ISSN 1725-2431

Journal officiel de l'Union européenne

C 68

50e année

Édition de langue française

Communications et informations

24 mars 2007

Numéro d'information — Sommaire — Page

I *Résolutions, recommandations, orientations et avis*

RÉSOLUTIONS

Conseil

2007/C 68/01 Résolution du Conseil du 22 mars 2007 relative à une stratégie pour une société de l'information sûre en Europe 1

II *Communications*

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

Commission

2007/C 68/02 Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection [1] 5

2007/C 68/03 Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE — Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objections 8

2007/C 68/04 Communication interprétative de la Commission concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre État membre [1] 15

IV *Informations*

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

Commission

2007/C 68/05 Taux de change de l'euro 25

2007/C 68/06 Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013 — Carte des aides d'État: Portugal, Chypre [1] 26

FR

[1] Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE

I

(Résolutions, recommandations, orientations et avis)

RÉSOLUTIONS

CONSEIL

RÉSOLUTION DU CONSEIL

du 22 mars 2007

relative à une stratégie pour une société de l'information sûre en Europe

(2007/C 68/01)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE

ADOPTE LA PRÉSENTE RÉSOLUTION ET

ACCUEILLE FAVORABLEMENT

la communication de la Commission au Conseil, au Parlement européen, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une stratégie pour une société de l'information sûre — "Dialogue, partenariat et responsabilisation"», en date du 31 mai 2006;

PREND NOTE

de la communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions sur la lutte contre le pourriel, les espiogiciels et les logiciels malveillants, en date du 15 novembre 2006;

RAPPELLE

1. la résolution du Conseil du 28 janvier 2002 relative à une approche commune et à des actions spécifiques dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information ([1]);

2. la résolution du Conseil du 18 février 2003 relative à une approche européenne axée sur une culture de la sécurité des réseaux et de l'information ([2]);

3. les conclusions du Conseil des 8 et 9 mars 2004 sur les communications non sollicitées à des fins de prospection commerciale directe et celles des 9 et 10 décembre 2004 sur la lutte contre le «pourriel»;

4. les conclusions du Conseil européen de mars 2005 relançant la stratégie de Lisbonne et celles du Conseil européen de mars 2006 invitant la Commission et les États membres à mettre en œuvre énergiquement la nouvelle stratégie i2010;

5. le cadre réglementaire pour les communications électroniques de l'Union européenne ([3]), en particulier les dispositions relatives à la sécurité, au caractère privé et à la confidentialité des communications, qui ont contribué à garantir un niveau élevé de protection des données à caractère personnel et de la vie privée, ainsi que l'intégrité et la sécurité des réseaux publics de communication;

6. le règlement (CE) n° 460/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 instituant l'Agence européenne chargée de la sécurité des réseaux et de l'information ([4]) (ENISA);

7. l'Agenda de Tunis et l'engagement de Tunis adoptés lors du sommet mondial sur la société de l'information (SMSI), qui mettent l'accent sur la nécessité de poursuivre la lutte contre la cybercriminalité et le pollupostage, tout en assurant la protection de la vie privée et la liberté d'expression, et de continuer à encourager, développer et mettre en œuvre une culture mondiale de la cybersécurité, en coopération avec toutes les parties prenantes;

8. les conclusions de la présidence à la suite de la conférence annuelle sur la société de l'information européenne intitulée «i2010 — Vers une société de l'information européenne omniprésente», qui s'est tenue à Espoo, en Finlande, les 27 et 28 septembre 2006;

([1]) JO C 43 du 16.2.2002, p. 2.
([2]) JO C 48 du 28.2.2003, p. 1.
([3]) Directives du Parlement européen et du Conseil 2002/58/CE (directive «vie privée et communications électroniques»), 2002/20/CE (directive «autorisation»), 2002/22/CE (directive «service universel») (JO L 201 du 31.7.2002, p. 37, JO L 108 du 24.4.2002, p. 21, et JO L 108 du 24.4.2002, p. 51, respectivement).
([4]) JO L 77 du 13.3.2004, p. 1.

SOULIGNE PAR CONSÉQUENT QUE:

1. nos sociétés entrent rapidement dans une nouvelle phase de développement qui les conduit vers une société de l'information omniprésente, dans laquelle les citoyens ont de plus en plus recours, dans leurs activités quotidiennes, aux technologies de l'information et de la communication (TIC), ainsi qu'aux réseaux de communications électroniques; il convient d'envisager la sécurité des réseaux et de l'information comme un moteur déterminant de cette évolution et de sa réussite;

2. la confiance est primordiale pour le succès de la nouvelle société de l'information; elle est également liée aux expériences des utilisateurs et à la nécessité de respecter leur vie privée; il convient donc de ne pas considérer la sécurité des réseaux et de l'information comme une question purement technique;

3. la sécurité des réseaux et de l'information est un élément essentiel dans la création d'un espace européen de l'information dans le cadre de l'initiative i2010; cette sécurité contribuera ainsi à la réussite de la stratégie de Lisbonne renouvelée; les TIC sont aussi une composante fondamentale de l'innovation, de la croissance économique et de l'emploi dans toute l'économie;

4. les nouvelles technologies qui nous feront entrer dans la société de l'information omniprésente sont déjà en préparation; du fait de l'émergence de technologies novatrices [telles que les réseaux sans fil à haut débit, les dispositifs de radio-identification (RFID), les réseaux de capteurs] et de services innovants et riches en contenus [tels que la télévision par Internet (IPTV), la téléphonie par Internet (VoIP), la télévision mobile et d'autres services mobiles], les réseaux et l'information doivent bénéficier de niveaux de sécurité adaptés dès le début de la phase de conception afin d'atteindre une véritable valeur commerciale; l'adoption rapide des innovations prometteuses est essentielle au développement de la société de l'information et à la compétitivité de l'Europe; il convient que les instances gouvernementales et les entreprises adoptent dès que possible les nouvelles technologies et les nouveaux services sûrs afin d'en accélérer l'implantation à grande échelle;

5. du point de vue stratégique, il est essentiel pour l'UE que son industrie soit à la fois un utilisateur exigeant et un fournisseur compétitif de produits et de services dans le domaine des réseaux et de la sécurité; la diversité, l'ouverture et l'interopérabilité font partie intégrante de la sécurité et il convient à ce titre de les promouvoir;

6. les connaissances et compétences en matière de sécurité des réseaux et de l'information doivent également faire partie intégrante de la vie quotidienne de chaque individu et de chaque partie prenante de la société; plusieurs campagnes de sensibilisation ont eu lieu tant au niveau national qu'au niveau de l'UE, mais il reste encore à faire dans ce domaine, notamment en ce qui concerne les utilisateurs et les petites et moyennes entreprises (PME); il convient d'accorder une attention particulière aux utilisateurs handicapés ou qui sont peu sensibilisés aux questions de sécurité des réseaux et de l'information; il importe que toutes les parties prenantes aient conscience d'être des maillons de la chaîne de sécurité planétaire et qu'elles aient le pouvoir d'agir en tant que tels; les questions de sécurité des réseaux et de l'information devraient être prises en compte dans tout enseignement et toute formation liés aux TIC;

7. la création de l'ENISA a constitué une étape majeure dans les efforts déployés par l'UE pour relever les défis de la sécurité des réseaux et de l'information; le champ d'application, les objectifs, les tâches, ainsi que la durée pour laquelle l'agence a été créée, sont énoncés dans le règlement (CE) nº 460/2004;

8. les ressources consacrées à la recherche et au développement (R&D) ainsi qu'à l'innovation tant au niveau national qu'au niveau de l'UE sont un élément essentiel pour le renforcement du niveau de sécurité de l'information et des réseaux dans les nouveaux systèmes, applications et services; il convient d'intensifier les efforts déployés au niveau de l'UE pour la recherche et l'innovation dans le domaine de la sécurité, en particulier par l'intermédiaire du septième programme-cadre et du programme-cadre pour la compétitivité et l'innovation; il convient en outre d'axer les efforts sur des mesures destinées à diffuser et à promouvoir l'exploitation commerciale des résultats obtenus, y compris l'évaluation de leur utilité pour la communauté toute entière; les fournisseurs européens seront alors mieux à même de proposer des solutions de sécurité répondant aux besoins spécifiques du marché européen;

9. la société de l'information omniprésente offre de grands avantages, mais elle pose aussi des défis majeurs et fait apparaître toute une série de nouveaux dangers potentiels; les risques pour la sécurité et la vie privée sont de plus en plus sérieux, notamment l'interception et l'exploitation illicites des données de manière ciblée et à des fins clairement commerciales; il importe d'innover pour apporter de nouvelles réponses aux menaces émergentes ou existantes et traiter les problèmes liés à la complexité des systèmes, aux erreurs, aux incidents ou à l'imprécision des indications; il convient d'encourager et de promouvoir la mise en place d'instances nationales d'intervention en cas d'urgence informatique à l'intention des différents acteurs et la coopération de ces instances entre elles ainsi qu'avec les autres parties prenantes concernées;

10. dans la politique de sécurité des réseaux et de l'information de l'UE, la normalisation et à la certification, en particulier par les organismes existants, des produits, des services et des systèmes de gestion, devrait faire l'objet d'une attention particulière afin d'assurer la diffusion de bonnes pratiques et le professionnalisme dans le domaine de la sécurité des réseaux et de l'information; en particulier, les technologies émergentes, comme le RFID ou la télévision mobile, tireraient avantage de l'adoption rapide d'éventuelles normes émergentes ouvertes et interopérables; il convient d'encourager l'action des instances européennes de normalisation dans ce domaine;

11. les réseaux et systèmes d'information électroniques jouent un rôle de plus en plus fondamental dans le fonctionnement global d'infrastructures critiques; leur disponibilité et leur intégrité sont donc primordiales, tant pour la sécurité et la qualité de vie des administrations, des entreprises et des citoyens que pour le fonctionnement global des sociétés;

12. coopération et approches pratiques sont plus que jamais nécessaires; il convient que les différentes parties prenantes définissent et reconnaissent leur rôle, leurs responsabilités et leurs droits respectifs;

ET INVITE DONC LES ÉTATS MEMBRES:

1. à soutenir l'organisation de programmes de formation et à faire œuvre de sensibilisation aux questions de sécurité des réseaux et de l'information, notamment au travers de campagnes d'information à l'intention de l'ensemble des citoyens/utilisateurs et de tous les secteurs de l'économie, en particulier des PME et des utilisateurs handicapés ou qui sont peu sensibilisés; d'ici 2008, une date commune pourrait être arrêtée pour une journée européenne de sensibilisation (par exemple «Journée de la sécurité de l'information et des réseaux»), qui serait organisée chaque année dans les États membres qui le souhaitent;

2. à renforcer la contribution à la recherche et au développement liés à la sécurité et à améliorer l'utilisation et la diffusion des résultats obtenus; à encourager la mise en place de partenariats innovants afin de dynamiser la croissance du secteur européen de la sécurité des TIC et à favoriser le plus tôt possible l'utilisation des nouvelles technologies et des nouveaux services en matière de sécurité des réseaux et de l'information afin d'en stimuler la commercialisation;

3. à accorder l'attention qui convient à la nécessité de prévenir et de combattre les menaces émergentes ou existantes qui pèsent sur la sécurité des réseaux de communications électroniques, y compris l'interception et l'utilisation illicites de données, à identifier et traiter les risques connexes et à encourager, s'il y a lieu en coopération avec l'ENISA, des échanges effectifs d'informations et une coopération entre les organisations et agences concernées au niveau national; à s'engager à lutter contre le pollupostage, les logiciels espions et les logiciels malveillants, notamment par l'amélioration de la coopération entre les autorités compétentes aux niveaux national et international;

