

- б) предписан лекарствен продукт, различен от този, който би бил предписан на пациента, ако системата за финансово насърчаване не съществуваше,

когато този различен предписан лекарствен продукт е от същия терапевтичен клас като лекарствените продукти, използвани за лечението на конкретното състояние на пациента.

(<sup>1</sup>) Директива 2001/83/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 6 ноември 2001 година за утвърждаване на кодекс на Общността относно лекарствени продукти за хуманна употреба (ОВ L 311, стр.67; Специално издание на български език, глава 13, том 33, стр. 3).

### Иск, предявен на 13 февруари 2009 г. — Комисия на Европейските общности/Френска република

(Дело С-64/09)

(2009/С 90/25)

Език на производството: френски

#### Страни

Ищец: Комисия на Европейските общности (представители: P. Oliver и J.-B. Laignelot)

Ответник: Френска република

#### Искания на ищеца

— Да се установи, че като не е приела всички необходими законови и подзаконови разпоредби за правилното и пълно транспониране на член 2, точка 13, на член 4, параграф 2, буква а), на член 5, параграфи 3 и 4, на член 6, параграф 3, на член 7, параграф 1 и на член 8, параграф 3 от Директива 2000/53/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 18 септември 2000 година относно излезлите от употреба превозни средства (<sup>1</sup>), Френската република не е изпълнила задълженията си по тази директива;

— Френската република да бъде осъдена да заплати съдебните разноски.

#### Правни основания и основни доводи

В подкрепа на своя иск Комисията повдига седем оплаквания, изведени от неправилното транспониране във френското право на някои разпоредби от Директива 2000/53/ЕО.

Най-напред ищецът сочи, че транспонирането на определението по член 2, точка 13 относно „информация[та] за разкомплектоването“ на излезлите от употреба превозни средства не е достатъчно ясно и точно осигурено, доколкото съответната национална разпоредба била с отявлено по-рестриктивен обхват от тази в директивата и преди всичко пропускала

каквато и да било връзка със заявената от общността законодател цел за правилно и екологосъобразно третиране.

По-нататък според ищеца закъснялото транспониране на член 4, параграф 2, буква а) довело извън изключенията случаи до наличие на пазара в продължение на осемнадесет месеца на превозни средства, материали и компоненти, които съдържат олово, живак, кадмий или хексавалентен хром, тъй като относимите национални разпоредби се прилагали само за типово одобрените след 31 декември 2004 г. превозни средства, докато от своя страна член 4, параграф 2, буква а) от Директивата упоменавал датата 1 юли 2003 г.

Ищецът сочи и че установената от член 5, параграф 3 процедура относно издаването на сертификат за унищожаване на излязло от употреба превозно средство не е правилно възпроизведена във френското право, което би могло да породи случаи на объркване, по-специално за собствениците на превозни средства с произход от други държави-членки. В това отношение Комисията специално критикува непредаването на сертификата за унищожаване в момента на прехвърлянето на превозното средство, а едва след неговото физическо унищожаване, както и предаването му не на държателя на излязлото от употреба превозно средство, а на префекта на департамента, в който е регистрирано превозното средство.

На четвърто място Комисията не одобрява транспонирането на член 5, параграф 4, което било в противоречие с полезното действие на разпоредбата, доколкото позволявало някои разрешени съоръжения — одобрените съоръжения за разрушаване — да откажат поемането на излезли от употреба превозни средства и не предвиждало механизъм за компенсация в полза на тези съоръжения за разрушаване.

Освен това транспонирането на член 6, параграф 3 не било съобразено с понятието „разкомплектоване“, с което се обозначава първият етап от операциите по третиране на излезлите от употреба превозни средства, а именно отстраняването на лесни за разглобяване части преди операцията по отстраняване на замърсяването.

Ищецът критикува и транспонирането на член 7, параграф 1, доколкото френските органи насърчавали рециклирането на компонентите на превозни средства „винаги, когато техническите и икономическите условия го позволяват“, докато от своя страна директивата въвеждала по-строга задължение — за рециклиране, „когато е екологосъобразно“.

Накрая Комисията подчертава, че член 8, параграф 3 задължава държавите-членки да вземат изрични мерки производителите на превозни средства и на компоненти да предоставят за всеки тип ново превозно средство, което се пуска на пазара, информация за разкомплектоването му под формата на ръководства или чрез електронните медии.

(<sup>1</sup>) ОВ L 269, стр. 34; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 6, стр. 342.