración y lo desproporcionado de los gastos que de él se derivan disuaden al propietario del vehículo de motor de solicitar la homologación de este.

Los requisitos técnicos del Estado miembro receptor no deben exigir innecesariamente que se modifique el vehículo de motor. El hecho de que el vehículo de motor ya estuviera matriculado en otro Estado miembro significa que las autoridades competentes de dicho Estado miembro ya habían considerado que el vehículo en cuestión cumplía los requisitos técnicos aplicables en él. Así pues, las autoridades nacionales competentes solo pueden denegar la homologación de un vehículo de motor ya homologado en otro Estado miembro, independientemente de si ya estaba matriculado o no, si el vehículo de motor en cuestión supone un verdadero riesgo para la salud pública. Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, los Estados miembros, en el ejercicio de su facultad de apreciación en relación con la protección de la salud pública, deben respetar el principio de proporcionalidad. Por consiguiente, los medios que elijan deben limitarse a lo realmente necesario para garantizar la protección de la salud pública o cumplir requisitos primordiales en materia, por ejemplo, de seguridad vial y han de ser proporcionales al objetivo perseguido, que no hubiera podido alcanzarse con medidas menos restrictivas del comercio intracomunitario ⁽²⁾. Al contener el artículo 30 del Tratado CE una excepción, de interpretación estricta ⁽³⁾, a la norma de la libre circulación de mercancías en el interior de la Comunidad, **incumbe a las autoridades nacionales que lo invocan demostrar en cada caso que la aplicación de su normativa es necesaria para proteger efectivamente los intereses contemplados en el citado artículo** y, en especial, que la homologación de los vehículos de motor de que se trata plantea un riesgo real para la salud pública o la seguridad vial.

No puede alegarse razonablemente que el mero hecho de que un vehículo haya sido homologado con arreglo a la normativa de otro Estado miembro y, posiblemente (pero no necesariamente), algunas de sus características técnicas difieran de las establecidas en la legislación del Estado miembro de destino o de las de la homologación de tipo equivalente en dicho Estado miembro constituya un grave riesgo para la salud y la vida humanas o para el medio ambiente.

En la práctica, es necesario que las autoridades competentes del Estado miembro receptor adopten las siguientes medidas:

- a) las características técnicas de un vehículo de motor previamente homologado y matriculado en otro Estado miembro han de evaluarse primero con arreglo a la normativa técnica vigente en el Estado miembro receptor, pero no con arreglo a la normativa vigente en el momento actual, sino a la normativa vigente (en el Estado miembro receptor) en el momento de la homologación en el Estado miembro de procedencia;
- b) las autoridades competentes deben tener en cuenta el control realizado y los certificados expedidos por las autoridades competentes de otros Estados miembros y por el fabricante ⁽⁴⁾. La obligación de realizar controles adicionales solo puede responder a la necesidad de facilitar a las autoridades competentes información que no figure en los certificados;
- c) a partir de ahí, las autoridades competentes determinarán en qué puntos el vehículo de motor no es conforme a la normativa técnica aplicable en el Estado miembro receptor en el momento de la primera homologación del vehículo en la UE;

⁽¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 10 de noviembre de 2005 en el asunto C-432/03, Comisión de las Comunidades Europeas/República Portuguesa (Rec. 2005, p. I-09665).

⁽²⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de febrero de 2004 en el asunto C-24/00, Comisión de las Comunidades Europeas/República Francesa (Rec. 2004, p. I-01277).

⁽³⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 5 de febrero de 2004 en el asunto C-95/01, procedimiento penal entablado contra John Greenham y Léonard Abel (Rec. 2004, p. I-01333).

⁽⁴⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de octubre de 2003 en el asunto C-455/01, Comisión de las Comunidades Europeas/República Italiana (Rec. 2003, p. I-12023).

- d) a continuación, las autoridades competentes solo pueden aplicar la normativa técnica nacional que sea proporcionada con arreglo a una de las razones imperativas reconocidas por el Tribunal como requisito obligatorio o mencionadas en el artículo 30 del Tratado CE. Conviene hacer hincapié en que la aplicación de una normativa técnica nacional desproporcionada al vehículo de motor en cuestión sería contraria al Derecho comunitario, que, en cualquier caso, prevalece sobre el Derecho nacional.

3.4. Inspección técnica de vehículos usados

El objetivo de la inspección técnica es verificar que **el vehículo de motor en cuestión se encuentra realmente en buen estado de reparación en el momento de la matriculación**. Sin embargo, el hecho de que un vehículo de motor haya circulado por la vía pública después de su última inspección técnica puede justificar que, antes de ser matriculado en otro Estado miembro, se someta a inspección técnica.

Con arreglo a la jurisprudencia del Tribunal de Justicia ⁽¹⁾, los Estados miembros pueden, por tanto, exigir que los **vehículos de motor anteriormente matriculados en el mismo Estado miembro o en otro se sometan a inspección técnica** antes de su matriculación, siempre y cuando semejante control sea obligatorio para cualquier transmisión de propiedad de cualquier vehículo de motor similar o para cualquier cambio de titularidad en el permiso de circulación, independientemente de que el vehículo de motor haya sido matriculado en el mismo Estado miembro o en otro. La inspección técnica previa a la matriculación debe cumplir, como mínimo, las mismas condiciones de procedimiento que la homologación de las características técnicas del vehículo de motor, a saber:

- a) debe basarse en **criterios objetivos, no discriminatorios y conocidos de antemano**, de forma que queden establecidos los límites del ejercicio de la facultad de apreciación de las autoridades nacionales, con el fin de que esta no se utilice de manera arbitraria;
- b) la inspección técnica **no puede duplicar los controles** ya efectuados en el marco de otros procedimientos, bien en ese mismo Estado, bien en otro Estado miembro. Cuando un vehículo ha sido sometido a inspección técnica en un Estado miembro, el principio de equivalencia y reconocimiento mutuo consagrado por el artículo 3, apartado 2, de la Directiva 96/96/CE del Consejo ⁽²⁾ exige que todos los demás Estados miembros reconozcan el certificado expedido en esa ocasión, sin que ello les impida exigir controles adicionales normalmente realizados para la matriculación en su territorio, siempre que dichos controles no estén ya cubiertos por el certificado ⁽³⁾;
- c) en opinión de la Comisión, el procedimiento de inspección técnica ha de ser fácilmente accesible y debe poder completarse en un período de tiempo razonable. El hecho de limitar la inspección técnica de vehículos importados a estaciones de control específicas y designadas individualmente puede constituir un obstáculo al comercio entre Estados miembros.