4. à renforcer leur coopération dans le cadre de l'initiative i2010 pour recenser les pratiques efficaces et novatrices afin d'améliorer la sécurité des réseaux et de l'information et à diffuser, s'ils le souhaitent, la connaissance de ces pratiques dans toute l'UE;

5. à encourager le perfectionnement constant des instances nationales d'intervention en cas d'urgence informatique;

6. à promouvoir un environnement qui incite les fournisseurs de services et les opérateurs de réseaux à proposer à leurs clients des services performants, à faire preuve de capacité d'adaptation et à offrir à leurs clients un choix dans leurs services et leurs solutions de sécurité; à encourager ou, le cas échéant, à obliger les opérateurs de réseaux et les fournisseurs de services à assurer à leurs clients un niveau adapté de sécurité des réseaux et de l'information;

7. à poursuivre les discussions stratégiques dans le cadre du groupe de haut niveau i2010, tout en tenant compte des évolutions en cours dans la société de l'information, et à veiller à une approche cohérente entre les aspects relatifs à la régulation, à la corégulation, à la R&D et à l'administration en ligne, en lien avec la communication et la formation;

8. conformément au Plan d'action i2010 pour l'e-gouvernement, à préparer la mise en place de services intégrés d'administration en ligne, à promouvoir des solutions de gestion d'identité interopérables et à opérer tous les changements nécessaires dans l'organisation du secteur public; les gouvernements et les administrations devraient montrer l'exemple en matière de bonnes pratiques en proposant à l'ensemble des citoyens des services d'administration en ligne sûrs;

SALUE L'INTENTION DE LA COMMISSION:

1. de poursuivre l'élaboration d'une stratégie complète et dynamique à l'échelle de l'UE concernant la sécurité des réseaux et de l'information; l'approche globale proposée par la Commission revêt à cet égard une importance particulière;

2. d'inclure la sécurité des réseaux et de l'information parmi les objectifs du réexamen du cadre réglementaire pour les communications électroniques de l'UE;

3. de continuer à jouer son rôle afin de sensibiliser plus largement à la nécessité d'un engagement politique général dans la lutte contre le pollupostage, les logiciels espions et les logiciels malveillants, de renforcer le dialogue et la coopération avec les pays tiers, notamment dans le cadre d'accords incluant la question de la lutte contre le pollupostage, les logiciels espions et les logiciels malveillants;

4. de renforcer la participation de l'ENISA dans le soutien à la stratégie pour une société de l'information sûre en Europe, telle qu'elle est définie dans la présente résolution, conformément aux objectifs et tâches énoncés dans le règlement (CE) n° 460/2004, dans le cadre d'une coopération et de relations de travail plus étroites avec les États membres et les parties prenantes;

5. dans le cadre de l'initiative i2010 et en coopération avec les États membres et l'ensemble des parties prenantes, en particulier les experts en statistiques et les experts en sécurité de l'information des États membres, de définir des indicateurs pour les études communautaires relatives aux questions liées la sécurité et à la confiance;

6. d'encourager les États membres à examiner, grâce à un débat associant différents acteurs, les mesures économiques, entrepreneuriales et sociétales d'une politique sectorielle spécifique des TIC pour améliorer la sécurité et la résistance des réseaux et des systèmes d'information, ce qui pourrait contribuer au futur programme européen de protection des infrastructures critiques;

7. en coordination avec les États membres, de poursuivre ses efforts visant à promouvoir le dialogue avec les partenaires et organisations internationaux concernés afin de stimuler la coopération à l'échelle mondiale en matière de sécurité des réseaux et de l'information, notamment par la mise en œuvre des lignes d'action du SMSI et par des rapports réguliers au Conseil;

ET ENGAGE:

1. l'ENISA à continuer de travailler en étroite coopération avec les États membres, la Commission et les autres parties prenantes concernées afin d'atteindre les objectifs et d'accomplir les tâches définis dans le règlement (CE) n° 460/2004 et à apporter son aide à la Commission et aux États membres dans les efforts qu'ils déploient en vue de satisfaire aux exigences en matière de sécurité des réseaux et de l'information, et contribuer ainsi à la mise en œuvre et au développement de la stratégie pour une société de l'information sûre en Europe, telle qu'elle est définie dans la présente résolution;
2. toutes les parties prenantes à améliorer la sécurité des logiciels, ainsi que la sécurité et la résistance des réseaux et des systèmes d'information, conformément à la stratégie pour une société de l'information sûre en Europe, telle qu'elle est définie dans la présente résolution, et à engager un débat structuré associant différents acteurs et visant à examiner la manière d'utiliser au mieux les outils et réglementations existants;
3. les entreprises à adopter une attitude positive à l'égard de la sécurité de l'information et des réseaux afin de concevoir des produits et des services plus perfectionnés et plus sûrs et de considérer les investissements dans de tels produits et services comme un avantage concurrentiel;
4. les fabricants et les fournisseurs de services à tenir compte, le cas échéant, des exigences en matière de sécurité, de respect de la vie privée et de confidentialité dans la conception de leurs produits et services, le déploiement d'infrastructures, d'applications et de logiciels de réseaux, ainsi qu'à mettre en œuvre et à contrôler des solutions de sécurité;
5. les parties prenantes à coopérer pour créer des environnements expérimentaux afin de permettre l'essai et le pilotage de nouvelles technologies et de nouveaux services dans de bonnes conditions de sécurité; à adopter rapidement les nouvelles technologies et les nouveaux services sûrs commercialisés;
6. toutes les parties prenantes à redoubler d'efforts pour lutter contre le pollupostage et les autres pratiques malveillantes en ligne et à coopérer activement avec les autorités nationales et internationales compétentes;
7. les fournisseurs de services et le secteur des TIC à s'attacher à renforcer la sécurité, le respect de la vie privée et la facilité d'utilisation des produits, des processus et des services, dans un souci de fiabilité et afin de prévenir et de combattre l'usurpation d'identité et d'autres attaques contre la vie privée;
8. les opérateurs de réseaux, les fournisseurs de services et le secteur privé à échanger et à mettre en œuvre des bonnes pratiques en matière de sécurité et à favoriser une culture de l'analyse et de la gestion des risques dans les organisations et les entreprises en encourageant des programmes de formation adaptés et en élaborant des plans d'urgence, et à inclure des solutions de sécurité dans les services qu'ils proposent à leurs clients.

II

(Communications)

COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE

Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objection

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2007/C 68/02)

Date d'adoption de la décision	3.1.2007
Aide n°	N 147/06
État membre	Danemark
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Fritagelse for affaldsafgift for forbrænding af fiberfraktioner der stammer fra afgasning og separering af husdyrgødning
Base juridique	Affalds- og råstofafgiftsloven (forslag til lov om ændring af affalds- og råstofafgiftsloven J nr. 2005-231-0051)
Type de la mesure	Régime
Objectif	Protection de l'environnement
Forme de l'aide	Réduction du taux d'imposition
Budget	Dépenses annuelles prévues: 20 millions DKK; montant global de l'aide prévue: 200 millions DKK
Intensité	—
Durée	4.1.2007-31.12.2016
Secteurs économiques	Tous les secteurs
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Skatteministeriet Nikolai Eigtveds Gade 28 DK-1402 København K
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	22.11.2006
Aide n°	N 222/06
État membre	Italie
Région	Sardegna
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Piano d'azione per il superamento del digital divide in Sardegna — Telecom Italia
Base juridique	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
Type de la mesure	Aide individuelle
Objectif	Développement sectoriel
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	Montant global de l'aide prévue: 6,1 millions EUR
Intensité	55 %
Durée	Jusqu'au 2008
Secteurs économiques	Services de postes et télécommunications
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Regione autonoma della Sardegna
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	9.2.2007
Aide n°	N 501/06
État membre	France
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Élargissement de la taxe fiscale affectée «matériaux de construction»
Base juridique	Loi de finance pour 2007 portant modification de l'article 71F de la loi de finances n. 2004-1312 du 30 décembre 2003
Type de la mesure	Régime
Objectif	Recherche et le développement
Forme de l'aide	Taxe parafiscale
Budget	Dépenses annuelles prévues: 1,6 million EUR; montant global de l'aide prévue: 10 millions EUR
Intensité	—
Durée	19.2.2007-31.12.2012
Secteurs économiques	Travaux de construction
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Ministère de l'Économie, des finances et de l'industrie 139, rue de Bercy F-75572 Paris
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	22.1.2007
Aide n°	N 515/06
État membre	Belgique
Région	Vlaanderen
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Steun aan ondernemingen voor ecologie-investeringen in het Vlaams Gewest
Base juridique	Decreet 31 januari 2003 betreffende het economisch ondersteuningsbeleid (Belgisch Staatsblad van 25 maart 2001)
Type de la mesure	Régime
Objectif	Protection de l'environnement
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	Dépenses annuelles prévues: 54 millions EUR; montant global de l'aide prévue: 378 millions EUR
Intensité	40 %
Durée	1.1.2004-31.12.2013
Secteurs économiques	—
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Vlaamse Overheid — Agentschap Economie Markiesstraat 1 B-1000 Brussel
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	6.12.2006
Aide n°	NN 14/06
État membre	Italie
Région	Sardegna
Intitulé (et/ou nom du bénéficiaire)	Ottana Energia Srl
Base juridique	Decreto del ministero delle Attività produttive del 13.12.2005
Type de mesure	Aide individuelle
Objectif	Permettre à l'entreprise en difficulté de poursuivre ses activités jusqu'à l'élaboration du programme de restructuration
Forme de l'aide	Garantie de prêt
Budget	Montant global de 5 millions EUR
Intensité	—
Durée	6 mois
Secteurs économiques	Secteur énergétique
Nom et adresse de l'autorité responsable	Ministero delle Attività produttive Via Molise, 2 I-00187 Roma
Autres renseignements	Les autorités italiennes mettront un terme à la garantie au profit de Ottana Energia dans les 15 jours suivant la date de réception de la lettre communiquée après adoption de la décision

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Autorisation des aides d'État dans le cadre des dispositions des articles 87 et 88 du traité CE
Cas à l'égard desquels la Commission ne soulève pas d'objections

(2007/C 68/03)

Date d'adoption de la décision	21.12.2006
Aide n°	NN 18/06
État membre	Royaume-Uni
Région	Pays de Galles
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Farming Connect Advisory Service (East Wales Cattle)
Base juridique	Agriculture Act 1986
Type de mesure	Régime d'aide
Objectif	Assistance technique
Forme des aides	Subvention
Budget	22,64 millions GBP (33,6 millions EUR)
Intensité	Jusqu'à 100 %
Durée	1.9.2002-31-10.2006
Secteur économique	Agriculture
Nom et adresse de l'autorité responsable	National Assembly for Wales Cathays Park Cartiff CF103NQ United Kingdom
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	29.1.2007
Aide n°	N 109/06
État membre	Italie
Région	Campania
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Modifica del piano agrumicolo della Campania
Base juridique	Delibera di giunta regionale n. 40 del 21.1.2005
Type de la mesure	Régime d'aide
Objectif	Les investissements dans les exploitations agricoles, l'encouragement de la production et de la commercialisation de produits de qualité
Forme de l'aide	Subvention directe

