duits en provenance des autres États membres d'impositions supérieures à celles qui atteignent les produits nationaux similaires sur le marché national, il est sans importance que la taxe soit également perçue dans les mêmes conditions sur les produits nationaux qui sont exportés et sur les produits importés;

3) Pour comparer, aux fins de l'application de l'article 95, la taxe sur le produit circulant à l'intérieur avec celle sur le produit importé, il faut tenir compte non seulement de l'assiette de la taxe, mais également des avantages ou des immunités dont l'une et l'autre sont assorties;

4) Le caractère mineur et incident de l'obstacle créé par une taxe nationale et le fait que celui-ci n'a pu être évité en pratique qu'en supprimant la taxe ne suffisent pas pour écarter l'application de l'article 95 du traité.

Kutscher Pescatore Mertens de Wilmars

Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Ainsi prononcé en audience publique à Luxembourg le 16 février 1977.

Le greffier

A. Van Houtte

Le président

H. Kutscher

CONCLUSIONS DE L'AVOCAT GÉNÉRAL M. FRANCESCO CAPOTORTI, PRÉSENTÉES LE 18 JANVIER 1977 [1]

Monsieur le Président,
Messieurs les Juges,

1. Notre Cour a déjà eu plusieurs occasions d'interpréter l'article 95, alinéa 1, du traité de Rome qui, comme vous le savez, interdit aux États membres de frapper «directement ou indirectement» les produits des autres États membres d'impositions intérieures de *quelque nature*

1 — Traduit de l'italien.

qu'elles soient, supérieures à celles qui frappent directement ou indirectement les produits nationaux similaires. Dans la présente affaire, il s'agit en substance d'établir si cette interdiction vise également une imposition qui frappe les transports de marchandises par route et qui, dans des circonstances déterminées, grève plus fortement les produits provenant d'autres États membres que les produits similaires qui ne sont transportés, sur les mêmes distances, qu'à l'intérieur de l'État d'imposition.

En 1968, le gouvernement de la république fédérale d'Allemagne a adopté un programme de politique des transports pour la période 1968-1972, dans l'intention de remédier à certaines difficultés dans ce secteur. Il a estimé qu'il devait encourager l'emploi des chemins de fer en allégeant le transport par route et il a donc décidé de soumettre ce dernier à des mesures fiscales temporaires. C'est ainsi que fut adoptée, le 28 décembre 1968, la loi sur l'imposition des transports routiers de marchandises (Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs), qui tendait surtout à frapper les transports routiers de charges importantes sur grandes distances, à l'intérieur du territoire allemand. En vertu de cette loi, précisément, ne sont exempts de la taxe que les transports internes de marchandises qui s'effectuent dans les limites d'un cercle de 50 kilomètres de rayon, tracé à vol d'oiseau à partir d'un centre constitué par la localité où l'entreprise de transport a son siège ou son établissement (ce cercle, appelé zone immédiate (Nahzone) était déjà prévu par le paragraphe 2, alinéa 2, de la loi sur le transport de marchandises par route du 17 octobre 1952). Une taxe de 1 Pfennig au kilomètre est appliquée pour chaque tonne de chargement; mais, lorsque le transporteur effectue le transport de ses propres marchandises comme cela est le cas de la requérante dans l'affaire principale, le taux de l'imposition augmente si la charge admise est supérieure à 4 tonnes et il atteint 5 pfennigs au kilomètre par tonne effectivement transportée lorsque la capacité de charge du moyen de transport dépasse 6 tonnes.

La réglementation introduite par la loi citée pour les cas où le transport par route s'effectue à travers la frontière allemande dans l'un ou l'autre sens est différente. En effet, les transports provenant d'un autre État ou à destination d'un autre État ne sont exempts de la taxe que si la localité allemande de déchargement pour les uns ou de chargement pour les autres se trouve à une distance non supérieure à 50 kilomètres du point où s'effectue le passage de la frontière (paragraphe 3, alinéa 5). Dans ce cas, on ne considère donc pas le lieu où l'entreprise de transport est établie et le problème fiscal se règle comme si le siège de cette entreprise, qu'elle soit nationale ou étrangère, se trouvait dans le lieu où le convoi passe la frontière allemande. Il s'ensuit que la distance qui peut être parcourue en franchise de taxe ne peut pas atteindre le kilométrage maximal, correspondant au diamètre d'une zone immédiate, mais se limite aux 50 kilomètres qui séparent la frontière du lieu de chargement ou de déchargement de la marchandise. Ainsi, le trafic international, même dans les cas où, compte tenu de l'installation effective de l'entreprise de transport et de la distance parcourue du lieu de chargement ou de déchargement, il pourrait entrer dans la notion de «trafic local» exempt de taxe, est au contraire traité comme trafic à longue distance du seul fait du franchissement de la frontière, toutes les fois qu'il ne peut pas bénéficier de la franchise limitée accordée par le paragraphe 3, alinéa 5, mentionné de la loi de 1968.

