

(b) un medicamento prescrito distinto del que se le habría prescrito al paciente de no existir el sistema de incentivos;

cuando el medicamento prescrito pertenezca a la misma clase terapéutica de medicamentos utilizada para tratar la afección particular del paciente?

(¹) Directiva 2001/83/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de noviembre de 2001, por la que se establece un código comunitario sobre medicamentos para uso humano (DO L 311, p. 67).

Recurso interpuesto el 13 de febrero de 2009 — Comisión de las Comunidades Europeas/República Francesa

(Asunto C-64/09)

(2009/C 90/25)

Lengua de procedimiento: francés

Partes

Demandante: Comisión de las Comunidades Europeas (representantes: P. Oliver y J.-B. Laignelot, agentes)

Demandada: República Francesa

Pretensiones de la parte demandante

— Que se declare que la República Francesa ha incumplido las obligaciones que le incumben en virtud de la Directiva 2000/53/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de septiembre de 2000, relativa a los vehículos al final de su vida útil, (¹) al no haber adoptado todas las medidas legales y reglamentarias necesarias para adaptar correcta y completamente su Derecho interno al artículo 2, punto 13; al artículo 4, apartado 2, letra a); al artículo 5, apartados 3 y 4; al artículo 6, apartado 3; al artículo 7, apartado 1, y al artículo 8, apartado 3, de la mencionada Directiva.

— Que se condene en costas República Francesa.

Motivos y principales alegaciones

En apoyo de su recurso, la Comisión ha formulado siete imputaciones basadas en la adaptación incorrecta del Derecho francés a algunas disposiciones de la Directiva 2000/53/CE.

La parte demandante alega que no se ha garantizado de forma suficientemente clara y precisa la adaptación del Derecho francés a la definición contenida en el artículo 2, punto 13, relativa a la «información para el desmontaje» de los vehículos al final de su vida útil, en la medida en que la disposición nacional correspondiente tiene un alcance mucho más restrictivo que la Directiva y, sobre todo, porque se echa en falta cualquier alusión al objetivo señalado por el legislador comunitario de un tratamiento adecuado y compatible con el medio ambiente.

Según la parte demandante, la adaptación extemporánea del Derecho francés al artículo 4, apartado 2, letra a), tuvo posteriormente como consecuencia la presencia en el mercado, durante otros dieciocho meses, de vehículos, materiales y componentes de vehículos que contenían, excepto en los casos excluidos, plomo, mercurio, cadmio o cromo hexavalente, ya que las disposiciones nacionales pertinentes solamente fueron aplicables a los vehículos recibidos por tipo a partir del 31 de diciembre de 2004, siendo así que el artículo 4, apartado 2, letra a), de la Directiva se refería por su parte a la fecha del 1 de julio de 2003.

La parte demandante alega también que el procedimiento regulado en el artículo 5, apartado 3, relativo a la expedición de un certificado de destrucción de un vehículo al final de su vida útil no se ha plasmado correctamente en el Derecho francés, lo cual podría crear situaciones de confusión, en especial para los propietarios de vehículos procedentes de otros Estados miembros. A este respecto, la Comisión critica, más en concreto, el hecho de que no se presente el certificado de destrucción en el momento de la transferencia del vehículo, sino tan sólo después de su destrucción física y que el citado certificado no se entregue al poseedor del vehículo que no tenga ya vida útil sino al Prefecto del Departamento en el que esté matriculado el vehículo.

La Comisión muestra su disconformidad, en cuarto lugar, con la adaptación del Derecho francés al artículo 5, apartado 4, norma que es contraria a su efecto útil, en la medida en que faculta a algunas instalaciones autorizadas, los talleres de desguace homologados, para negarse a hacerse cargo de los vehículos al final de su vida útil y no establece un mecanismo de compensación para dichos talleres.

De la misma forma, la adaptación del Derecho francés al artículo 6, apartado 3, desconoce el concepto de «fragmentación», que designa la primera fase de las operaciones de tratamiento de los vehículos al final de su vida útil, a saber, la de la retirada de las piezas fácilmente desmontables, antes de la operación de descontaminación.

La demandante muestra asimismo su disconformidad con la adaptación del Derecho interno al artículo 7, apartado 1, de la Directiva, en la medida en que las autoridades francesas estimulan el reciclado de los componentes de los vehículos «cuando lo permitan las condiciones técnicas y económicas», siendo así que la Directiva impone, por su parte, una obligación de reciclado más estricta, «cuando ello sea viable desde el punto de vista medioambiental».

Para terminar, la demandante insiste en que el artículo 8, apartado 3, obliga a los Estados miembros a adoptar las medidas necesarias para que los productores de vehículos o los fabricantes de componentes, faciliten, para cada nuevo tipo de vehículo que salga al mercado, informaciones relativas a su desmontaje, bien en forma de manuales o bien por medios electrónicos.

(¹) DO L 269, p. 34.