Budget	1 330 924,40 EUR
Intensité	Jusqu'à 55 %
Durée	Indéterminée
Secteurs économiques	Agriculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali Via XX settembre, 20 I-00187 Roma
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	4.1.2007
Aide n°	N 757/06
État membre	Italie
Région	Piemonte
Titre	Interventi nelle zone agricole colpite da calamità naturali (grandinate del 3 e 4 luglio 2006 — provincia di Cuneo)
Base juridique	Decreto legislativo n. 102/2004
Type de la mesure	Régime d'aide
Objectif	Compensation des dommages à la production agricole suite à des conditions météorologiques défavorables
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	On fait référence au régime approuvé (NN 54/A/04)
Intensité	Jusqu'à 100 % des dommages à la production agricole
Durée	Jusqu'à la fin des paiements
Secteurs économiques	Agriculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Ministero delle politiche agricole alimentari e forestali Via XX Settembre, 20 I-00187 Roma
Autres informations	Mesure d'application du régime approuvé par la Commission dans le cadre du dossier d'aide d'État NN 54/A/04 [lettre de la Commission C(2005) 1622 final du 7 juin 2005]

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	14.12.2006
Aide n°	N 759/06
État membre	Italie
Région	Puglia
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Interventi nelle zone agricole danneggiate (piogge alluvionali il 22 e il 23 ottobre 2005 nella provincia di Bari)
Base juridique	Decreto legislativo n. 102/2004
Type de la mesure	Régime d'aide
Objectif	Compensation des dommages aux structures des exploitations suite à des conditions météorologiques défavorables
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	On fait référence au régime approuvé (NN 54/A/04)
Intensité	Jusqu'à 100 %
Durée	Jusqu'à la fin des paiements
Secteurs économiques	Agriculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Ministero delle Politiche agricole alimentari e forestali Via XX settembre, 20 I-00187 Roma
Autres informations	Mesure d'application du régime approuvé par la Commission dans le cadre du dossier d'aide d'État NN 54/A/04 [lettre de la Commission C(2005) 1622 final du 7 juin 2005]

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	4.1.2007
Aide n°	N 769/06
État membre	Irlande
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Commercialisation et promotion de denrées alimentaires par le An Bord Bia (organisme irlandais pour l'alimentation). Modification de l'aide N 362/2000
Base juridique	— Government Decision (National Development Plan) — An Bord Bia Act 1994
Type de la mesure	Régime d'aide
Objectif	Produits de qualité, assistance technique, publicité
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	Le nouveau budget du régime s'élève à 68 millions EUR (soit une augmentation du 18,5 millions EUR)

Intensité	—
Durée	Jusqu'au 31.12.2007
Secteurs économiques	—
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	An Bord Bia Clanwilliam Cort Lower Mount Street Dublin 2 Ireland
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	22.12.2006
Aide n°	N 795/06
État membre	Hongrie
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Birtokfejlesztési hitel kamattámogatása
Base juridique	— 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
Type de mesure	Régime d'aide
Objectif	Aide à l'investissement
Forme de l'aide	Prêt à taux réduit
Budget	Dépense annuelle: 436 millions HUF Budget global: 2 000 millions HUF
Intensité	Maximum 24,06 %
Durée	Jusqu'au 31.12.2008
Secteurs économiques	Agriculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium Kossuth tér 11. H-1055 Budapest
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	22.12.2006
Aide n°	N 796/06
État membre	Hongrie
Région	—
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Birtok-összevonási célú termőföld vásárlás támogatása
Base juridique	— 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
Type de mesure	Régime d'aide
Objectif	Aide à l'investissement
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	Dépense annuelle: 300 millions HUF Budget global: 600 millions HUF
Intensité	Maximum 20 %
Durée	Jusqu'au 31.12.2008
Secteurs économiques	Agriculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Földművelésügyi és Vidékfejlesztési Minisztérium Kossuth tér 11. H-1055 Budapest
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	28.12.2006
Aide n°	N 807/06
État membre	Italie
Région	Puglia
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Programma di lotta contro la tristeza degli agrumi della regione Puglia
Base juridique	Legge regionale n. 20 del 30.12.2005
Type de la mesure	Régime d'aide
Objectif	Mesures de prévention et de compensation concernant une maladie des végétaux
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	500 000 EUR

Intensité	de 5 à 25 EUR par plante, pour la compensation de pertes
Durée	Deux ans
Secteurs économiques	A — Agriculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Regione Puglia Lungomare N. Sauro, 47 I-70121 Bari
Autres informations	Il s'agit de la modification du régime d'aide N 603/05 approuvé par la Commission, apportant la somme additionnelle de 500 000 EUR, fournie par la région Pouilles, au budget initial de 803 090,45 EUR provenant de l'État central. Cette somme additionnelle sera utilisée pour financer les mesures compensatoires en cas d'arrachage de plantes infectées

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	29.1.2007
Aide n°	N 831/06
État membre	Italie
Région	Lombardia
Titre (et/ou nom du bénéficiaire)	Aiuti regionali in agricoltura. Articolo 23 legge regionale n. 7/2000
Base juridique	Legge regionale n. 7 del 7.2.2000
Type de la mesure	Régime d'aide
Objectif	Interventions en faveur de l'agriculture de montagne
Forme de l'aide	Subvention directe
Budget	—
Intensité	Variable selon les mesures
Durée	1.1.2007-31.12.2007
Secteurs économiques	A — Agriculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Regione Lombardia Via Pola, 12/14 I-20124 Milano
Autres informations	Il s'agit de la prorogation au 31.12.2007 d'une des mesures approuvés par la Commission dans le cadre du régime N 49/2000, et notamment celle prévue par l'article 23 de la loi régionale n. 7 du 7 février 2000: «Aides à l'agriculture de montagne»

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Date d'adoption de la décision	29.1.2007
Aide n°	N 834/06
État membre	Pays-Bas
Région	Régime d'aide national
Titre	Wijziging van de parafiscale heffing voor levende eenden ter financiering van dierziektebestrijding
Base juridique	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
Type de la mesure	Régime d'aide
Objectif	La lutte contre les maladies animales
Forme de l'aide	Paiements à la suite de l'apparition d'un foyer de maladie contagieuse
Budget	Le budget total reste le même que pour la mesure N 352/04, qui est modifiée par la présente mesure. Il dépendra des coûts réels futurs qui seront supportés pour la lutte contre les maladies animales dans les différents secteurs
Intensité	100 %
Durée	2007-2010
Secteurs économiques	Aviculture
Nom et adresse de l'autorité chargée de l'octroi	Productschap voor Pluimvee en Eieren Postbus 460 2700 AL Zoetermeer Nederland
Autres informations	—

Le texte de la décision dans la (les) langue(s) faisant foi, expurgé des données confidentielles, est disponible sur le site:

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

Communication interprétative de la Commission concernant les procédures d'immatriculation des véhicules à moteur originaires d'un autre État membre

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2007/C 68/04)

1. INTRODUCTION

L'achat ou le transfert d'un véhicule à moteur dans un autre État membre sont devenus beaucoup plus faciles qu'il y a quelques années, en raison principalement de trois évolutions importantes.

a) Les différents systèmes nationaux de réception par type ont été remplacés par le système de réception CE par type de véhicule entier ([1]), qui s'applique à la plupart des voitures particulières et des motocycles sur une base obligatoire depuis janvier 1998 et juin 2003 respectivement. En conséquence, ces catégories de véhicules à moteur doivent respecter toutes les directives pertinentes relatives à la réception CE par type pour être mises sur le marché et les États membres ne peuvent pas refuser la vente, l'immatriculation ou la mise en service de tels véhicules. Une proposition de nouvelle «directive cadre» ([2]) est actuellement à l'examen au Parlement européen et au Conseil. Après son adoption, les véhicules utilitaires (autobus et autocars, camionnettes et camions) seront intégrés dans le système de réception CE par type de véhicule entier. Un processus de réception CE par type uniforme dans l'ensemble de l'Union européenne permet une immatriculation plus rapide et plus facile dans tous les États membres.

b) Le nouveau règlement d'exemption en bloc concernant l'application des règles de concurrence à la vente et à l'entretien des véhicules automobiles ([3]) a encore amélioré les possibilités, pour les consommateurs européens, de bénéficier du marché unique dans la pratique, afin qu'ils puissent profiter pleinement des différences de prix entre les divers États membres. Les consommateurs peuvent, par exemple, désormais utiliser sans limitations les services d'intermédiaires ou d'agents d'achat pour acquérir leur véhicule où bon leur semble. Les distributeurs ont davantage de liberté pour opérer en dehors de leur territoire national et vendre des véhicules à des consommateurs résidant dans d'autres États membres (ventes dites actives, en sus des ventes passives, dans le cadre desquelles les consommateurs prennent l'initiative d'approcher le distributeur).

c) La Communauté européenne (CE) a instauré un certificat d'immatriculation harmonisé pour les véhicules à moteur ([4]). Son principal objectif est de faciliter la libre circulation des véhicules immatriculés dans un État membre sur les routes des autres États membres et la remise en circulation des véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre.

Un grand nombre de citoyens et d'entreprises restent cependant réticents à l'idée d'acheter un véhicule à moteur dans un autre État membre, vu qu'ils craignent de devoir faire face à des formalités administratives inutiles et à des coûts supplémentaires dans leur pays d'origine. En outre, le transfert de véhicules à moteur dans un autre État membre demeure une source de plaintes, du fait notamment de procédures de réception par type et d'immatriculation contraignantes. Actuellement, pas moins de 20 % des affaires d'infraction en cours dans le domaine des articles 28 à 30 du traité CE et 7 % des cas SOLVIT ont trait à l'immatriculation des véhicules à moteur ([5]).

La présente communication vise à fournir, à la lumière de récentes évolutions intervenues dans la législation européenne et dans la jurisprudence de la Cour de justice, une vue d'ensemble exhaustive et actualisée des principes du droit communautaire applicables à l'immatriculation des véhicules à moteur dans un État membre autre que l'État d'achat et au transfert d'immatriculation entre États membres. Elle n'expose

([1]) Directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques (JO L 42 du 23.2.1970, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/40/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 161 du 14.6.2006, p. 12).

([2]) Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques destinés à ces véhicules [COM(2003) 418, modifiée par COM (2004) 738].

([3]) Règlement (CE) nº 1400/2002 de la Commission du 31 juillet 2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile (JO L 203 du 1.8.2002, p. 30). Règlement modifié par l'acte d'adhésion de 2003.

([4]) Directive 1999/37/CE du Conseil du 29 avril 1999 relative aux documents d'immatriculation des véhicules (JO L 138 du 1.6.1999, p. 57). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/103/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 344).

([5]) http://europa.eu.int/solvit/site/statistics/index_fr.htm

cependant pas les principes du droit communautaire qui s'appliquent aux taxes d'immatriculation et de circulation des voitures ([1]), lesquelles sont actuellement régies par les articles 25 ou 90 du traité CE ([2]).

La présente communication remplace dans son intégralité la communication interprétative de la Commission concernant les procédures de réception et d'immatriculation de véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre ([3]). Il convient toutefois de noter que seule la Cour de justice européenne est compétente pour se prononcer définitivement sur l'interprétation du droit communautaire.

La présente communication revêt un intérêt particulier pour les autorités des États membres chargées de la réception et de l'immatriculation des véhicules à moteur et les aidera à appliquer correctement le droit communautaire. La Commission élaborera un guide informel à l'intention des consommateurs, dans lequel le transfert et l'immatriculation de véhicules au sein de l'Union européenne seront expliqués.