3.5. Matriculación de los vehículos de motor

Al matricular un vehículo de motor, el Estado miembro autoriza su puesta en circulación en el tráfico vial, lo que implica la identificación del vehículo y la atribución de un número de matrícula.

3.5.1. Primera matriculación de los vehículos de motor

En el caso de los vehículos de motor nuevos homologados con arreglo a la homologación CE y comprados en otro Estado miembro, el Estado miembro de matriculación debe exigir, además de datos específicos de la persona u organización que solicita la matriculación con arreglo al código comunitario armonizado ⁽⁴⁾ C, el **certificado de conformidad CE** ⁽⁵⁾.

En el caso de los vehículos que no han sido homologados con arreglo a la homologación CE, el Estado miembro puede exigir la presentación del certificado de homologación nacional de tipo o del certificado de homologación nacional individual pertinente (véase el punto 3.3.2).

⁽¹⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 12 de junio de 1986 en el asunto C-50/85, Bernhard Schloh/Auto contrôle technique SPRL (Rec. 1986, p. 01855), apartados 14 a 16; asunto C-451/99, apartados 62 a 64.

⁽²⁾ DO L 46 de 17.2.1997, p. 1. Directiva modificada en último lugar por el reglamento (CE) no 1882/2003, del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

⁽³⁾ Asunto C-451/99.

⁽⁴⁾ Según lo establecido en los anexos I y II de la Directiva 1999/37/CE.

⁽⁵⁾ Artículo 7, apartado 1, de la Directiva 70/156/CEE.

La Comisión considera que los Estados miembros están facultados para verificar, en el momento de la matriculación, si se ha abonado adecuadamente el IVA.

Cuando un *vendedor profesional* establecido en otro Estado miembro vende un vehículo de motor, tiene la obligación de extender una factura. A efectos del IVA, hay dos posibilidades:

- a) el vehículo de motor es «nuevo» cuando la entrega tiene lugar en un plazo de seis meses a partir de la fecha de la primera puesta en circulación o cuando no ha superado los seis mil kilómetros. En ese caso, se devengará el IVA en el Estado miembro al que se haya trasladado el vehículo, de conformidad con el artículo 2 de la Directiva 2006/112/CE del Consejo, de 28 de noviembre de 2006, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido ⁽¹⁾ (Directiva del IVA). La entrega de medios de transporte nuevos está exenta en el Estado miembro de procedencia en el que está establecido el vendedor [artículo 138, apartado 2, letra a), de la Directiva del IVA]. De acuerdo con la disposición mencionada, para obtener dicha exención ha de justificarse que el medio de transporte nuevo ha sido expedido o transportado, con destino al comprador, por el vendedor, por el propio comprador o por cuenta de los mismos, a un lugar situado fuera del territorio del Estado miembro pero dentro de la Comunidad;
- b) el vehículo de motor no es «nuevo» cuando un particular se dirige a otro Estado miembro para comprarlo y lo transporta él mismo (o toma las medidas adecuadas para que sea transportado), en cuyo caso, la compra se realiza al tipo de IVA aplicable en el punto de venta, con el resultado de imposición en «origen». Se devengará el IVA en el Estado miembro en el que está establecido el vendedor. Cuando el vendedor haya comprado el vehículo a un comprador inicial que no haya descontado el IVA incluido en el precio de compra, será aplicable el régimen especial para bienes de ocasión («régimen del margen de beneficio») (artículo 312 y siguientes de la Directiva del IVA).

Cuando un *particular* vende su vehículo de motor, a efectos del IVA, este puede ser:

- a) «nuevo» [la definición de vehículo nuevo figura en la letra a) del párrafo anterior], en cuyo caso, se devengará el IVA en el Estado miembro al que se ha trasladado el vehículo (artículo 2 de la Directiva del IVA). A fin de evitar la doble imposición, el particular que ha vendido el «vehículo nuevo» tiene derecho a deducirse, o a que le sea devuelto, el IVA incluido en el precio de compra en el Estado miembro de procedencia hasta un importe que no supere la cuantía del impuesto del que sería deudor si la entrega no estuviese exenta en el Estado miembro de procedencia (artículo 172 de la Directiva del IVA);
- b) no «nuevo», en cuyo caso, la transacción queda fuera del ámbito de aplicación del IVA, por lo que este no se devenga.

En opinión de la Comisión, las autoridades nacionales también pueden exigir, en el momento de la matriculación, **un documento que acredite que el vehículo está asegurado.**

3.5.2. Vehículos de motor anteriormente matriculados en otro Estado miembro

En el caso de los vehículos de motor anteriormente matriculados en otro Estado miembro, el Estado miembro de matriculación solo puede exigir que se presenten los documentos siguientes:

- a) **el original o una copia del permiso de circulación no armonizado expedido en otro Estado miembro:** Muchos vehículos matriculados antes de 2004 todavía circulan con el permiso de circulación no armonizado. La legislación comunitaria no contempla ninguna obligación de entregar el original o una copia de este tipo de permiso expedido en otro Estado miembro a las autoridades nacionales competentes del Estado miembro de destino. No obstante, en opinión de la Comisión, la legislación nacional puede obligar al comprador a presentar una copia del permiso de circulación expedido en el Estado miembro de procedencia antes de matricular un vehículo de motor, a fin de evitar la duplicación de los controles administrativos o disminuir los delitos relacionados con vehículos;
- b) **el permiso de circulación armonizado:** Con vistas a la nueva matriculación de un vehículo de motor en otro Estado miembro, los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación armonizado expedido por cualquiera de ellos ⁽²⁾. Cuando un comprador adquiera un vehículo de motor que circule con el permiso de circulación armonizado, recibirá, en todos los casos, la parte I del antiguo permiso y la parte II, en caso de haberse expedido. La parte I del antiguo permiso de circulación y la parte II (si se ha expedido) deberán entregarse a las autoridades pertinentes del Estado miembro de destino, a fin de permitirles retirar la parte o partes correspondientes al antiguo permiso. En el plazo de dos meses, dichas autoridades deberán informar de la retirada a las autoridades del Estado miembro que expidió el permiso. Asimismo, deberán devolverles el permiso que han retirado cuando estas así lo soliciten en un plazo de

⁽¹⁾ DO L 347 de 11.12.2006, p. 1. Directiva modificada en último lugar por la Decisión 2007/133/CE (DO L 57 de 24.2.2007, p. 12).