Dans le cas qui vous est actuellement soumis, l'action judiciaire interne a été intentée par l'entreprise Schöttle, dont le siège est à Oberkollwangen, qui s'occupe soit du transport de personnes ou de marchandises sur de courtes distances, soit du commerce de gros de gravier et de sable. Dans le cadre de cette activité, elle transportait du gravier en le prélevant directement de la carrière de Lauterbourg, en Alsace, et en le distribuant ensuite dans

la région de Stuttgart. Pour un transport à cette distance, la localité de Lauterbourg, si elle était située en Allemagne, entrerait dans la zone de trafic local que l'on obtiendrait en prenant, comme centre, la localité d'Oberkollwangen et l'éntreprise Schöttle ne serait donc pas obligée de payer la taxe prévue par la loi du 28 septembre 1968. En revanche, l'exemption prévue pour le trafic international par le paragraphe 3, alinéa 5, de ladite loi ne suffit pas à soustraire les transports précités à l'imposition, Stuttgart étant située à plus de 50 km du point de franchissement de la frontière franco-allemande.

Étant donné cette situation, le Finanzgericht de Bade-Wurtemberg, devant lequel l'entreprise Schöttle a présenté un recours contre la décision de taxation de l'autorité nationale, s'est adressé à vous, en application de l'article 177 du traité CEE, en formulant quatre questions que nous allons rapporter et examiner l'une après l'autre.

Enfin, nous devons rappeler qu'après l'ordonnance de renvoi, l'administration fiscale allemande a renoncé à sa créance d'impôt contre l'entreprise Schöttle, en reconnaissant que, dans la situation particulière en question, la taxe avait abouti à des résultats discriminatoires, non voulus par le législateur. Elle a donc demandé au Finanzgericht d'annuler l'ordonnance de renvoi à la Cour, en affirmant que le recours était désormais devenu sans objet. L'entreprise demanderesse s'est opposée à cette demande, et le Finanzgericht a estimé que la renonciation à la créance pour des raisons d'équité n'a pas rendu le recours en annulation sans objet, compte tenu, notamment, des dommages que la mesure de taxation peut avoir provoqués à la demanderesse (qui assure qu'elle a dû abandonner ses fournisseurs français de gravier et réorganiser ses activités en conséquence, avec des pertes commerciales considérables).

2. La première question posée par le juge national est la suivante:

«Une taxe perçue sur les transports internationaux de marchandises par route, en fonction de la distance parcourue sur le territoire national, constitue-t-elle une imposition qui frappe des produits au sens de l'article 95 du traité CEE?»

A notre avis, la réponse doit être affirmative.

Bien qu'elle prenne directement en considération non pas la marchandise, mais l'opération de transport, l'imposition en question est en rapport très étroit avec la marchandise elle-même, d'autant plus que le montant de la taxe à payer pour chaque transport est fonction non seulement de la distance parcourue, mais aussi du poids de la marchandise transportée.

D'autre part, la notion contenue dans l'article 95, «d'impositions intérieures frappant directement ou indirectement les produits», déjà large par elle-même, a encore été interprétée de manière extensive par la Cour. Il vaut la peine de rappeler l'arrêt du 3 avril 1968 rendu dans l'affaire 28-67, Firma Molkerei-Zentrale (Recueil 1968, p. 229) qui a notamment précisé que: «l'article 95, alinéa 1, vise l'ensemble des impositions qui grèvent effectivement et spécifiquement le produit national, à tous les stades de sa fabrication et de sa commercialisation antérieurs ou concomitants au stade de l'importation du produit en provenance d'autres États membres». Dans le même arrêt, nous lisons, à propos des expressions employées dans l'article 95: «les termes directement ou indirectement doivent, compte tenu de l'économie générale de ladite disposition, être interprétés dans un sens large».