En tout état de cause, la Commission continuera de suivre attentivement la mise en œuvre correcte des principes du droit communautaire applicables à l'immatriculation et au transfert des véhicules à moteur.

2. **TERMINOLOGIE**

La présente communication a pour objets la première immatriculation des véhicules à moteur, ainsi que l'immatriculation des véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre, indépendamment de leur caractère neuf ou usagé.

Aux fins de la présente communication, on entend par «véhicule à moteur»:

— tout véhicule automobile, complet ou incomplet, destiné à circuler sur route, pourvu d'au moins quatre roues et ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, ainsi que ses remorques, à l'exception des véhicules qui se déplacent sur rails, des tracteurs agricoles et forestiers, de toute machine mobile et des véhicules utilitaires lourds ([4]), ou

— tout véhicule à moteur à deux ou trois roues, jumelées ou non, destiné à circuler sur la route ([5]).

Un véhicule à moteur est «précédemment immatriculé dans un autre État membre» s'il a obtenu l'autorisation administrative de mise en circulation routière, comportant son identification et l'attribution d'un numéro d'immatriculation. La présente communication concerne donc également les véhicules à moteur ayant fait l'objet d'une immatriculation temporaire ou de courte durée, ou encore d'une immatriculation professionnelle.

La longueur de la période pendant laquelle un véhicule a été immatriculé dans un État membre avant son transfert dans un autre État membre est sans importance.

3. **IMMATRICULATION D'UN VÉHICULE À MOTEUR DANS L'ÉTAT MEMBRE DE RÉSIDENCE**

3.1. **Quel est l'État membre de résidence pour les besoins de l'immatriculation?**

Selon la Cour de justice, l'immatriculation est le corollaire naturel de l'exercice de la compétence fiscale en matière de véhicules automobiles. Elle facilite les contrôles tant pour l'État membre d'immatriculation que pour les autres États membres, dans la mesure où l'immatriculation dans un État membre constitue la preuve du paiement dans cet État des taxes sur les véhicules automoteurs ([6]).

([1]) Les principes du droit communautaire actuellement applicables aux taxes d'immatriculation et de circulation des voitures sont présentés dans un document d'information de la Commission sur les droits et obligations du citoyen européen en matière de fiscalité des transferts intracommunautaires de voitures et de leur utilisation transfrontalière, publié sur le site:
http://ec.europa.eu/taxation_customs/taxation/other_taxes/passenger_car/index_fr.htm

([2]) La Commission a adopté une proposition concernant les taxes sur les voitures particulières [COM(2005) 261 du 5.7.2006]. Cette proposition prévoit la suppression progressive des taxes d'immatriculation sur une période transitoire de cinq à dix ans et un système de remboursement des taxes automobiles résiduelles lorsqu'une voiture immatriculée dans un État membre est transférée définitivement pour immatriculation dans un autre État membre.

([3]) JO C 143 du 15.5.1996, p. 4.

([4]) Voir l'article premier de la directive 70/156/CEE.

([5]) C'est-à-dire tout motocycle relevant du champ d'application (article premier) de la directive 2002/24/CE du Parlement européen et du Conseil du 18 mars 2002 relative à la réception des véhicules à moteur à deux ou trois roues et abrogeant la directive 92/61/CEE du Conseil (JO L 124 du 9.5.2002, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/30/CE de la Commission (JO L 106 du 27.4.2005, p. 17).

([6]) Arrêt de la Cour de justice du 21 mars 2002, Cura Anlagen GmbH contre Auto Service Leasing GmbH (ASL), affaire C-451/99, recueil 2002, p. I-03193 (http://curia.europa.eu/fr/content/juris/index.htm).

Tout particulier doit immatriculer son véhicule dans l'État membre où il réside normalement. L'article 7 de la directive 83/182/CEE ([1]) et l'article 6 de la directive 83/183/CEE ([2]) fixent des règles précises pour déterminer la résidence normale dans les situations où les personnes concernées résident et circulent, respectivement temporairement ou en permanence, dans un État membre autre que le leur. La jurisprudence de la Cour de justice considère cependant que le critère quantitatif auquel se réfèrent ces articles (séjour obligatoire de plus de 185 jours par an dans un lieu déterminé) ne peut pas être considéré comme déterminant si d'autres facteurs font apparaître une situation différente.

D'après la Cour de justice, lorsqu'une personne dispose d'attaches à la fois personnelles et professionnelles dans deux États membres, le lieu de sa résidence normale, déterminé dans le cadre d'une appréciation globale en fonction de tous les éléments de fait pertinents, est celui où est localisé le centre permanent des intérêts de cette personne et, dans l'hypothèse où cette appréciation globale ne permet pas une telle localisation, la primauté doit être accordée aux attaches personnelles ([3]).

3.2. **Différentes étapes de l'obtention de l'immatriculation d'un véhicule à moteur**

La législation nationale actuelle des États membres prévoit (au maximum) trois étapes différentes pour immatriculer un véhicule à moteur dans l'État membre d'accueil:

— **l'homologation des caractéristiques techniques du véhicule à moteur**, qui, dans bon nombre de cas, consistera dans la réception CE par type. Certains types de véhicules à moteur continuent toutefois de faire l'objet de procédures de réception nationales,

— **le contrôle technique (contrôle de l'aptitude à la circulation routière) des véhicules usagés**, dont l'objectif est de vérifier, à des fins de protection de la santé et de la vie des personnes, que le véhicule à moteur en question est effectivement en bon état d'entretien au moment de l'immatriculation,

— **l'immatriculation du véhicule à moteur**, c'est-à-dire l'autorisation administrative de mise en circulation routière, comportant l'identification du véhicule à moteur et l'attribution à celui-ci d'un numéro d'immatriculation.

3.3. **Homologation des caractéristiques techniques du véhicule à moteur**

3.3.1. *Réception CE par type*

Toutes les voitures particulières produites en série réceptionnées depuis 1996, les motocycles réceptionnés depuis mai 2003 et les tracteurs réceptionnés depuis 2005 sont, en principe, soumis à la réception CE par type. Il s'agit là d'une procédure par laquelle un État membre certifie qu'un type de véhicule satisfait à l'ensemble des exigences européennes applicables en matière de sécurité et de protection de l'environnement. La réception CE par type est valable dans tous les États membres.

Lorsque le constructeur du véhicule à moteur introduit, conformément à la directive 70/156/CEE, sa **demande de réception CE par type** auprès de l'autorité compétente en matière de réception d'un État membre, laquelle accorde la réception CE par type au véhicule, si celui-ci répond à toutes les exigences des directives correspondantes ([4]), l'autorité compétente en matière de réception de cet État membre envoie à ses homologues des autres États membres un exemplaire de la fiche de réception par type pour chaque type de véhicule qu'elle a réceptionné ou refusé de réceptionner, ou auquel elle a retiré la certification.

En sa qualité de détenteur de la réception CE par type, le constructeur délivre un **certificat de conformité CE**, qui indique que le véhicule a été construit conformément au type de véhicule réceptionné. Ce certificat doit accompagner chaque véhicule neuf ayant fait l'objet d'une réception CE par type. De plus, les règles communautaires applicables en matière de concurrence font obligation aux constructeurs de délivrer les certificats de conformité CE dans des délais appropriés et de manière non discriminatoire, quelle que soit la destination et/ou l'origine du véhicule (c'est-à-dire indépendamment du fait que le véhicule soit vendu à un consommateur d'un autre État membre ou acquis par le revendeur auprès d'un distributeur d'un autre État membre).

([1]) Directive 83/182/CEE du Conseil du 28 mars 1983 relative aux franchises fiscales applicables à l'intérieur de la Communauté en matière d'importation temporaire de certains moyens de transport (JO L 105 du 23.4.1983, p. 59). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2006/98/CE (JO L 363 du 20.12.2006, p. 129).

([2]) Directive 83/183/CEE du Conseil du 28 mars 1983 relative aux franchises fiscales applicables aux importations définitives de biens personnels des particuliers en provenance d'un État membre (JO L 105 du 23.4.1983, p. 64). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 92/12/CEE (JO L 76 du 23.3.1992, p. 1).

([3]) Arrêt de la Cour de justice du 12 juillet 2001, Paraskevas Louloudakis contre Elliniko Dimosio, affaire C-262/99, recueil 2001, p. I-05547.

([4]) Les directives applicables sont énumérées à l'annexe IV, partie I, de la directive 70/156/CEE.

Les États membres ne peuvent immatriculer des véhicules neufs ayant obtenu une réception CE par type et en permettre la vente ou mise en service pour des motifs liés à leurs construction et fonctionnement que si ces véhicules sont accompagnés d'un certificat de conformité CE valide.

La législation européenne n'exige pas que le certificat de conformité CE reste avec le véhicule après l'immatriculation. Dans la plupart des États membres, ledit certificat est conservé par les autorités, une fois que le véhicule a été immatriculé.

Les véhicules neufs ayant obtenu une réception CE par type qui sont accompagnés d'un certificat de conformité valide ne peuvent pas être astreints à une nouvelle homologation de leurs caractéristiques techniques, ni au respect d'exigences techniques supplémentaires concernant leurs construction et fonctionnement, à moins qu'ils n'aient manifestement été modifiés après avoir quitté l'usine du constructeur. Une réglementation nationale qui subordonne l'immatriculation des véhicules à moteur munis d'un certificat de conformité communautaire valide à la présentation d'un certificat national qui en atteste la conformité à des exigences nationales, en matière de gaz d'échappement par exemple, n'est dès lors pas permise [1].

3.3.2. *Réception nationale*

En droit communautaire actuel, les catégories de véhicules à moteur suivantes ne sont pas soumises à la réception CE par type:

— véhicules utilitaires (autobus, autocars, camionnettes et camions) et remorques,

— véhicules construits en petites séries,

— véhicules réceptionnés sur une base individuelle.

Un véhicule à moteur neuf, non réceptionné CE par type, peut être soumis à une réception nationale dans l'État membre d'accueil avant de pouvoir être immatriculé. La réception nationale se traduira par la délivrance d'un certificat national de conformité, qui servira, entre autres, pour l'immatriculation du véhicule à moteur.

La réception nationale peut prendre la forme d'une réception par type ou d'une réception individuelle:

— la **réception nationale par type** et la réception nationale par type de petites séries sont destinées à assurer la conformité du type de véhicule aux exigences techniques nationales applicables. Elles donnent lieu à la délivrance d'un certificat national de conformité de type établi par le constructeur, dans lequel ce dernier confirme que le véhicule en cause a été construit conformément au type de véhicule réceptionné,

— la **réception nationale individuelle** concerne la certification de la conformité d'un véhicule donné (qu'il soit unique ou non) aux exigences nationales correspondantes. Cette procédure s'applique, en particulier, aux véhicules qui sont importés individuellement à partir de pays tiers et qui ne satisfont pas aux exigences de la réception européenne par type, ainsi qu'aux véhicules uniques.

Les procédures de réception nationale par type et individuelle pour les véhicules à moteur devant être utilisés ou immatriculés pour la première fois au sein de l'Union européenne sont normalement hors du champ d'application du droit communautaire.

En revanche, les procédures de réception nationale pour les véhicules à moteur qui ont déjà obtenu une réception nationale dans un autre État membre et pour ceux qui ont déjà été immatriculés dans un autre État membre doivent se conformer aux articles 28 et 30 du traité CE. Selon la jurisprudence de la Cour de justice, l'existence de telles procédures nationales n'est, en soi, pas nécessairement contraire à ces articles.