⁽²⁾ Artículo 4 de la Directiva 1999/37/CE.

seis meses a partir de la retirada. Cuando el permiso de circulación conste de las partes I y II ⁽¹⁾ y falte la parte II, las autoridades competentes del Estado miembro en el que se haya solicitado la nueva matriculación podrán optar, en casos excepcionales, por proceder a la nueva matriculación del vehículo, pero únicamente una vez que hayan obtenido confirmación, por escrito o por medios electrónicos, de las autoridades competentes del Estado miembro en el que se matriculó anteriormente el vehículo de que el solicitante está autorizado a matricular de nuevo el vehículo en otro Estado miembro ⁽²⁾;

c) el certificado de conformidad CE o nacional:

— las autoridades nacionales no pueden exigir el certificado de conformidad CE en relación con los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro si el antiguo permiso de circulación es plenamente conforme al modelo de la Directiva 1999/37/CE. De conformidad con el artículo 4 de la Directiva, con vistas a la nueva matriculación de un vehículo de motor en otro Estado miembro, los Estados miembros deberán reconocer el permiso de circulación expedido por cualquiera de ellos,

— no obstante, las autoridades nacionales pueden exigir el certificado de conformidad CE en relación con los vehículos anteriormente matriculados en otro Estado miembro cuando el permiso de circulación no armonizado de dicho Estado miembro no les permita identificar el vehículo de motor con suficiente precisión,

— si el vehículo de motor no cuenta con un certificado de conformidad CE, las autoridades nacionales pueden exigir un certificado de conformidad nacional;

d) el justificante de pago del IVA, cuando el vehículo sea nuevo a efectos del IVA (véase el punto 3.5.1);

e) la póliza de seguro;

f) la **tarjeta de inspección técnica**, cuando la inspección técnica sea obligatoria para toda nueva matriculación de vehículos de motor anteriormente matriculados en el mismo Estado miembro o en otro.

4. TRASLADO DE UN VEHÍCULO DE MOTOR A OTRO ESTADO MIEMBRO

Obviamente, un vehículo de motor puede meterse en un tráiler o en un camión y ser trasladado a otro Estado miembro. Sin embargo, muchos vehículos de motor se conducen hasta el Estado miembro de destino.

La mayoría de los Estados miembros establecen como regla general que un vehículo no puede circular por la vía pública sin exhibir un número de matrícula. Lo normal es que el vehículo de motor circule con las placas de matrícula del Estado miembro de procedencia o del Estado miembro de destino.

Además, el vehículo debe disponer de un seguro de responsabilidad civil ⁽³⁾ y es aconsejable que el conductor lleve consigo la «carta verde», es decir, el certificado internacional de seguro ⁽⁴⁾, cuando circule con el vehículo. No obstante, a raíz de la firma del Convenio Multilateral ⁽⁵⁾ en todos los Estados miembros (así como en Andorra, Croacia, Lichtenstein, Noruega y Suiza), la placa de matrícula de un vehículo equivale a su póliza de seguro, lo que permite que los vehículos de motor cuya placa de matrícula corresponda a uno de estos países circulen libremente en dicho espacio sin tener que someterse a controles fronterizos de la póliza de seguro obligatorio.

⁽¹⁾ De conformidad con el considerando 7 de la Directiva 1999/37/CE, los Estados miembros utilizan un permiso de circulación que se compone, bien de una parte única, bien de dos partes distintas y, «en el momento actual, conviene dejar que se mantengan ambos sistemas». Por consiguiente, en el artículo 3, apartado 1, de dicha Directiva se establece que el permiso de circulación se compondrá, bien de una sola parte, conforme al anexo I, bien de dos partes, conformes a los anexos I y II. La referencia a la parte II solo se aplica a los Estados miembros que siguen el sistema de permiso de circulación que consta de dos partes distintas (parte I y parte II).

⁽²⁾ Artículo 5, apartado 2, de la Directiva 1999/37/CE.

⁽³⁾ Directiva 72/166/CEE del Consejo, de 24 de abril de 1972, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 103 de 2.5.1972, p. 1). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2005/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 149 de 11.6.2005, p. 14).

⁽⁴⁾ Los automovilistas pueden obtener la carta verde de la aseguradora con la que han contratado su seguro obligatorio de responsabilidad civil. El sistema de la carta verde se introdujo en 1953, bajo los auspicios de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, y lo gestiona el Consejo de Oficinas de Seguros. La carta verde certifica que el automovilista está cubierto, al menos, por el seguro obligatorio a terceros que exigen las legislaciones de los países visitados (más información en: <http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm>).

⁽⁵⁾ Convenio entre las Oficinas Nacionales de Seguros de los Estados miembros del Espacio Económico Europeo, firmado el 30 de mayo de 2002, al que se hace referencia en el anexo de la Decisión 2003/564/CE de la Comisión, de 28 de julio de 2003, sobre la aplicación de la Directiva 72/166/CEE del Consejo, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de la responsabilidad civil que resulta de la circulación de vehículos automóviles, así como del control de la obligación de asegurar esta responsabilidad (DO L 192 de 31.7.2003, p. 23).

Hay dos maneras de conducir legalmente un vehículo de motor al Estado miembro de destino: bien el vehículo dispone de una placa de matrícula profesional, bien dispone de una placa de matrícula temporal.

4.1. Conducción de un vehículo de motor con placa de matrícula profesional

El régimen de matriculación profesional existe en la mayoría de los Estados miembros para permitir a los minoristas conducir vehículos de motor por la vía pública durante un período de tiempo muy breve sin tener que matricularlos de manera oficial. Los sistemas de matriculación profesional están reservados para los vehículos de motor que poseen los fabricantes, carroceros, distribuidores y vendedores.

