

- b) inny produkt leczniczy niż ten, który w innym razie mógłby zostać przepisany pacjentowi gdyby nie istniejący system motywacyjny,

w sytuacji gdy ten inny produkt leczniczy należy do tej samej kategorii terapeutycznej produktów leczniczych stosowanych w leczeniu danego przypadku pacjenta.

(¹) Dyrektywa 2001/83/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 6 listopada 2001 r. w sprawie wspólnotowego kodeksu odnoszącego się do produktów leczniczych stosowanych u ludzi (Dz.U. L 311, s.67).

Skarga wniesiona w dniu 13 lutego 2009 r. – Komisja Wspólnot Europejskich przeciwko Republice Francuskiej

(Sprawa C-64/09)

(2009/C 90/25)

Język postępowania: francuski

Strony

Strona skarżąca: Komisja Wspólnot Europejskich. (Przedstawiciele: P. Oliver i J.-B. Laignelot, pełnomocnicy.)

Strona pozwana: Republika Francuska.

Żądania strony skarżącej

- stwierdzenie, że nie przyjmując wszystkich przepisów ustawowych i wykonawczych koniecznych do właściwej i pełnej transpozycji art. 2 pkt 13, art. 4 ust. 2 lit. a), art. 5 ust. 3 i 4, art. 6 ust. 3, art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2000/53/WE z dnia 18 września 2000 r. w sprawie pojazdów wycofanych z eksploatacji (¹) Republika Francuska uchybiła zobowiązaniom, które na niej ciąży na mocy tej dyrektywy;
- obciążenie Republiki Francuskiej kosztami postępowania.

Zarzuty i główne argumenty

W uzasadnieniu skargi Komisja podnosi siedem zarzutów dotyczących nieprawidłowej transpozycji do prawa francuskiego niektórych przepisów dyrektywy 2000/53/WE.

Skarżąca twierdzi po pierwsze, że transpozycji definicji z art. 2 pkt 13 odnoszącej się do „informacji o demontażu” pojazdów wycofanych z eksploatacji nie zapewniono w sposób wystarczająco jasny i dokładny, jako że przepis krajowy ma zakres wyraźnie bardziej ograniczony aniżeli ten z dyrektywy i pomija

przede wszystkim wszelki związek z zamierzonym przez prawodawcę wspólnotowego celem przetwarzania poprawnego i nieszkodliwego dla środowiska.

Według skarżącej spóźniona transpozycja art. 4 ust. 2 lit. a) spowodowała obecność na rynku w okresie osiemnastu miesięcy pojazdów, materiałów i części zawierających – poza zwolnionymi przypadkami – ołów, rtęć, kadm i chrom sześciowartościowy, ponieważ stosowne przepisy krajowe były stosowane jedynie do pojazdów, którym udzielono homologacji typu poczynając od 31 grudnia 2004 r., podczas gdy art. 4 ust. 2 lit. a) przywoływał ze swej strony dzień 1 lipca 2003 r.

Skarżąca twierdzi jednakowoż, że ustanowiona w art. 5 ust. 3 procedura wystawiania świadectwa złomowania pojazdu wycofanego z eksploatacji nie została prawidłowo odtworzona w prawie francuskim, co może wywoływać niejasności, w szczególności dla właścicieli pojazdów pochodzących z innych państw członkowskich. Komisja krytykuje w tym względzie zwłaszcza okoliczność, że świadectwo złomowania nie jest wystawiane w chwili przekazania pojazdu, lecz dopiero po jego fizycznym złomowaniu oraz że wspomnianego świadectwa nie wystawia się posiadaczowi pojazdu wycofanego z eksploatacji, ale prefektowi departamentu, w którym pojazd został zarejestrowany.

Komisja kwestionuje po czwarte sposób transpozycji art. 5 ust. 4, który jest sprzeczny z jego skutecznością (effet utile), gdyż pozwala on pewnym uprawnionym zakładom – certyfikowanym zakładom złomowania – na odmowę przyjęcia pojazdów wycofanych z eksploatacji nie przewidując mechanizmu kompensacji na rzecz tych zakładów złomowania.

Podobnie transpozycja art. 6 ust. 3 narusza pojęcie „rozbiórki” dotyczące pierwszego etapu operacji przetwarzania pojazdów wycofanych z eksploatacji, a mianowicie usuwania części łatwych do zdemontowania przed operacją oczyszczenia z substancji szkodliwych.

Skarżąca krytykuje również sposób transpozycji art. 7 ust. 1 w zakresie, w jakim władze francuskie zachęcają do recyklingu części „każdorazowo, gdy warunki techniczne i gospodarcze na to pozwalają”, podczas gdy dyrektywa ze swej strony przewiduje mocniej wiążący obowiązek recyklingu, „jeżeli nie stanowi to zagrożenia dla środowiska”.

Podkreśla ona wreszcie okoliczność, że art. 8 ust. 3 zobowiązuje państwa członkowskie do podjęcia jasno określonych środków, aby zapewnić, że producenci pojazdów lub producenci części dostarczać będą dla każdego nowego typu pojazdu wprowadzanego do obrotu informacje o demontażu w formie podręcznika lub za pośrednictwem mediów elektronicznych.

(¹) Dz.U. L 269, s. 34.