Cependant, ces réceptions doivent au moins remplir les conditions de procédure suivantes pour être conformes aux articles 28 et 30 du traité CE [2].

a) Les procédures nationales de réception doivent, en tout état de cause, être fondées sur des **critères objectifs, non discriminatoires et connus à l'avance**, de manière à encadrer l'exercice du pouvoir d'appréciation des autorités nationales, afin que celui-ci ne soit pas exercé de manière arbitraire.

---

[1] Arrêt de la Cour de justice du 29 mai 1997, procédure administrative engagée par VAG Sverige AB, affaire C-329/95, recueil 1997, p. I-02675.

[2] Arrêt de la Cour de justice du 22 janvier 2002, Canal Satélite Digital SL contre Administración General del Estado, en présence de Distribuidora de Televisión Digital SA (DTS), affaire C-390/99, recueil 2002, p. I-00607.

b) De telles procédures **ne doivent pas faire double emploi avec des contrôles** qui ont déjà été effectués dans le cadre d'autres procédures, soit dans ce même État, soit dans un autre État membre. Il s'ensuit que les autorités nationales ne sont pas en droit d'exiger des essais techniques, lorsque ceux-ci ont déjà été réalisés dans un autre État membre et que leurs résultats sont à la disposition des autorités ou peuvent, sur leur demande, être mis à leur disposition. Cela requiert une attitude active de la part de l'organisme national saisi d'une demande de réception d'un véhicule à moteur ou de reconnaissance, dans ce cadre, de l'équivalence d'un certificat émis par un organisme de réception d'un autre État membre. Une telle attitude active s'impose d'ailleurs, le cas échéant, également à ce dernier organisme et il incombe, à cet égard, aux États membres de s'assurer que les organismes de réception compétents coopèrent mutuellement dans le but de faciliter les procédures à suivre pour obtenir l'accès au marché national de l'État membre d'importation ([1]).

c) La procédure doit être aisément accessible, pouvoir être menée à terme dans des délais raisonnables et, si elle débouche sur un refus, la décision de refus doit pouvoir faire l'objet d'un recours juridictionnel. La procédure doit être expressément prévue dans un acte de portée générale engageant les autorités nationales. En outre, une procédure de réception nationale ne respecte pas les principes fondamentaux de la libre circulation des marchandises, si sa durée et les frais disproportionnés qu'elle engendre dissuadent le propriétaire du véhicule à moteur de demander la réception de ce dernier.

Les exigences techniques de l'État membre d'accueil ne doivent pas, sans nécessité, imposer que le véhicule à moteur soit modifié. Le fait que le véhicule à moteur était déjà immatriculé dans un autre État membre signifie que ses autorités compétentes ont considéré que le véhicule satisfaisait aux exigences techniques applicables sur leur territoire. La réception d'un véhicule à moteur déjà réceptionné dans un autre État membre, que ce véhicule ait déjà été immatriculé ou non, ne peut dès lors être refusée par les autorités nationales compétentes que si ledit véhicule présente un risque réel pour la santé publique. D'après la jurisprudence de la Cour de justice, les États membres, en exerçant leur pouvoir d'appréciation relatif à la protection de la santé publique, doivent respecter le principe de proportionnalité. Les moyens qu'ils choisissent doivent donc être limités à ce qui est effectivement nécessaire pour assurer la sauvegarde de la santé publique ou pour satisfaire à des exigences impératives tenant, par exemple, à la sécurité routière; ils doivent être proportionnés à l'objectif ainsi poursuivi, lequel n'aurait pas pu être atteint par des mesures restreignant d'une manière moindre les échanges intracommunautaires ([2]). L'article 30 du traité CE comportant une exception, d'interprétation stricte ([3]), à la règle de la libre circulation des marchandises à l'intérieur de la Communauté, **il incombe aux autorités nationales qui l'invoquent de démontrer, dans chaque cas d'espèce, que leur réglementation est nécessaire pour protéger effectivement les intérêts visés audit article** et, notamment, que la réception du véhicule à moteur en question présente un risque réel pour la santé humaine ou la sécurité routière.

On ne saurait raisonnablement défendre que la seule circonstance qu'un véhicule a été réceptionné selon les règles d'un autre État membre et présente éventuellement (mais pas nécessairement) certaines caractéristiques techniques différentes de celles prescrites par la législation de l'État membre de destination, ou de celles de la réception par type équivalente dans cet État, constitue un risque sérieux pour la santé et la vie des personnes ou pour l'environnement.

En pratique, cela exige que les autorités compétentes de l'État membre d'accueil procèdent comme suit:

a) les caractéristiques techniques d'un véhicule à moteur précédemment réceptionné et immatriculé dans un autre État membre devraient d'abord être évaluées à la lumière des règles techniques en vigueur dans l'État membre d'accueil, en se fondant toutefois non pas sur les règles actuellement en vigueur, mais sur celles qui (dans l'État membre d'accueil) l'étaient au moment de la réception dans l'État membre d'origine;

b) les autorités compétentes doivent tenir compte des essais effectués et des certificats délivrés par leurs homologues des autres États membres et par le constructeur ([4]). Des essais supplémentaires ne peuvent être imposés que s'ils sont nécessaires pour fournir aux autorités compétentes des informations non disponibles dans les certificats;

c) sur cette base, les autorités compétentes détermineront les points sur lesquels le véhicule à moteur n'est pas conforme aux règles techniques applicables dans l'État membre d'accueil au moment de la première réception du véhicule dans l'Union européenne;

([1]) Arrêt de la Cour de justice du 10 novembre 2005, Commission des Communautés européennes contre République portugaise, affaire C-432/03, recueil 2005, p. I-09665.
([2]) Arrêt de la Cour de justice du 5 février 2004, Commission des Communautés européennes contre République française, affaire C-24/00, recueil 2004, p. I-01277.
([3]) Arrêt de la Cour de justice du 5 février 2004, procédure pénale contre John Greenham et Léonard Abel, affaire C-95/01, recueil 2004, p. I-01333.
([4]) Arrêt de la Cour de justice du 16 octobre 2003, Commission des Communautés européennes contre République italienne, affaire C-455/01, recueil 2003, p. I-12023.

d) Les autorités compétentes ne pourront alors appliquer que des règles techniques nationales qui sont proportionnées à la lumière de l'une des raisons impératives reconnues par la Cour de justice comme exigences impératives ou mentionnées à l'article 30 du traité CE. Il convient de souligner que l'application de règles techniques nationales disproportionnées au véhicule à moteur en question violerait le droit communautaire, qui, en tout état de cause, prime le droit national.

3.4. **Contrôle technique (contrôle de l'aptitude à la circulation routière) des véhicules usagés**

L'objectif du contrôle technique est de vérifier que **le véhicule à moteur en question est effectivement en bon état d'entretien au moment de l'immatriculation**. Le fait qu'un véhicule à moteur a été utilisé sur la voie publique depuis le dernier contrôle technique peut toutefois justifier de le soumettre à un contrôle technique à l'occasion de son immatriculation dans un autre État membre.

Selon la jurisprudence de la Cour de justice ([1]), les États membres peuvent, par conséquent, exiger que **les véhicules à moteur précédemment immatriculés dans le même ou dans un autre État membre subissent un contrôle technique préalable à leur immatriculation**, à condition que cette inspection soit obligatoire pour tout transfert de propriété de tout véhicule à moteur similaire ou pour tout changement de titulaire du certificat d'immatriculation, indépendamment de ce que le véhicule à moteur ait été immatriculé dans le même ou dans un autre État membre. Le contrôle technique préalable à l'immatriculation **doit au moins remplir les mêmes conditions de procédure que l'homologation des caractéristiques techniques du véhicule à moteur**, à savoir:

a) il doit être fondé sur des **critères objectifs, non discriminatoires et connus à l'avance**, de manière à encadrer l'exercice du pouvoir d'appréciation des autorités nationales, afin que celui-ci ne soit pas exercé de manière arbitraire;

b) le contrôle technique **ne doit pas faire double emploi avec des contrôles** qui ont déjà été effectués dans le cadre d'autres procédures, soit dans le même État, soit dans un autre État membre. Lorsqu'un véhicule a été soumis au contrôle technique dans un État membre, le principe d'équivalence et de reconnaissance mutuelle, consacré par l'article 3, paragraphe 2, de la directive 96/96/CE du Conseil ([2]), exige que tous les autres États membres reconnaissent le certificat délivré à cette occasion, sans que cela les empêche d'exiger des tests supplémentaires aux fins de l'immatriculation sur leur territoire, pour autant que ces tests ne soient pas déjà couverts par ledit certificat ([3]);

c) la Commission est d'avis que la procédure de contrôle technique doit être aisément accessible et pouvoir être menée à terme dans des délais raisonnables. Le fait de limiter le contrôle technique des véhicules importés à des centres de contrôle spécifiques et désignés séparément peut constituer un obstacle aux échanges entre les États membres.

3.5. **Immatriculation du véhicule à moteur**

En immatriculant le véhicule à moteur, l'État membre autorise sa mise en circulation routière, ce qui implique l'identification du véhicule à moteur et l'attribution à celui-ci d'un numéro d'immatriculation.

3.5.1. *Première immatriculation des véhicules à moteur*

Pour les véhicules neufs réceptionnés CE par type qui sont achetés dans un autre État membre, l'État membre d'immatriculation doit demander, outre les données personnelles spécifiques de la personne ou de l'organisation sollicitant l'immatriculation reprises sous le code communautaire harmonisé C ([4]), le **certificat de conformité CE** ([5]).

Pour les véhicules non réceptionnés CE par type, l'État membre peut demander la présentation des fiches de réception nationale par type ou de réception nationale individuelle correspondantes (voir section 3.3.2).

([1]) Arrêt de la Cour de justice du 12 juin 1986, Bernhard Schloh contre SPRL Auto contrôle technique, affaire 50/85, recueil 1986, p. 01855, points 14-16; affaire C-451/99, points 62-64.
([2]) JO L 46 du 17.2.1997, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) nº 1882/2003 du Parlement européen et du Conseil (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).
([3]) Affaire C-451/99.
([4]) Comme décrit aux annexes I et II de la directive 1999/37/CE.
([5]) Article 7, paragraphe 1, de la directive 70/156/CEE.

La Commission estime que les États membres sont en droit de vérifier, au moment de l'immatriculation, si la TVA a été correctement payée.

Lorsqu'un *opérateur professionnel* établi dans un autre État membre vend un véhicule à moteur, il a l'obligation d'émettre une facture. Au regard de la TVA, il existe deux possibilités:

a) le véhicule à moteur est «neuf», c'est-à-dire soit la livraison est effectuée dans les six mois après la première mise en service soit le véhicule a parcouru un maximum de 6 000 kilomètres: conformément à l'article 2 de la directive 2006/112/CE du Conseil du 28 novembre 2006 relative au système commun de taxe sur la valeur ajoutée ([1]) (directive TVA), la TVA sera due dans l'État membre vers lequel le véhicule est transféré. Les livraisons de moyens de transport neufs sont exonérées dans l'État membre d'origine où l'opérateur est établi [article 138, paragraphe 2, point a), de la directive TVA]. Aux termes de cette disposition, il faudra, pour bénéficier de ladite exonération, justifier que le moyen de transport neuf est expédié ou transporté chez l'acquéreur, par le vendeur, par l'acquéreur ou pour leur compte, vers une destination située en dehors de l'État membre d'origine, mais dans la Communauté;

b) le véhicule à moteur n'est pas «neuf»: lorsqu'un particulier se rend dans un autre État membre pour acheter le véhicule à moteur et le ramène lui-même (ou le fait ramener), il l'achète au taux de TVA en vigueur au lieu de vente et il en résulte une taxation «à l'origine». La TVA sera due dans l'État membre où l'opérateur professionnel est établi. Lorsque le revendeur de voitures a acquis le véhicule auprès d'un acheteur initial qui, en particulier, n'a pas déduit la TVA comprise dans le prix d'achat du véhicule à moteur, le régime spécial des biens d'occasion («régime de la marge bénéficiaire») sera applicable (articles 312 et suiv. de la directive TVA).