La mayoría de los Estados miembros no expiden permisos de circulación profesionales como tales, que implican la identificación del vehículo de motor. En general, facilitan otro tipo de documento, en el que se establece el vínculo que existe entre la placa de matrícula y su titular, o exigen al titular que lleve un registro en el que queden anotados los viajes que realiza con la placa de matrícula en cuestión.

En el artículo 35, apartado 1, letra a), del Convenio de Viena sobre circulación por carretera ⁽¹⁾, se establece que las Partes contratantes no podrán prohibir la circulación de los vehículos de motor que hayan sido matriculados por otra Parte Contratante cuando el conductor esté en posesión de un permiso de circulación. Las Partes Contratantes también están obligadas a reconocer los permisos de circulación expedidos por otras Partes contratantes de conformidad con el propio Convenio. Sin embargo, en ninguna disposición del Convenio se exige ni permite a las Partes contratantes que prohíban la libre circulación de vehículos que no cumplan lo establecido en él.

Teniendo en cuenta el principio de libre circulación de mercancías en el interior de la Comunidad ⁽²⁾, la circulación intracomunitaria de los vehículos de motor que exhiben un número de matrícula profesional expedido en otro Estado miembro se rige por el Tratado CE ⁽³⁾ y, en particular, por su artículo 28. Los posibles impedimentos deben justificarse de conformidad con el artículo 30 del Tratado CE o con uno de los requisitos obligatorios aceptados por el Tribunal de Justicia.

El principio según el cual cada Estado miembro debe adoptar todas las medidas necesarias para garantizar que la responsabilidad civil derivada del uso de vehículos habitualmente estacionados en su territorio está cubierta por un seguro también se aplica, en general, a los vehículos con matrícula profesional. El alcance de la responsabilidad cubierta y los términos y condiciones de la cobertura se determinarán a partir de dichas medidas. No obstante, los Estados miembros pueden excluir de esta obligación a los vehículos con matrícula profesional (a modo de excepción a la disposición mencionada), cuando dicha matrícula figure en una lista elaborada por el Estado miembro en cuestión y se comunique a los demás Estados miembros y a la Comisión. En este caso, los demás Estados miembros se reservan el derecho a exigir a las personas a cargo de los vehículos que estén en posesión de una carta verde en vigor o que contraten un seguro fronterizo que sea conforme a los requisitos del Estado miembro en cuestión ⁽⁴⁾. Sin embargo, en una nueva modificación de la Directiva 72/166/CEE, introducida por la Directiva 2005/14/CE (quinta Directiva sobre el seguro de los vehículos de motor) ⁽⁵⁾, se establece que los vehículos exentos de la obligación de contratar un seguro por tener matrícula especial deberán ser tratados de la misma manera que los vehículos que no estén asegurados. Las víctimas de accidentes provocados por dichos vehículos tendrán derecho a reclamar una indemnización al organismo indemnizador del país en el que haya tenido lugar el accidente. Dicho organismo podrá dirigirse, a su vez, contra el fondo de garantía establecido en el país en el que el vehículo tenga su estacionamiento habitual.

4.2. Vehículos de motor con placa de matrícula temporal

Muchos Estados miembros han puesto en marcha un sistema de matriculación temporal para que los vehículos de motor puedan circular durante un breve período de tiempo antes de obtener la matrícula definitiva o antes de salir del territorio. La matriculación temporal normalmente tiene lugar en el Estado miembro de procedencia del vehículo. Sin embargo, la Comisión considera que tanto el principio general de libre circulación de mercancías como la Directiva relativa a los documentos de matriculación de los vehículos implican que el Estado miembro de procedencia ha de aceptar también el uso —en su territorio— de matrículas y permisos de circulación temporales expedidos por el Estado miembro de destino.

⁽¹⁾ Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, 8 de noviembre de 1968, modificado.

⁽²⁾ Sentencia del Tribunal de Justicia de 23 de octubre de 2003 en el asunto C-115/02, Administration des douanes et droits indirects/Rioglass SA y Transremar SL (Rec. 2003, p. I-12705), apartado 18.

⁽³⁾ Véase la sentencia del Tribunal de Justicia de 2 de octubre de 2003 en el asunto C-12/02, procedimiento penal entablado contra Marco Grillo (Rec. 2003, p. I-11585).

⁽⁴⁾ Artículo 4, letra b), de la Directiva 72/166/CEE.

⁽⁵⁾ Artículo 1, apartado 3, letra b), que deben aplicar los Estados miembros el 11 de junio de 2007, a más tardar.

En relación con la matrícula temporal:

- los Estados miembros pueden expedir un **permiso de circulación temporal que no difiera, o solo difiera ligeramente, del modelo establecido en la Directiva 1999/37/CE**. En ese caso, los demás Estados miembros están obligados a reconocer el permiso de circulación temporal expedido por un Estado miembro para la identificación del vehículo en el tráfico internacional, siempre y cuando el conductor lleve consigo la parte I del permiso de circulación con arreglo al artículo 5, apartado 1, de la Directiva ⁽¹⁾,
- existe la posibilidad de que el **permiso de circulación temporal difiera sustancialmente del modelo establecido en la Directiva 1999/37/CE**. En principio, los demás Estados miembros deben reconocer dicho permiso de conformidad con los artículos 28 y 30 del Tratado CE.

La libre circulación de los vehículos de motor con matrícula y permiso de circulación temporales solo puede impedirse por razones de seguridad vial (tales como la capacidad para conducir del conductor, el respeto de las normas de tráfico locales por parte de este o el estado técnico del vehículo), en caso de que existan sospechas fundadas de que el vehículo ha sido robado o cuando las autoridades de control tengan dudas razonables acerca de la validez del permiso de circulación.