L'applicabilité de l'article 95 à la situation qui est à l'origine de la présente affaire ne devrait être exclue que si l'imposition en question pouvait être qualifiée de taxe d'effet équivalant à un droit de douane, au sens des articles 9, 12, et 13, paragraphe 2, du traité de Rome. En effet, la Cour a reconnu, avec raison, qu'il existe une nette distinction entre le champ d'application des articles 12 et 13,

d'une part, et de l'article 95, d'autre part, en excluant que ces dispositions puissent être appliquées simultanément à la même espèce (arrêt du 4 avril 1968 rendu dans l'affaire 25-67, Milch-, Fett- und Eier-Kontor, Recueil 1968, p. 324; voir aussi l'arrêt du 22 octobre 1974 rendu dans l'affaire Demag, Recueil 1974, p. 1046). La vérité est que l'interdiction contenue dans l'article 95 a une fonction complémentaire par rapport à celles qui sont établies par les articles 12 et suivants relatifs aux droits de douane et aux taxes d'effet équivalent, en ce qui concerne les mesures fiscales qui n'entrent pas dans le cadre de ces dispositions. Depuis son premier arrêt relatif à la matière fiscale, la Cour a affirmé que l'article 95 tend à combler les brèches que des mesures fiscales pourraient ouvrir dans le système des interdictions prescrites par les articles 9 et 12 du traité (arrêt du 14 décembre 1962 rendu dans les affaires jointes 2 et 3-62, Commission/Luxembourg et Belgique, Recueil 1962, p. 813; voir aussi dans le même sens, l'arrêt du 1er juillet 1969 rendu dans l'affaire 24-68, Commission/République italienne, Recueil 1969, p. 193, et l'arrêt du 1er juillet 1969 rendu dans les affaires jointes 2 et 3-69, Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders, Recueil 1969, p. 211). Cette fonction complémentaire n'exclut pas, mais au contraire présuppose la distinction entre les hypothèses dans lesquelles s'appliquent respectivement les articles 9 et 12, d'une part, et 95, d'autre part. Comme la Cour l'a précisé dans l'arrêt cité rendu dans les affaires 2 et 3-69, la notion de taxe d'effet équivalant à un droit de douane n'englobe pas les taxes qui frappent aussi, à l'intérieur de l'État, les produits nationaux similaires: c'est dans cette caractéristique que réside le critère distinctif.

La ligne de démarcation entre les notions de taxe d'effet équivalant à un droit de douane, d'une part, et d'imposition intérieure, d'autre part, a été confirmée récemment dans l'arrêt du 15 décembre 1976 rendu dans l'affaire 35-76. En effet, la Cour a déclaré qu'une charge pécuniaire grevant une marchandise à l'occasion de l'exercice d'une activité de contrôle sanitaire, même si elle est perçue lors du passage de la frontière, serait soumise non aux articles 12 et suivants, mais à l'article 95, au cas où elle ferait partie d'un régime général d'impositions intérieures s'appliquant directement tant aux produits nationaux qu'aux produits importés (considérant 22).

Dans le cas qui nous occupe actuellement, l'impôt sur les transports de marchandises frappe aussi bien les produits nationaux que les produits étrangers. Comme nous l'avons vu, il est appliqué, en fonction du poids de la marchandise et de la distance parcourue en Allemagne, et indépendamment du lieu de fabrication ou de provenance, à tous les produits transportés par route. Les différences que nous avons notées plus haut entre le régime fiscal des transports internes et celui des transports internationaux tiennent non pas à la nature de l'impôt, mais uniquement aux conditions auxquelles l'octroi de la franchise est subordonné. Ces différences, si elles ont de l'importance du point de vue de l'interdiction de discrimination, ne suffisent certainement pas à modifier le fait que la charge en question fait partie d'un régime général de taxation, qui s'applique systématiquement à tous les produits qui circulent sur route en Allemagne.

La taxation en question constitue donc indubitablement une imposition intérieure dans le sens que cette expression revêt pour l'article 95 et, en conséquence, elle échappe aux dispositions relatives aux taxes d'effet équivalant à un droit de douane.

3. Pour la deuxième question, qui suppose la solution de la première dans le sens affirmatif, le juge allemand vous demande «si la taxation des transports internationaux effectués à l'intérieur du périmètre de la zone dite immédiate» — qui comprend toutes les communes dont le centre se trouve dans un diamètre (mais compte tenu de la loi à laquelle se réfère le juge, il a certainement voulu

dire «rayon») de 50 kilomètres autour du centre de la commune où l'entreprise de transport a son siège — «constitue une perception indirecte d'impositions intérieures supérieures au sens de l'article 95 du traité CEE, lorsque les transports effectués sur le territoire national, à l'intérieur du même périmètre, ne sont pas frappés d'une taxe, mais lorsque la différence de traitement se limite aux produits étrangers livrés dans une zone qui s'étend parallèlement à la frontière, comprise entre 50 km environ et 100 km environ de celle-ci.»