Lorsqu'un *particulier* vend son véhicule à moteur, ce dernier peut, au regard de la TVA, être considéré comme:

a) «neuf» [pour la définition du véhicule neuf, voir le point a) ci-dessus]: dans ce cas, la TVA sera due dans l'État membre vers lequel le véhicule est transféré (article 2 de la directive TVA). Afin d'éviter une double imposition, le particulier qui a vendu la «voiture neuve» a le droit de déduire ou de se faire rembourser la TVA comprise dans le prix d'achat à l'intérieur de l'État membre d'origine, dans la limite ou à concurrence du montant de la taxe dont il serait redevable si la livraison était imposable dans l'État membre d'origine (article 172 de la directive TVA);

b) non «neuf»: la transaction est en dehors du champ d'application de la TVA. Aucune TVA ne sera due.

La Commission considère que les autorités nationales peuvent également exiger, au moment de l'immatriculation, une **preuve de la couverture d'assurance**.

3.5.2. *Véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre*

Pour les véhicules à moteur précédemment immatriculés dans un autre État membre, l'État membre d'immatriculation ne peut demander que la production des documents suivants:

a) **l'original ou une copie du certificat d'immatriculation non harmonisé délivré dans un autre État membre**: beaucoup de véhicules immatriculés avant 2004 sont encore munis d'un certificat d'immatriculation non harmonisé. En droit communautaire, il n'existe aucune obligation de transmettre l'original ou une copie de ce type de certificat délivré dans un autre État membre aux autorités d'immatriculation nationales de l'État membre de destination. La Commission est néanmoins d'avis que le droit national peut obliger l'acquéreur à produire, avant l'immatriculation du véhicule à moteur, une copie du certificat d'immatriculation délivré dans l'État membre d'origine, afin d'éviter la duplication des contrôles administratifs ou de réduire la criminalité automobile;

b) **le certificat d'immatriculation harmonisé**: le certificat d'immatriculation harmonisé délivré par un État membre doit être reconnu par les autres États membres en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule dans un autre État membre ([2]). L'acquéreur d'un véhicule à moteur muni du certificat d'immatriculation harmonisé se sera vu remettre la partie I de l'ancien certificat d'immatriculation dans tous les cas et la partie II, pour autant que celle-ci ait été délivrée. La partie I de l'ancien certificat d'immatriculation et la partie II (si elle a été délivrée) doivent être remises aux autorités d'immatriculation de l'État membre de destination, afin que celles-ci puissent retirer la (les) partie(s) remise(s) de l'ancien certificat d'immatriculation. Ces autorités doivent en informer, dans un délai de deux mois, les autorités de l'État membre qui ont délivré le certificat retiré. De surcroît, elles doivent renvoyer le certificat retiré auxdites autorités, si

([1]) JO L 347 du 11.12.2006, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la décision 2007/133/CE (JO L 57 du 24.2.2007, p. 12).
([2]) Article 4 de la directive 1999/37/CE.

celles-ci en font la demande dans les six mois suivant le retrait. Lorsque le certificat d'immatriculation est composé des parties I et II ([1]) et que la partie II fait défaut, les autorités compétentes de l'État membre où la nouvelle immatriculation a été demandée peuvent décider, dans des cas exceptionnels, d'immatriculer à nouveau le véhicule, mais uniquement après avoir obtenu la confirmation, par voie écrite ou électronique, des autorités compétentes de l'État membre où le véhicule était précédemment immatriculé, que le demandeur a le droit d'immatriculer à nouveau le véhicule dans un autre État membre ([2]);

c) le certificat de conformité CE ou national:

— les autorités nationales ne peuvent pas demander le certificat de conformité CE pour les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre si le précédent certificat d'immatriculation du véhicule est pleinement conforme au modèle figurant dans la directive 1999/37/CE. En vertu de l'article 4 de cette directive, le certificat d'immatriculation délivré par un État membre doit être reconnu par les autres États membres en vue de la nouvelle immatriculation du véhicule à moteur dans ces États,

— par contre, les autorités nationales peuvent demander le certificat de conformité CE pour les véhicules précédemment immatriculés dans un autre État membre lorsque le certificat d'immatriculation non harmonisé de l'autre État membre ne leur permet pas d'identifier le véhicule à moteur avec suffisamment de précision,

— si le véhicule à moteur n'est pourvu d'aucun certificat de conformité CE, les autorités nationales peuvent demander un certificat de conformité national;

d) une preuve du paiement de la TVA, si le véhicule est neuf au regard de la TVA (voir section 3.5.1);

e) un certificat d'assurance;

f) un **certificat de contrôle technique**, si un tel contrôle est obligatoire pour toutes les nouvelles immatriculations de véhicules à moteur précédemment immatriculés dans le même ou un autre État membre.

4. TRANSFERT D'UN VÉHICULE À MOTEUR DANS UN AUTRE ÉTAT MEMBRE

Un véhicule à moteur peut bien évidemment être placé sur une remorque ou un camion, puis transporté dans un autre État membre, mais, dans un grand nombre de cas, il sera conduit dans l'État membre de destination.

La plupart des États membres indiquent expressément qu'un véhicule à moteur ne peut pas, en règle générale, être conduit sur la voie publique sans porter un numéro d'immatriculation. La situation la plus courante est celle où le véhicule à moteur est conduit avec les plaques d'immatriculation de l'État membre d'origine ou de l'État membre de destination.

En outre, la responsabilité civile doit rester couverte par une assurance ([3]) et il est conseillé aux automobilistes d'avoir sur eux la «carte verte», c'est-à-dire le certificat international d'assurance ([4]), lorsqu'ils utilisent leur véhicule. À la suite de la signature d'un accord multilatéral ([5]) par l'ensemble des États membres (ainsi que par Andorre, la Croatie, le Liechtenstein, la Norvège et la Suisse), la plaque d'immatriculation du véhicule équivaut toutefois à un certificat d'assurance, ce qui permet aux véhicules munis d'une plaque d'immatriculation de l'un des pays précités de circuler librement à l'intérieur de cette zone géographique, sans aucun contrôle aux frontières du certificat de l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire.

([1]) D'après le considérant 7 de la directive 1999/37/CE, les États membres utilisent un certificat d'immatriculation qui comporte soit une partie unique, soit deux parties distinctes et, «à l'heure actuelle, il convient de laisser coexister ces deux systèmes». En conséquence, l'article 3, paragraphe 1, de la directive dispose que le certificat d'immatriculation se compose soit d'une seule partie conforme à l'annexe I, soit de deux parties conformes aux annexes I et II. La référence à la partie II ne s'applique qu'aux États membres qui ont adopté le système du certificat d'immatriculation à deux parties distinctes (parties I et II).

([2]) Article 5, paragraphe 2, de la directive 1999/37/CE.

([3]) Directive 72/166/CEE du Conseil du 24 avril 1972 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs, et au contrôle de l'obligation d'assurer cette responsabilité (JO L 103 du 2.5.1972, p. 1). Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2005/14/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 149 du 11.6.2005, p. 14).

([4]) Tout automobiliste peut obtenir une carte verte auprès de l'assureur qui lui a délivré l'assurance responsabilité civile automobile obligatoire. Le système de la carte verte a été instauré en 1953 sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies et sa gestion est assurée par le Conseil des bureaux. La carte verte certifie que l'automobiliste possède, en matière d'assurance responsabilité civile obligatoire, au moins la couverture minimale requise par la législation des pays visités (pour de plus amples informations, voir: http://www.cobx.org/public/NXhomeEng-Public.htm).

([5]) Accord entre les bureaux nationaux d'assurance des États membres de l'Espace économique européen et d'autres États associés, signé le 30 mai 2002 et figurant à l'annexe de la décision 2003/564/CE de la Commission du 28 juillet 2003 sur l'application de la directive 72/166/CEE du Conseil concernant les contrôles de l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation de véhicules automoteurs (JO L 192 du 31.7.2003, p. 23).

Il existe deux moyens de conduire légalement un véhicule à moteur dans l'État membre de destination: le véhicule porte soit une plaque d'immatriculation professionnelle, soit une plaque d'immatriculation temporaire.

4.1. **Conduite du véhicule à moteur avec des plaques d'immatriculation professionnelles**

La majorité des États membres disposent de systèmes d'immatriculation professionnelle, afin de permettre aux détaillants automobiles de conduire des véhicules à moteur sur la voie publique pendant une très courte période, sans être obligés de les faire immatriculer officiellement. De tels systèmes sont réservés aux constructeurs, assembleurs, distributeurs et revendeurs, pour les véhicules à moteur dont ils sont le propriétaire.

La plupart des États membres ne délivrent pas de certificats d'immatriculation professionnels proprement dits, impliquant l'identification du véhicule. Ils fournissent généralement un autre type de document, établissant le lien entre les plaques d'immatriculation et leur détenteur, et/ou obligent ce dernier à tenir un carnet de bord dans lequel les circulations effectuées avec les plaques d'immatriculation sont enregistrées.

L'article 35, paragraphe 1, alinéa a), de la convention de Vienne sur la circulation routière ([1]) dispose que les parties contractantes ne peuvent pas interdire la circulation des véhicules à moteur immatriculés par une autre partie contractante, pour autant que leur conducteur soit porteur d'un certificat d'immatriculation. Les parties contractantes doivent également reconnaître les certificats d'immatriculation délivrés par les autres parties contractantes conformément à la convention. En revanche, la convention de Vienne ne contient aucune disposition qui oblige ou autorise les parties contractantes à interdire la libre circulation des véhicules non conformes à la convention.

Compte tenu de la liberté du transit des marchandises à l'intérieur de la Communauté ([2]), la circulation intracommunautaire des véhicules à moteur portant un numéro d'immatriculation professionnel délivré dans un autre État membre est régie par le traité CE ([3]), et notamment par son article 28. Toute entrave éventuelle doit être justifiée conformément à l'article 30 du traité CE ou au regard de l'une des exigences impératives acceptées par la Cour de justice.

Le principe selon lequel chaque État membre doit prendre toutes les mesures utiles pour que la responsabilité civile relative à la circulation des véhicules ayant leur stationnement habituel sur son territoire soit couverte par une assurance s'applique normalement aussi aux véhicules munis de plaques d'immatriculation professionnelles. Les dommages couverts ainsi que les modalités de cette assurance sont déterminés dans le cadre de ces mesures. Les États membres peuvent cependant exclure de cette obligation d'assurance (c'est-à-dire déroger à la disposition susmentionnée) les véhicules portant des plaques d'immatriculation professionnelles, si de telles plaques figurent sur une liste établie par l'État membre concerné et notifiée aux autres États membres, de même qu'à la Commission. Dans ce cas, les autres États membres conservent le droit d'exiger que le détenteur d'un tel véhicule soit en possession d'une carte verte en état de validité ou qu'il conclue un contrat d'assurance-frontière, dans les conditions fixées par chaque État membre ([4]). Une nouvelle modification apportée à la directive 72/166/CEE par la cinquième directive sur l'assurance automobile 2005/14/CE ([5]) prévoit néanmoins que les véhicules dispensés de l'obligation d'assurance en raison du port d'une plaque spéciale devraient être traités de la même manière que les véhicules non assurés. Les victimes d'accidents causés par de tels véhicules pourront demander à être indemnisées par l'organisme d'indemnisation du pays dans lequel l'accident est survenu. Cet organisme devrait, à son tour, pouvoir faire valoir son droit auprès du fonds de garantie établi dans le pays où le véhicule est habituellement stationné.