Además, se recomienda que los automovilistas lleven consigo la carta verde que acredite que se ha contratado un seguro al menos del nivel mínimo obligatorio requerido por la legislación del país que se visita. Durante el viaje y hasta su matriculación definitiva en el Estado miembro de destino, el vehículo ha de estar cubierto por un seguro contratado con una aseguradora que esté autorizada a operar en el Estado miembro de procedencia del vehículo. Sin embargo, con arreglo a una nueva norma ⁽²⁾, a cuya transposición han de proceder los Estados miembros el 11 de junio de 2007, a más tardar, cuando se expide un vehículo de un Estado miembro a otro, se considera que el Estado miembro en el que se sitúa el riesgo es el Estado miembro de destino, inmediatamente después de que el comprador haya aceptado la entrega y durante un período de treinta días, incluso cuando el vehículo no haya sido matriculado en el Estado miembro de destino. Ello permitirá al comprador del vehículo obtener cobertura del seguro en su Estado miembro de residencia incluso cuando el vehículo siga teniendo matrícula extranjera (matrícula temporal del país de procedencia). En la práctica, esto significa que el seguro ha de contratarse en el país de destino. Podrán asegurar el vehículo compañías aseguradoras establecidas en el Estado miembro de destino o compañías establecidas en otros Estados miembros que presten servicios en el Estado miembro de destino, sobre la base de la libre prestación de servicios o la libertad de establecimiento.

5. SOLUCIONES

Toda decisión adoptada por las autoridades nacionales en virtud de la cual se deniegue la homologación de tipo del vehículo de motor o su matriculación deberá notificarse a la parte interesada, quien, al mismo tiempo, será informada de las soluciones a las que puede optar con arreglo a la legislación vigente en el Estado miembro en cuestión y de los plazos establecidos para recurrir a dichas soluciones ⁽³⁾.

Aparte de las soluciones oficiales que tiene a su disposición a nivel nacional la persona que solicita la matriculación, tanto los ciudadanos como las empresas pueden recurrir a la red Solvit para tratar de solucionar problemas relativos a la homologación o matriculación de vehículos ⁽⁴⁾. El servicio que ofrece la red Solvit es gratuito.

También es posible dirigirse directamente a la Comisión Europea y presentar una reclamación contra un Estado miembro. Si la Comisión considera que el Estado miembro ha incumplido sus obligaciones con arreglo al Tratado CE, puede iniciar un procedimiento por incumplimiento contra el Estado miembro en cuestión de conformidad con el artículo 226 del Tratado CE.

⁽¹⁾ La Directiva 1999/37/CE también se aplica a los permisos de circulación temporales, que han de ser reconocidos por los Estados miembros con arreglo al artículo 1, apartado 2, letra b), y al artículo 4 de la Directiva.

⁽²⁾ El nuevo artículo 4 bis que ha sido insertado en la tercera Directiva 90/232/CEE del Consejo (DO L 129 de 19.5.1990, p. 33), relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el seguro de responsabilidad civil derivada de la circulación de vehículos automóviles, por la Directiva 2005/14/CE.

⁽³⁾ Artículo 12 de la Directiva 70/156/CEE.

⁽⁴⁾ <http://europa.eu.int/solvit/>

IV

(Informaciones)

INFORMACIONES PROCEDENTES DE INSTITUCIONES Y
ÓRGANOS DE LA UNIÓN EUROPEA

COMISIÓN

Tipo de cambio del euro ⁽¹⁾

23 de marzo de 2007

(2007/C 68/05)

1 euro =

Moneda	Tipo de cambio	Moneda	Tipo de cambio	
USD	dólar estadounidense	1,3327	RON leu rumano	3,3630
JPY	yen japonés	156,65	SKK corona eslovaca	33,582
DKK	corona danesa	7,4505	TRY lira turca	1,8479
GBP	libra esterlina	0,67780	AUD dólar australiano	1,6519
SEK	corona sueca	9,3135	CAD dólar canadiense	1,5432
CHF	franco suizo	1,6164	HKD dólar de Hong Kong	10,4103
ISK	corona islandesa	88,46	NZD dólar neozelandés	1,8654
NOK	corona noruega	8,1150	SGD dólar de Singapur	2,0217
BGN	lev búlgaro	1,9558	KRW won de Corea del Sur	1 248,54
CYP	libra chipriota	0,5805	ZAR rand sudafricano	9,6281
CZK	corona checa	27,973	CNY yuan renminbi	10,2991
EEK	corona estonia	15,6466	HRK kuna croata	7,3815
HUF	forint húngaro	246,70	IDR rupia indonesia	12 140,90
LTL	litas lituana	3,4528	MYR ringgit malayo	4,6065
LVL	lats letón	0,7096	PHP peso filipino	64,003
MTL	lira maltesa	0,4293	RUB rublo ruso	34,6730
PLN	zloty polaco	3,8760	THB baht tailandés	42,402

⁽¹⁾ Fuente: tipo de cambio de referencia publicado por el Banco Central Europeo.

Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007-2013 — Mapa nacional de ayudas regionales: Portugal, Chipre

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2007/C 68/06)

N 727/06 — PORTUGAL

Mapa nacional de ayudas regionales 1.1.2007-31.12.2013

Aprobado por la Comisión el 7.2.2007

NUTS II	NUTS III	Límite máximo de ayuda regional a la inversión (*) (aplicable a grandes empresas)	
1. Regiones subvencionables de conformidad con el apartado 3, letra a), del artículo 87 del Tratado CE para todo el período 2007-2013			
		1.1.2007-31.12.2010	1.1.2011-31.12.2013
Norte	Alto Trás-os-Montes	30	30
	Ave	30	30
	Cávado	30	30
	Douro	30	30
	Entre Douro e Vouga	30	30
	Grande Porto	30	30
	Minho Lima	30	30
	Tâmega	30	30
Centro	Baixo Mondego	30	30
	Baixo Vouga	30	30
	Beira Interior Norte	40	30
	Beira Interior Sul	40	30
	Cova da Beira	40	30
	Dão Lafões	36,5	30
	Pinhal Interior Norte	40	30
	Pinhal Interior Sul	40	30
	Pinhal Litoral	30	30
	Serra da Estrela	40	30
	Médio Tejo	30	30
	Oeste	30	30
Alentejo	Lezíria do Tejo	30	30
	Alto Alentejo	40	30
	Alentejo Central	40	30
	Alentejo Litoral	40	30
	Baixo Alentejo	40	30

NUTS II	NUTS III	Límite máximo de ayuda regional a la inversión ⁽¹⁾ (aplicable a grandes empresas)	
RA Madeira	RA Madeira	52	40
RA Açores	RA Açores	52	50

**2. Regiones subvencionables de conformidad con el artículo 87, apartado 3, letra a), del Tratado CE hasta el 31.12.2010 ⁽²⁾
(regiones de efecto estadístico)**