Il faut remarquer tout d'abord que les avantages ou les désavantages que le régime fiscal en question procure aux entreprises de transport n'entrent pas en ligne de compte ici. De ce point de vue, il nous paraît clair que les entreprises de transport allemandes qui ont leur siège ou leurs établissements dans la zone frontalière, à l'intérieur du territoire allemand, sont traitées d'une manière substantiellement identique aux entreprises de transport étrangères dont les moyens de transport franchissent la frontière allemande.

La question qui entre en considération concerne au contraire le traitement des marchandises provenant d'autres États par rapport au régime appliqué aux marchandises qui circulent exclusivement à l'intérieur du territoire allemand. Conformément aux questions posées à la Cour par le juge allemand et à l'objet de la règle du traité que l'on vous demande d'interpréter, le problème soulevé concerne précisément les charges de caractère fiscal ou parafiscal qui frappent indirectement les marchandises transportées en provenance de l'étranger et finissent par peser sur leur coût.

Comme la Cour l'a affirmé dans l'arrêt du 4 avril 1968 rendu dans l'affaire 31-67 (Firma August Stier, Recueil 1968, p. 56): «l'article 95 doit assurer que l'application d'impositions intérieures n'aboutisse à frapper dans un État membre les produits en provenance des autres États membres d'impositions supérieures à celles qui atteignent les produits nationaux similaires».

Nous avons vu que l'imposition allemande qui nous occupe actuellement concerne les transports par route de n'importe quel produit. Compte tenu de son caractère général et des critères prévus pour l'exemption, le problème de la discrimination résultant éventuellement de l'imposition elle-même doit être résolu en confrontant non pas le traitement des produits nationaux et celui des produits étrangers, mais plutôt le régime fiscal des produits de toute nature et provenance, dont le lieu de provenance et celui de destination se trouvent sur le territoire national, et celui des produits dont le lieu de provenance ou celui de destination se trouvent en dehors du territoire national. D'autre part, le fait que la taxe ne soit pas conçue comme un instrument discriminatoire au détriment des produits d'autres États et ne soit donc pas inspirée par l'intention de protéger la production nationale ne suffit pas à empêcher d'avoir un effet discriminatoire au préjudice de produits provenant d'autres États, qui utilisent le transport autoroutier pour leur importation dans l'État considéré.

Or, à notre avis, cet effet discriminatoire existe. Il est une conséquence du fait que le produit provenant d'un autre État membre ne pourra en aucun cas atteindre, en franchise de la taxe, une localité allemande se trouvant à plus de 50 km du point frontalier traversé pour son transport, tandis que le produit intérieur qui se trouve dans la même localité frontalière, mais à l'intérieur du territoire allemand, pourra être transporté en exemption de la taxe jusqu'à des localités distantes de 100 km du point de départ. Naturellement, il s'agit d'une possibilité liée au choix d'une entreprise de transport ayant son siège ou un établissement à mi-chemin entre le point de départ de la marchandise et le point d'arrivée. Mais il suffit que cette possibilité, refusée aux produits qui franchissent la frontière, existe, pour que la taxe soit susceptible de produire un effet discriminatoire.

Vous avez déjà eu l'occasion de souligner que l'article 95, alinéa 1, «interdit de mettre les produits en provenance d'autres États membres dans une position désavantageuse à l'égard des produits du pays d'importation qui sont commercialisés sur le territoire de ce pays» (arrêt du 4 avril 1968 rendu dans l'affaire 34-67, Firma Gebrüder Lücke, Recueil 1968, p. 369). Si cela est vrai, il faut estimer incompatible avec l'article cité une imposition qui a pour effet — même si ce n'est que dans certains cas — de frapper les produits provenant d'autres États membres plus fortement que les produits similaires transportés à l'intérieur du pays (qui sont, en grande partie, des produits nationaux). Cela suffit donc pour répondre positivement à la deuxième question posée par le juge allemand.

4. La troisième question soumise à la Cour par le Finanzgericht de Bade-Wurtemberg est ainsi formulée:

«Toute discrimination au sens de l'article 95 du traité CEE est-elle exclue, lorsque la taxe en question frappe non seulement les transports de produits étrangers vers le territoire national, mais aussi les transports de produits nationaux vers l'étranger?»

Dans l'arrêt que nous venons de citer, rendu dans l'affaire 34-67, Firma Gebrüder Lücke, vous avez précisé: «qu'il faut exclure de la comparaison» (entre les produits provenant d'autres États membres et ceux du pays importateur commercialisés sur son territoire) «la production nationale pour autant qu'elle est exportée et ne participe pas à la compétition sur le territoire national».