4.2. **Port de plaques d'immatriculation temporaires**

De nombreux États membres ont mis en place un système d'immatriculation temporaire pour que le véhicule à moteur puisse être conduit pendant une courte période avant d'obtenir une immatriculation définitive ou de quitter le territoire national. L'immatriculation temporaire a le plus souvent lieu dans l'État membre d'origine du véhicule. La Commission estime toutefois que le principe général de liberté du transit des marchandises et la directive relative aux documents d'immatriculation des véhicules emportent que l'État membre d'origine devrait également accepter l'utilisation — sur son territoire — des plaques et certificats d'immatriculation temporaires délivrés par l'État membre de destination.

([1]) Commission économique pour l'Europe des Nations unies, 8 novembre 1968, telle que modifiée.
([2]) Arrêt de la Cour de justice du 23 octobre 2003, Administration des douanes et droits indirects contre Rioglass SA et Transremar SL, affaire C-115/02, recueil 2003, p. I-12705, point 18.
([3]) Voir l'arrêt de la Cour de justice du 2 octobre 2003, Procédure pénale contre Marco Grilli, affaire C-12/02, recueil 2003, p. I-11585.
([4]) Article 4, point b), de la directive 72/166/CEE.
([5]) Article premier, paragraphe 3, point b). À mettre en œuvre par les États membres le 11 juin 2007, au plus tard.

Pour l'immatriculation temporaire, les États membres peuvent délivrer:

— soit **un certificat d'immatriculation temporaire qui ne diffère pas, ou que très légèrement, du modèle présenté dans la directive 1999/37/CE**: dans ce cas, les autres États membres sont obligés de reconnaître le certificat d'immatriculation temporaire délivré par un État membre en vue de l'identification du véhicule en circulation internationale, pour autant que, conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive ([1]), le conducteur soit porteur de la partie I du certificat d'immatriculation;

— soit **un certificat d'immatriculation temporaire qui diffère considérablement du modèle présenté dans la directive 1999/37/CE**: les autres États membres doivent alors, en principe, reconnaître le certificat conformément aux articles 28 et 30 du traité CE.

La libre circulation du véhicule à moteur muni d'une plaque et d'un certificat d'immatriculation temporaires ne peut être entravée que pour des raisons liées à la sécurité routière (telles que les capacités de conduite du conducteur, le respect par ce dernier du code de la route local ou l'aptitude à la circulation routière du véhicule à moteur), en cas de suspicion raisonnable de vol de véhicule, ou lorsque les autorités de contrôle ont des doutes fondés quant à la validité du certificat.

Par ailleurs, il est recommandé aux automobilistes d'être porteur de la «carte verte», qui confirme l'existence d'une couverture d'assurance correspondant au moins au niveau minimal obligatoire requis par la législation du pays visité. Pendant le trajet et jusqu'à son immatriculation définitive dans l'État membre de destination, le véhicule doit être couvert par une police d'assurance émise par un assureur autorisé à exercer dans l'État d'origine du véhicule. Une nouvelle disposition ([2]), à transposer par les États membres le 11 juin 2007 au plus tard, spécifie cependant que, lorsqu'un véhicule est expédié d'un État membre dans un autre, l'État membre de destination est réputé être celui où le risque est situé, dès acceptation de la livraison par l'acheteur, pour une période de trente jours, même si le véhicule n'a pas été officiellement immatriculé dans l'État membre de destination. L'acheteur du véhicule pourra ainsi obtenir une couverture d'assurance dans son État membre de résidence, même si le véhicule porte encore une plaque d'immatriculation étrangère (plaque temporaire du pays d'origine). Sur le plan pratique, cela signifie que l'assurance devrait être souscrite dans le pays de destination. Une telle assurance peut être proposée par des entreprises d'assurances établies soit dans l'État membre de destination, soit dans d'autres États membres à partir desquels elles fournissent des services dans l'État membre de destination sur la base de la libre prestation de services ou de la liberté d'établissement.

5. **VOIES DE RECOURS**

Toute décision des autorités nationales portant refus de la réception par type ou de l'immatriculation du véhicule à moteur doit être notifiée à l'intéressé, avec indication des voies de recours que lui ouvre la législation en vigueur dans l'État membre concerné et des délais dans lesquels il peut les utiliser ([3]).

En dehors des voies de recours formelles dont dispose, au niveau national, la personne demandant l'immatriculation, les citoyens et les entreprises peuvent rechercher une solution à leurs problèmes de réception ou d'immatriculation de véhicules via le réseau SOLVIT ([4]). Le recours au système SOLVIT est gratuit.

Il est également possible de s'adresser directement à la Commission européenne et de déposer une plainte contre un État membre. La Commission, si elle considère qu'un État membre n'a pas rempli ses obligations au titre du traité CE, peut engager une procédure d'infraction à son encontre en vertu de l'article 226 de ce même traité.

([1]) La directive 1999/37/CE s'applique également aux certificats d'immatriculation temporaires, qui devraient être reconnus par les États membres sur la base de l'article premier, de l'article 2, point b), et de l'article 4 de la directive.

([2]) Nouvel article 4 *bis* inséré dans la troisième directive 90/232/CEE du Conseil (JO L 129 du 19.5.1990, p. 33) relative à l'assurance de la responsabilité civile résultant de la circulation des véhicules automoteurs par la directive 2005/14/CE.

([3]) Article 12 de la directive 70/156/CEE.

([4]) http://europa.eu.int/solvit/

IV

(Informations)

INFORMATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS ET ORGANES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION

Taux de change de l'euro [1]

23 mars 2007

(2007/C 68/05)

1 euro =

	Monnaie	Taux de change		Monnaie	Taux de change
USD	dollar des États-Unis	1,3327	RON	leu roumain	3,3630
JPY	yen japonais	156,65	SKK	couronne slovaque	33,582
DKK	couronne danoise	7,4505	TRY	lire turque	1,8479
GBP	livre sterling	0,67780	AUD	dollar australien	1,6519
SEK	couronne suédoise	9,3135	CAD	dollar canadien	1,5432
CHF	franc suisse	1,6164	HKD	dollar de Hong Kong	10,4103
ISK	couronne islandaise	88,46	NZD	dollar néo-zélandais	1,8654
NOK	couronne norvégienne	8,1150	SGD	dollar de Singapour	2,0217
BGN	lev bulgare	1,9558	KRW	won sud-coréen	1 248,54
CYP	livre chypriote	0,5805	ZAR	rand sud-africain	9,6281
CZK	couronne tchèque	27,973	CNY	yuan ren-min-bi chinois	10,2991
EEK	couronne estonienne	15,6466	HRK	kuna croate	7,3815
HUF	forint hongrois	246,70	IDR	rupiah indonésien	12 140,90
LTL	litas lituanien	3,4528	MYR	ringgit malais	4,6065
LVL	lats letton	0,7096	PHP	peso philippin	64,003
MTL	lire maltaise	0,4293	RUB	rouble russe	34,6730
PLN	zloty polonais	3,8760	THB	baht thaïlandais	42,402

[1] *Source:* taux de change de référence publié par la Banque centrale européenne.

Lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013 — Carte des aides d'État: Portugal, Chypre

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2007/C 68/06)

N 727/06 — PORTUGAL

Carte des aides d'État à finalité régionale 1.1.2007-31.12.2013

(approuvée par la Commission le 7.2.2007)

NUTS II	NUTS III	Plafond pour les aides régionales à l'investissement ([1]) (applicable aux grandes entreprises)	
1. **Régions pouvant bénéficier d'aides en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité CE pendant la totalité de la période 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	Plafond pour les aides régionales à l'investissement [1] (applicable aux grandes entreprises)	
RA Madeira	RA Madeira	52	40
RA Açores	RA Açores	52	50

2. **Régions pouvant bénéficier d'aides en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point a), du traité CE jusqu'au 31.12.2010** [2]
(régions à effet statistique)

Algarve	Algarve	30	20

3. **Régions pouvant bénéficier d'aides en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE pendant la totalité de la période 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. **Régions pouvant bénéficier d'aides en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE pendant la période 1.1.2007-31.12.2008 à hauteur de 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] Pour les projets d'investissement comprenant des dépenses admissibles n'excédant pas 50 millions EUR, ce plafond est relevé de 10 points de pourcentage pour les entreprises de taille moyenne et de 20 points de pourcentage pour les petites entreprises, telles que celles-ci sont définies dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micros, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36). Pour les grands projets d'investissement dont les dépenses admissibles sont supérieures à 50 millions EUR, ce plafond fait l'objet d'une correction conformément au point 67 des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013.

[2] Une ou plusieurs de ces régions pourrai(en)t rester éligible(s) en vertu de l'article 87, paragraphe 3, point a), et le plafond pour la période 1.1.2011-31.12.2013 sera porté à 30 % si un réexamen qui doit avoir lieu en 2010 montre que le PIB par habitant de la région concernée est inférieur à 75 % de la moyenne de l'UE-25.

N 814/06 — CHYPRE

Carte des aides d'État à finalité régionale 1.1.2007-31.12.2013

(approuvée par la Commission le 24.1.2007)

CHYPRE	Plafonds des aides régionales à l'investissement [1] (applicables aux grandes entreprises)

1. **Communes admissibles à une aide en application de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, à une intensité de 15 %, pour l'ensemble de la période 2007-2013**