Algarve	Algarve	30	20
---------	---------	----	----

3. Regiones subvencionables de conformidad con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE para todo el período 2007-2013

Grande Lisboa	Vila Franca de Xira (Alhandra, Alverca do Ribatejo, Castanheira do Ribatejo, Vila Franca de Xira)	15	15
P. de Setúbal	Setúbal	15	15
	Palmela	15	15
	Montijo	15	15
	Alcochete	15	15

4. Regiones subvencionables de conformidad con el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado CE durante el período 1.1.2007-31.12.2008 con un límite máximo de ayuda del 10 %

Grande Lisboa	Vila Franca de Xira (Cachoeiras, Calhandriz, Póvoa de Santa Iria, São João dos Montes, Vialonga, Sobralinho, Forte da Casa)	10
	Mafra	10
	Loures	10
	Sintra	10
	Amadora	10
	Cascais	10
	Odivelas	10
	Oeiras	10
P. de Setúbal	Seixal	10
	Almada	10
	Barreiro	10
	Moita	10
	Sesimbra	10

⁽¹⁾ Por lo que se refiere a los proyectos de inversión con costes subvencionables no superiores a los 50 millones de EUR, el límite máximo se incrementará en un 10 % en el caso de las empresas medianas y en un 20 % en el de las pequeñas empresas, tal como se definen en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36). En cuanto a los grandes proyectos de inversión con costes subvencionables superiores a los 50 millones de EUR, el límite máximo debe ajustarse con arreglo al punto 67 de las Directrices sobre las ayudas estatales de finalidad regional para el período 2007

⁽²⁾ Una o más de estas regiones podrían seguir siendo admisibles de acuerdo con el artículo 87, apartado 3, letra a), en cuyo caso el límite máximo para el período 1.1.2011-31.12.2013 se incrementará en un 30 % si la revisión que se lleve a cabo en 2010 muestra que el PIB per cápita de la región interesada ha caído por debajo del 75 % de la media de UE-25.

N 814/06 — CHIPRE

Mapa de ayudas regionales 1.1.2007-31.12.2013

(Aprobado por la Comisión el 24.1.2007)

