

b) soit un médicament différent de celui qui aurait été prescrit au patient si le système d'incitation n'existait pas,

lorsque le médicament différent fait partie de la même classe thérapeutique que ceux utilisés pour le traitement de la pathologie particulière du patient?

Recours introduit le 13 février 2009 — Commission des Communautés européennes/République française

(Affaire C-64/09)

(2009/C 90/25)

Langue de procédure: le français

Parties

Partie requérante: Commission des Communautés européennes (représentants: P. Oliver et J.-B. Laignelot, agents)

Partie défenderesse: République française

Conclusions

— constater qu'en ne prenant pas toutes les mesures législatives et réglementaires nécessaires pour transposer de manière correcte et complète l'article 2, point 13, l'article 4, paragraphe 2, point a), l'article 5, paragraphes 3 et 4, l'article 6, paragraphe 3, l'article 7, paragraphe 1, et l'article 8, paragraphe 3, de la directive 2000/53/CE du Parlement européen et du Conseil, du 18 septembre 2000, relative aux véhicules hors d'usage ⁽¹⁾, la République française a manqué aux obligations qui lui incombent en vertu de cette directive;

— condamner la République française aux dépens.

Moyens et principaux arguments

À l'appui de son recours, la Commission soulève sept griefs tirés de la transposition incorrecte en droit français de certaines dispositions de la directive 2000/53/CE.

La requérante fait valoir tout d'abord que la transposition de la définition de l'article 2, point 13, relatif aux «informations concernant le démontage» des véhicules hors d'usage n'a pas été assurée de manière suffisamment claire et précise dans la mesure où la disposition nationale correspondante aurait une portée nettement plus restrictive que celle de la directive et omettrait surtout tout lien avec l'objectif affiché par le législateur communautaire de traitement approprié et compatible avec l'environnement.

Selon la requérante, la transposition tardive de l'article 4, paragraphe 2, point a), aurait ensuite eu pour conséquence la présence sur le marché, pendant dix-huit mois, de véhicules, matériaux et composants contenant, en dehors des cas exemptés, du plomb, du mercure, du cadmium ou du chrome hexavalent puisque les dispositions nationales pertinentes auraient seulement été applicables aux véhicules réceptionnés par type à compter du 31 décembre 2004, alors que l'article 4, paragraphe 2, point a) de la directive évoquait pour sa part la date du 1^{er} juillet 2003.

La requérante fait également valoir que la procédure établie par l'article 5, paragraphe 3, relative à la délivrance d'un certificat de destruction d'un véhicule hors d'usage, n'a pas été correctement reproduite en droit français, ce qui pourrait créer des situations de confusion, notamment pour les propriétaires de véhicules provenant d'autres États membres. La Commission critique plus particulièrement, à cet égard, le fait que le certificat de destruction ne soit pas remis au moment du transfert du véhicule mais seulement après sa destruction physique et que ledit certificat ne soit pas remis au détenteur du véhicule hors d'usage mais au préfet du département où le véhicule a été immatriculé.

La Commission dénonce en quatrième lieu la transposition de l'article 5, paragraphe 4, qui serait contraire à son effet utile dans la mesure où elle permettrait à certaines installations autorisées — les démolisseurs agréés — de refuser la prise en charge de véhicules hors d'usage et s'abstiendrait de prévoir un mécanisme de compensation au profit de ces démolisseurs.

De même, la transposition de l'article 6, paragraphe 3, méconnaîtrait la notion de «déshabillage» désignant la première étape des opérations de traitement des véhicules hors d'usage, à savoir celle du retrait des pièces facilement démontables, avant l'opération de dépollution.

La requérante critique aussi la transposition de l'article 7, paragraphe 1, dans la mesure où les autorités françaises encourageraient le recyclage des composants de véhicules «chaque fois que les conditions techniques et économiques le permettent», alors que la directive énoncerait pour sa part une obligation, plus contraignante, de recyclage «lorsqu'il est viable du point de vue écologique».

Enfin, elle insiste sur le fait que l'article 8, paragraphe 3, oblige les États membres à prendre des mesures explicites pour que les constructeurs de véhicules ou les producteurs de composants fournissent, pour chaque type de véhicule neuf mis sur le marché, des informations concernant son démontage, sous forme de manuels ou par le canal de médias électroniques.

⁽¹⁾ JO L 269, p. 34.