1012 Δήμος Στροβόλου, 1023 Δήμος Λατσιών (Λακκιά), 1024 Γέρι, 1100 Σιά, 1101 Μαθιάτης, 1102 Αλάμπρα, 1103 Αγία Βαρβάρα, 1104 Κοτσιάτης, 1105 Νήσου, 1106 Πέρα Χωριό, 1107 Δήμος Ιδαλίου, 1108 Λύμπια, 1109 Λυθροδόντας & Μονή Προφήτη Ηλία, 1120 Ποταμιά, 1121 'Αγιος Σωζόμενος, 1200 Καμπί, 1201 Φαρμακάς, 1202 Απλίκι, 1203 Λαζανιάς (Περιλ. Μονή Μαχαιρά), 1204 Γούρρη, 1205 Φικάρδου (Περιλ. Οικ. Πύργου), 1206 'Αγιος Επιφάνιος (Ορεινής), 1207 Καλό Χωριό (Ορεινής), 1208 Μαλούντα, 1209 Κλήρου, 1210 Αρεδιού, 1211 'Αγιος Ιωάννης (Μαλούντας), 1212 Αγροκηπιά, 1213 Μιτσερό (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 Επισκοπειό, 1229 Ψιμολόφου, 1230 Εργάτες, 1240 'Αγιοι Τριμιθιάς, 1241 Παλαιομέτοχο, 1243 Κοκκινοτριμιθιά, 1244 Μάμμαρη, 1300 Παλαιχώρι Μόρφου, 1301 Ασκάς, 1302 'Αλωνα, 1303 Φτερικούδι, 1304 Πολύστυπος, 1305 Λαγουδερά, 1306 Σαράντι, 1307 Λιβάδια, 1308 Αληθινού, 1309 Πλατανιστάσα, 1310 Παλαιχώρι Ορεινής, 1320 Ξυλιάτος, 1321 'Αγιος Γεώργιος Καυκάλλου, 1322 Νικητάρι (Περιλ. Ασίνου), 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 Περιστερώνα, 1362 Αστρομερίτης, 1368 Μένικο, 1400 Σπήλια, 1402 Αγία Ειρήνη, 1403 Καννάβια (Περιλ. Καπουρά), 1404 Κακοπετριά -Πλατάνια,Αγ.Νικ.Στ., 1405 'Αγιος Θεόδωρος (Σολέας), 1406 Γαλάτα, 1407 Σινάορος, 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,Ι.Λαμπ., 1425 Γερακιές, 1426 Τσακίστρα (Περιλ. Μονή Κύκκου), 1427 Κάμπος, 1430 Άγιος Νικόλαος (Λεύκας), 1456 Πάνω Πύργος, 1457 Κάτω Πύργος, 1458 Σελλάδι του Άππη, 1459 Αλεύγα, 1460 Πηγένια (Περιλ. Χαλέρι), 1461 Παχύαμμος, 1465 Φροδίσια (Βροδίσια), 1462 'Αγιος Θεόδωρος (Τιλλιρίας), 3100 Δήμος Αγίας Νάπας -& Αγία Θέκλα, 3101 Δήμος Παραλιμνίου, 3102 Δήμος Δερύνειας-Στροβίλ.&Α.Νικ., 3103 Σωτήρα, 3104 Λιοπέτρι, 3105 Φρέναρος, 3110 Αυγόρου (& Μονή 'Αγιος Κενδέας), 4010 Δήμος Αραδίππου, 4011 Λιβάδια, 4012 Δρομολαξιά, 4013 Μενεού, 4100 Κελλιά, 4102 Βορόκληνη(Ορόκληνη), 4103 Αβδελλερό, 4110 Κίτι, 4111 Περιβόλια, 4112 Τερσεφάνου, 4113 Σοφτάδες, 4120 Μαζωτός, 4121 Αλαμινός, 4122 Αναφωτίδα, 4123 Απλάνταη, 4124 Κιβισίλι, 4125 Αλεθρικό, 4126 Κλαυδιά, 4127 Αγγλισίδες, 4128 Μενόγεια, 4202 Δήμος Αθιένου, 4210 Καλό Χωριό, 4211 Αγία 'Αννα, 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 Τόχνη, 4304 Χοιροκοιτία, 4305 Ψεματισμένος, 4306 Μαρώνι, 4307 'Αγιος Θεόδωρος, 4308 Σκαρίνου, 4309 Κοφίνου, 4310 Κάτω Λεύκαρα, 4311 Δήμος Πάνω Λευκάρων, 4312 Κάτω Δρυς, 4313 Βάβλα (Περιλ. Νονή Αγίου Μηνά), 4314 Λάγεια, 4315 Ορά (Περιλ. Δράπια και Παρσάτα), 4316 Μελίνη, 4317 Οδού, 4318 'Αγιοι Βαβατσινιάς, 4319 Βαβατσινιά, 5011 Δήμος Μέσα Γειτονιάς, 5012 Δήμος Αγίου Αθανασίου, 5020 Πάνω Πολεμίδια, 5021 Ύψωνας, 5022 Δήμος Κάτω Πολεμιδιών, 5100 Παλόδεια, 5101 Παραμύθα-& Μονή Παναγίας Ευαγγ., 5102 Σπιτάλι, 5103 Φασούλα, 5104 Μαθικολώνη, 5105 Γεράσα, 5106 Αψιού, 5107 Απεσιά, 5108 Κορφή, 5109 Λιμνάτης, 5110 Καπηλειό, 5120 Μουτταγιάκα, 5121 Αρμενοχώρι, 5122 Φοινικάρια, 5123 Ακρούντα, 5124 'Αγιος Τύχων, 5125 Παρεκκλησιά, 5126 Πεντάκωμο, 5127 Μοναγρούλλι, 5128 Μονή, 5129 Πύργος, 5130 Ασγάτα (Περ.Μεταλλεία Πλατείες), 5131 Βάσα (Κελλακίου), 5132 Σανίδα, 5133 Πραστιό (Κελλακίου), 5134 Κλωνάρι, 5135 Βίκλα, 5136 Κελλάκι -& Μονή Ζωοδόχου Πηγής, 5137 Ακαπνού, 5138 Επταγώνεια, 5140 Διερώνα, 5141 Αρακαπάς, 5142 'Αγιος Παύλος, 5143 'Αγιος Κωνσταντίνος, 5144 Συκόπετρα, 5145 Λουβαράς, 5146 Καλό Χωριό (Περιλ. 'Αθρακος), 5147 Ζωοπηγή, 5223 Πλατανίστεια, 5224 'Αγιος Θωμάς, 5225 Αλέκτορα, 5226 Ανώγυρα, 5227 Πισσούρι, 5302 'Αλασσα, 5305 'Αγιος Αμβρόσιος, 5306 'Αγιος Θεράπων, 5307 Λόφου, 5308 Πάχνα, 5310 'Αγιος Γεώργιος, 5311 Δωρός, 5312 Λάνεια, 5313 Σιλίκου, 5314 Μονάγρι-& Μονή Παναγίας Αμασγού, 5315 Τριμήκληνη, 5316 'Αγιος Μάμας, 5317 Κουκά, 5318 Μονιάτης-Μέσα Ποτ.,Σαϊττάς,Φυλ., 5320 Δωρά, 5321 Γεροβάσα, 5322 'Αρσος, 5323 Κισσούσα, 5324 Μαλιά, 5325 Βάσα (Κοιλανίου), 5326 Βουνί, 5327 Πέρα Πεδί, 5328 Μανδριά, 5329 Ποταμιού, 5330 'Ομοδος, 5331 Κοιλάνι, 5340 'Αγιος Δημήτριος, 5341 Παλαιόμυλος, 5342 Πρόδρομος (Περιλ. Τρικουκκιά), 5343 Καμινάρια, 5344 Τρεις Ελιές, 5345 Λεμίθου, 5350 Κάτω Πλάτρες (Τορναρίδες), 5351 Πάνω Πλάτρες (Περιλ. Τροόδος), 5352 Φοινί (Περ. Μονή Τροοδίτισσας), 5353 Πάνω Αμίαντος, 5354 Κάτω Αμίαντος, 5360 'Αγιος Θεόδωρος, 5361 'Αγιος Ιωάννης, 5362 Κάτω Μύλος, 5363 Ποταμίτισσα, 5364 Δύμες, 5365 Πελένδρι (Περιλ. Κάρδαμα), 5366 Αγρός, 5367 Αγρίδια, 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 Νικόκλεια, 6103 Σουσκιού, 6104 Τίμη, 6106 'Αγία Βαρβάρα, 6107 Αναρίτα, 6108 Φοίνικας, 6110 Μαραθούντα, 6111 'Αρμου, 6112 Επισκοπή, 6113 Νατά, 6114 Χολέτρια, 6115 Αξύλου, 6116 Ελεδιό, 6120 Τσάδα, 6121 Κοίλη, 6122 Στρουμπί, 6123, Πολέμι, 6124 Καλλέπεια (Περιλ. Μορόνερο), 6125 Λετύμβου, 6126 Πιταργού, 6127 Κούρδακα, 6128 Λεμώνα, 6129 Χούλου, 6130 Ακουρσός, 6132 Κάθικας, 6200 Πάνω Αρχιμανδρίτα-& Κάτω Αρχιμ., 6201 Φασούλα, 6202 Μούσερε, 6203 Μάρωνας, 6204 Μαμώνια, 6205 'Αγιος Γεώργιος, 6206 Σταυροκόννου, 6207 Πραστιό, 6208 Τραχυπέδουλα, 6210 Κελοκέδαρα, 6211 Σαλαμιού, 6212 Κιδάσι, 6213 Κέδαρες, 6214 Μέσανα, 6215 Πραιτώρι, 6216 Φιλούσα (Κελοκεδάρων), 6217 Αρμίνου, 6218 'Αγιος Νικόλαος (Περ. Πέραβασα), 6219 'Αγιος Ιωάννης (Περ. Μαλούντα), 6220 Αμαργέτη, 6221 Αγία Μαρίνα (Κελοκεδάρων), 6222 Πενταλιά, 6223 Φάλεια, 6224 Γαλαταριά, 6225 Κοιλίνεια, 6226 Βρέτσια, 6227 Στατός-'Αγιος Φώτιος-&Αμπελίτης, 6228 Λαπηθιού, 6229 Μαμουντάλη, 6230 Πάνω Παναγιά-&Μονή Χρυσορ.&Αγιά, 6231 Ασπρογιά, 6300 Ψάθι, 6301 'Αγιος Δημητριανός, 6302 Κανναβιού (Περιλ. Μελαμιού), 6303 Θρίνια (Δρίνια), 6304 Μηλιά, 6305 Κρίτου Μαρόττου, 6306 Φύτη, 6307 Λάσα, 6308 Δρύμου, 6310 Σίμου, 6311 Αναδιού, 6312 Σάραμα, 6313 Ευρέτου, 6314 Τριμιθούσα, 6315 Φιλούσα (Χρυσοχούς), 6316 Κιός, 6317 Ζαχαριά, 6318 Μελαδειά, Λυσός -Αγ. Μερκούρ & Σταυρός της Ψώκας, 6319 Μελάνδρα, 6320 Λυσός-&Αγ.Μερκούρ.&Σταυρός Ψώκ., 6321 Περιστερώνα, 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 Λουκρουνού, 6340 Καραμουλλήδες, 6341 Χρυσοχού, 6343 Δήμος Πόλεως Χρυσοχούς, 6344 Νέο Χωριό (Περ.Λουτρά Αφροδίτης), 6345 Γουδί, 6350 Κάτω Αρόδες, 6351 Πάνω Αρόδες, 6352 'Ινεια, 6353 Δρούσεια (Περιλ. Πιττόκοπος), 6354 Φασλί, 6355 Ανδρολίκου, 6360 Πελαθούσα -& Μύρμιγκωφ & Λίμνη, 6361 Κυνούσα, 6362 Μακούντα, 6363 Αργάκα, 6364 Γιαλιά, 6365 Αγία Μαρίνα (Χρυσοχούς), 6366 Νέα Δήμματα, 6367 Πομός (Περιλ. Παλιάμπελα), 6368 Στενή, 6369 Άγιος Ισίδωρος, 6370 Λιβάδι.

CHYPRE	Plafonds des aides régionales à l'investissement (1) (applicables aux grandes entreprises)

2. **Communes admissibles au bénéfice d'une aide à titre transitoire en application de l'article 87, paragraphe 3, point c), du traité CE, à une intensité de 10 %, pour la période du 1.1.2007 au 31.12.2008**

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) Pour les projets d'investissement dont les dépenses admissibles ne dépassent pas 50 millions EUR, ce plafond est augmenté de 10 % pour les entreprises de taille moyenne et de 20 % pour les petites entreprises, selon la définition figurant dans la recommandation 2003/361/CE de la Commission du 6 mai 2003 concernant la définition des micro, petites et moyennes entreprises (JO L 124 du 20.5.2003, p. 36). Pour les grands projets d'investissement dont les dépenses admissibles dépassent 50 millions EUR, ce plafond est corrigé conformément au point 67 des lignes directrices concernant les aides d'État à finalité régionale pour la période 2007-2013.