CHIPRE	Límite máximo de las ayudas a las inversiones regionales (*) (aplicable a grandes empresas)
1. Comunas subvencionables con arreglo al artículo 87, 3, c), del Tratado CE para el periodo 2007-2013 con una intensidad de ayuda del 15 %	
<p>1012 Δήμος Στροβόλου, 1023 Δήμος Λατσιών (Λακκιά), 1024 Γέρι, 1100 Σιά, 1101 Μαδιάτης, 1102 Αλάμπρα, 1103 Αγία Βαρβάρα, 1104 Κοτσιάτης, 1105 Νήσου, 1106 Πέρα Χωριό, 1107 Δήμος Ιδαίου, 1108 Λύμπια, 1109 Λυθροδόντας & Μονή Προφήτη Ηλία, 1120 Ποταμί, 1121 Άγιος Σωζόμενος, 1200 Καμπί, 1201 Φαρμακάς, 1202 Απλίκι, 1203 Λαζανιάς (Περιλ. Μονή Μαχαρά), 1204 Γούρρη, 1205 Φικάρδου (Περιλ. Οικ. Πύργου), 1206 Άγιος Επιφάνιος (Ορεινής), 1207 Καλό Χωριό (Ορεινής), 1208 Μαλούντα, 1209 Κλήρου, 1210 Αρεδιού, 1211 Άγιος Ιωάννης (Μαλούντας), 1212 Αγροκηπιά, 1213 Μπισερό (Περ. Μονή Αγ. Παντελ.), 1220 Καπέδες, 1221 Καταλιόντας, 1222 Αναλιόντας (Περ. Μονή Αρχ.Μιχ.), 1223 Καμπιά, 1224 Μαργί, 1225 Τσέρι, 1226 Πολιτικό -Μονή Αγ.Ηρακλ.&Φιλάνι, 1227 Πέρα, 1228 Επισκοπιεί, 1229 Ψιμολόφου, 1230 Εργάτες, 1240 Άγιος Τριμιθιάς, 1241 Παλαομέτοχο, 1243 Κοκκινوترμιθιά, 1244 Μάμμαρη, 1300 Παλαχώρι Μόρφου, 1301 Ασκάς, 1302 Άλωνα, 1303 Φτερικουδι, 1304 Πολύστυπος, 1305 Λαγουδερά, 1306 Σαράντι, 1307 Λιβιάδια, 1308 Αληθινού, 1309 Πλατανιστάσα, 1310 Παλαχώρι Ορεινής, 1320 Ξυλιάτος, 1321 Άγιος Γεώργιος Καυκάλλου, 1322 Νικητάρι (Περιλ. Ασίου), 1323 Βυζακιά, 1324 Αγία Μαρίνα (Ξυλιάτου), 1325 Άγιοι Ηλιόφωτοι, 1326 Κάτω Μονή, 1327 Ορούντα, 1328 Πάνω Κουτραφάς, 1329 Κάτω Κουτραφάς (Περιλ. Μάνδρες), 1330 Ποτάμι, 1361 Περιστέρωνα, 1362 Αστρομερίτης, 1368 Μένικο, 1400 Σπήλια, 1402 Αγία Ειρήνη, 1403 Καννάβια (Περιλ. Καπουρά), 1404 Κακοπετριά -Πλατάνια,Αγ.Νικ.Στ., 1405 Άγιος Θεόδωρος (Σολέας), 1406 Γαλάτα, 1407 Σινάρος, 1408 Καλιάνα, 1409 Τεμβριά, 1410 Κοράκου (Περιλ. Αργολάδου), 1411 Ευρύχου, 1412 Φλάσου, 1414 Άγιος Επιφάνιος (Σολέας), 1415 Ληνού, 1416 Κατύδατα, 1417 Σκουριώτισσα (Φουκάσα), 1420 Πεδουλάς, 1421 Μυλικούρι, 1422 Μουτουλλάς, 1423 Οίκος, 1424 Καλοπαναγιώτης-Ορκόντας,Λ.Αμπ., 1425 Γερακιές, 1426 Τσακίστρα (Περιλ. Μονή Κύκκου), 1427 Κάμπος, 1430 Άγιος Νικόλαος (Λέυκας), 1456 Πάνω Πύργος, 1457 Κάτω Πύργος, 1458 Σελλάδι του Άππη, 1459 Αλεύγα, 1460 Πηγήνια (Περιλ. Χαλέρι), 1461 Παχύαμμος, 1465 Φροδισία (Βροδισία), 1462 Άγιος Θεόδωρος (Τιλίριας), 3100 Δήμος Αγίας Νάπας -& Αγία Θέκλα, 3101 Δήμος Παραλιμνίου, 3102 Δήμος Δερύνειας-Στροβιλ.&Α.Νικ., 3103 Σωτήρα, 3104 Λιοπέτρι, 3105 Φρέναρος, 3110 Αυγόρου (& Μονή Άγιος Κενδέας), 4010 Δήμος Αραδίππου, 4011 Λιβιάδια, 4012 Δρομολαξιά, 4013 Μενεού, 4100 Κελλιά, 4102 Βορόκληνη(Ορόκληνη), 4103 Αβδελιέρο, 4110 Κίτι, 4111 Περβόλια, 4112 Τερσεφάνου, 4113 Σοφτάδες, 4120 Μαζωτός, 4121 Αλαμνός, 4122 Αναφωτίδα, 4123 Απλάνταν, 4124 Κιβισίλι, 4125 Αλεθρικό, 4126 Κλαυδιά, 4127 Αγγλισίδες, 4128 Μενόγεια, 4202 Δήμος Αθίνου, 4210 Καλό Χωριό, 4211 Αγία Άννα, 4212 Μοσφιλωτή, 4213 Ψευδάς, 4214 Πυργά-Μονή Σταυροβ. &Αγ.Βαρβάρας, 4215 Κόρνος(Περιλ.Μονή Αγίας Θέκλας), 4216 Δελίκηπος, 4217 Κόχη, 4300 Ζύγι, 4301 Μαρί (Περιλ. Βασιλικό), 4302 Καλαβασός, 4303 Τόχη, 4304 Χοιροκοιλία, 4305 Ψεματισμένος, 4306 Μαρώνη, 4307 Άγιος Θεόδωρος, 4308 Σκαρινού, 4309 Κοφίνου, 4310 Κάτω Λεύκαρη, 4311 Δήμος Πάνω Λευκάρων, 4312 Κάτω Δρυς, 4313 Βάβλα (Περιλ. Νονή Αγίου Μηνά), 4314 Λάγεια, 4315 Ορά (Περιλ. Δράπια και Παροάτα), 4316 Μελίνη, 4317 Οδού, 4318 Άγιοι Βαβασιονιάς, 4319 Βαβασιονιά, 5011 Δήμος Μέσα Γετονιάς, 5012 Δήμος Αγίου Αθανασίου, 5020 Πάνω Πολεμιδία, 5021 Ύψωνας, 5022 Δήμος Κάτω Πολεμιδιών, 5100 Παλόδεια, 5101 Παραμύθα-& Μονή Παναγίας Ευαγγ., 5102 Σπιντάλι, 5103 Φασούλα, 5104 Μαθικολώνη, 5105 Γεράσα, 5106 Αψιού, 5107 Απσειά, 5108 Κορφή, 5109 Αιμάντης, 5110 Καπηλιό, 5120 Μουτταγιάκα, 5121 Αρμενοχωρί, 5122 Φοινικάρια, 5123 Ακρούντα, 5124 Άγιος Τύχων, 5125 Παρεκκλησιά, 5126 Πεντάκωμο, 5127 Μοναγρούλλι, 5128 Μονή, 5129 Πύργος, 5130 Αογάτα (Περ.Μεταλλεία Πλατείες), 5131 Βόσα (Κελλακίου), 5132 Σανίδα, 5133 Πρασιό (Κελλακίου), 5134 Κλωνάρι, 5135 Βίκλα, 5136 Κελλάκι -& Μονή Ζωοδόχου Πηγής, 5137 Ακαπνού, 5138 Επταγώνεια, 5140 Διερώνα, 5141 Αρακαπάς, 5142 Άγιος Παύλος, 5143 Άγιος Κωνσταντίνος, 5144 Συκούπετρα, 5145 Λουβαράς, 5146 Καλό Χωριό (Περιλ. Άθρακος), 5147 Ζωοπηγή, 5223 Πλατανίστεια, 5224 Άγιος Θωμάς, 5225 Αλέκτορα, 5226 Ανώγυρα, 5227 Πισσούρι, 5302 Άλασσα, 5305 Άγιος Αμβρόσιος, 5306 Άγιος Θεράπων, 5307 Λόφου, 5308 Πάχη, 5310 Άγιος Γεώργιος, 5311 Δωρός, 5312 Λάνεια, 5313 Σιλίκου, 5314 Μονάγρι-& Μονή Παναγίας Αμασού, 5315 Τριμηκλήνη, 5316 Άγιος Μάμας, 5317 Κουκά, 5318 Μονιάτης-Μέσα Ποτ.,Σαϊτάς,Φυλ., 5320 Δωρά, 5321 Γεροβόσια, 5322 Άρσος, 5323 Κισσούσα, 5324 Μαλιά, 5325 Βάσα (Κοιλανίου), 5326 Βουνί, 5327 Πέρα Πεδι, 5328 Μανδριά, 5329 Ποταμιού, 5330 Όμοδος, 5331 Κοιλάνι, 5340 Άγιος Δημήτριος, 5341 Παλαιόμυλος, 5342 Πρόδρομος (Περιλ. Τρικουκιά), 5343 Καμινάρια, 5344 Τρεις Ελιές, 5345 Λεμιθίου, 5350 Κάτω Πλάτρες (Τορναριδες), 5351 Πάνω Πλάτρες (Περιλ. Τροόδος), 5352 Φοινί (Περ. Μονή Τροοδίτισσας), 5353 Πάνω Αμιάντος, 5354 Κάτω Αμιάντος, 5360 Άγιος Θεόδωρος, 5361 Άγιος Ιωάννης, 5362 Κάτω Μύλος, 5363 Ποταμίτισσα, 5364 Δύμες, 5365 Πελενδρι (Περιλ. Κάρδαμα), 5366 Αγρός, 5367 Αγγιάς, 5368 Χανδριά, 5369 Κυπερούντα, 6010 Δήμος Γεροσκήπου, 6011 Κονιά, 6012 Αγία Μαρινούδα, 6013 Κολώνη (Περιλ. Μονή Ανατολικό), 6014 Αχέλεια, 6022 Έμπα, 6023 Τρεμιθούσα, 6024 Μέσα Χωριό, 6025 Μεσόγη, 6026 Τάλα (Περ. Μονή Αγίου Νεοφύτου), 6100 Κούκλια, 6101 Μανδριά, 6102 Νικόκλια, 6103 Σουσκοιό, 6104 Τιμη, 6106 Άγία Βαρβάρα, 6107 Αναρίτα, 6108 Φοινίκας, 6110 Μαραθούντα, 6111 Άρμου, 6112 Επισκοπή, 6113 Νατά, 6114 Χολέτρια, 6115 Αξύλου, 6116 Ελεδιό, 6120 Τσάδα, 6121 Κοιλί, 6122 Στρομπι, 6123, Πολέμι, 6124 Καλλέπια (Περιλ. Μορόνερο), 6125 Λετύμβου, 6126 Πιταργού, 6127 Κούρδακα, 6128 Λεμώνια, 6129 Χούλου, 6130 Ακουρός, 6132 Κάδικας, 6200 Πάνω Αρχιμανδρίτα-& Κάτω Αρχιμ., 6201 Φασούλα, 6202 Μούσερε, 6203 Μάρωνας, 6204 Μαμώνια, 6205 Άγιος Γεώργιος, 6206 Σταυροκόννου, 6207 Πρασιό, 6208 Τραχυπέδουλα, 6210 Κελοκεδάρα, 6211 Σαλαμιού, 6212 Κιδάσι, 6213 Κέδαρες, 6214 Μέσανα, 6215 Πραϊτόρι, 6216 Φιλούσα (Κελοκεδάρον), 6217 Αρμίνου, 6218 Άγιος Νικόλαος (Περ. Πέραβασα), 6219 Άγιος Ιωάννης (Περ. Μαλούντα), 6220 Αμαργέτη, 6221 Αγία Μαρίνα (Κελοκεδάρον), 6222 Πενταλιά, 6223 Φάλεια, 6224 Γαλατάρια, 6225 Κοιλίνεια, 6226 Βρέτσια, 6227 Στατός-Άγιος Φώτιος-&Αμπελίτης, 6228 Λαπηθίου, 6229 Μαμουντάλη, 6230 Πάνω Παναγιά-&Μονή Χρυσορ.&Αγιά, 6231 Ασπρογιά, 6300 Ψάδι, 6301 Άγιος Δημητριανός, 6302 Καναβιού (Περιλ. Μελαμιού), 6303 Θρίνα (Δρίνα), 6304 Μηλιά, 6305 Κρίτου Μαρτόττου, 6306 Φύτη, 6307 Λάσα, 6308 Δρύμου, 6310 Σίμου, 6311 Αναδιού, 6312 Σάραμα, 6313 Ευρέτου, 6314 Τριμιθούσα, 6315 Φιλούσα (Χρυσοσχός), 6316 Κιός, 6317 Ζαχαριά, 6318 Μελαδειά, 6319 Λυσός -Αγ. Μερκούρ & Σταυρός της Ψώκας, 6319 Μελάνδρα, 6320 Λυσός-&Αγ.Μερκούρ.&Σταυρός Ψώκ., 6321 Περιστέρωνα, 6330 Θελέτρα, 6331 Γιόλου, 6332 Πάνω Ακουρδάλεια, 6333 Μηλιού -& Μονή Αγίων Αναργύρων, 6334 Κάτω Ακουρδάλεια, 6335 Τέρα, 6336 Κρίτου Τέρα, 6337 Σκούλλη, 6338 Χόλη, 6339 Λουκρονού, 6340 Καραμουλλήδες, 6341 Χρυσοσχό, 6343 Δήμος Πόλεως Χρυσοσχός, 6344 Νέο Χωριό (Περ.Λουτρά Αφροδίτης), 6345 Γουδι, 6350 Κάτω Αρόδες, 6351 Πάνω Αρόδες, 6352 Ίνεια, 6353 Δρούσεια (Περιλ. Πιττόκοπος), 6354 Φασλί, 6355 Ανδρολικό, 6360 Πελαθούσα -& Μύρμηγκωφ & Λίμη, 6361 Κυνούσα, 6362 Μακούντα, 6363 Αργάκα, 6364 Γιαλιά, 6365 Αγία Μαρίνα (Χρυσοσχός), 6366 Νέα Δήμματα, 6367 Πομός (Περιλ. Παλιάμπελα), 6368 Στενή, 6369 Άγιος Ισιδωρος, 6370 Λιβιάδι.</p>	

CHIPRE	Límite máximo de las ayudas a las inversiones regionales ⁽¹⁾ (aplicable a grandes empresas)
--------	---

2. Comunas que pueden optar a una cobertura transitoria con arreglo al artículo 87, 3, c), del Tratado CE durante el período 1.1.2007-31.12.2008 con una intensidad de ayuda del 10 %

1000 Δήμος Λευκωσίας, 1010 Δήμος Αγίου Δομετίου, 1011 Δήμος Έγκωμης, 1013 Δήμος Αγλαντζιάς (Αγλαγγιά), 4101 Τρούλλοι, 4104 Πύλα, 5013 Δήμος Γερμασόγειας, 6020 Χλώρακας, 6021 Λέμπα, 6027 Κισσόνεργα, 6133 Δήμος Πέγειας & Αγ. Γεωργίου Πέγειας.

(¹) Por lo que se refiere a los proyectos de inversión con costes subvencionables no superiores a los 50 millones de EUR, se incrementa un 10 % el límite máximo en el caso de las empresas medianas y un 20 % en el de las pequeñas según vienen definidas en la Recomendación 2003/361/CE de la Comisión, de 6 de mayo de 2003, sobre la definición de microempresas, pequeñas y medianas empresas (DO L 124 de 20.5.2003, p. 36). En cuanto a los grandes proyectos de inversión con costes subvencionables superiores a los 50 millones de EUR, el límite máximo debe ajustarse con arreglo al punto 67 de las Directrices sobre las ayudas de estado de finalidad regional para el período 2007-2013.