En effet, la règle de l'article 95, alinéa 1, entend éviter aux opérateurs économiques d'être placés, en vertu du système fiscal national, sur le marché de l'État où ils importent le produit pour le commercialiser, dans une situation désavantageuse par rapport à leurs concurrents qui vendent des produits locaux. La discrimination interdite découle simplement d'une comparaison entre le traitement fiscal des marchandises intérieures vendues dans l'État considéré et celui des marchandises provenant d'autres États pour être commercialisées dans ledit État. Le fait que les marchandises nationales exportées soient soumises au même régime fiscal discriminatoire (par rapport à celles qui circulent à l'intérieur des frontières nationales) des marchandises importées peut peut-être suffire, sur le plan des rapports globaux entre économies nationales, à compenser le dommage causé aux exportations d'autres États, mais il ne pourrait en aucune manière être considéré comme apte à éliminer la discrimination sur le plan de la situation concurrentielle entre les diverses entreprises intéressées.

Dans l'arrêt mentionné du 3 avril 1968, rendu dans l'affaire 28-67, Firma Molkerei-Zentrale (Recueil 1968, p. 226), la Cour a affirmé que «l'article 95, alinéa 1, énonce une interdiction de discrimination qui constitue une obligation claire et inconditionnelle. Cette obligation n'est assortie d'aucune condition ni subordonnée, dans son exécution ou dans ses effets, à l'intervention d'aucun acte soit des institutions de la Communauté, soit des États membres. L'interdiction est donc complète, juridiquement parfaite et, en conséquence, susceptible de produire des effets directs dans les relations juridiques entre les États membres et leurs justiciables.»

Évidemment, une règle de ce genre ne permet pas d'exclure l'effet discriminatoire de la taxe sur le marché de l'État considéré à l'égard de marchandises provenant d'autres États membres, pour la simple raison qu'un même effet discriminatoire se produit au détriment des marchandises intérieures exportées d'Allemagne lesquelles, précisément parce qu'elles sont exportées, ne peuvent pas se trouver en concurrence sur le marché allemand avec les marchandises étrangères qui y sont soumises à un régime fiscal discriminatoire.

Il faut donc répondre négativement à la troisième question préjudicielle.

5. Par la quatrième et dernière question, le juge allemand vous demande de dire si une discrimination au sens de l'article 95 du traité CEE se trouve exclue du fait que l'objectif visé par cette imposition qui relève du domaine de la politique des transports et qui est du reste approuvée par le droit communautaire revêt une importance considérable sur le plan national et du fait que l'effet discriminatoire secondaire a été minime, que cet effet n'aurait pu être évité qu'au prix d'un important surcroît de dépenses administratives et qu'il ne s'est manifesté que de 1969 à 1971.

Dans l'arrêt plusieurs fois cité du 3 avril 1968, rendu dans l'affaire Firma Molkerei-Zentrale (Recueil 1968, p. 228), la Cour a relevé que: «la complexité de certaines situations dans un État ne saurait altérer la nature juridique d'une disposition communautaire directement applicable, et cela d'autant moins que la règle communautaire doit s'imposer avec la même force dans tous les États membres». Ultérieurement, dans l'arrêt du 17 février 1976, rendu dans l'affaire 45-75, Rewe (Recueil 1976, p. 195), la Cour, s'occupant de questions relatives à une taxe de consommation, a affirmé que s'il s'avérait impossible d'établir des impositions également dégressives ou progressives pour les produits intérieurs et importés, il est en tout cas possible, pour respecter l'interdiction de discrimination édictée par l'article 95, de frapper les deux produits d'un même impôt forfaitaire ou fixe. Ce qui importe donc, aux fins de l'article 95, c'est que le produit provenant d'un autre État membre ne soit pas assujetti, directement ou indirectement, même si ce n'est que dans quelques cas, à une charge plus lourde que le produit intérieur.

Dans le cas d'espèce, s'il était apparu trop compliqué ou excessivement onéreux d'adapter le système de taxation introduit par la loi allemande du 28 décembre 1968 aux exigences du droit communautaire, il est difficile de penser qu'il n'aurait pas été possible de remplacer ce système par un autre capable d'atteindre les mêmes buts selon des modalités différentes.

Certes, il n'appartient pas à la Cour de juger du caractère approprié d'un système fiscal déterminé par rapport à certaines directives de politique nationale des transports, ni d'examiner les alternatives possibles permettant de réaliser les objectifs d'une telle politique avec d'autres moyens compatibles avec le traité CEE. Nous rappelons seulement incidemment que ce traité contient un titre spécial sur les transports, et que les problèmes que les divers États membres peuvent avoir dans ce secteur, surtout ceux qui ne peuvent pas être affrontés sans avoir une incidence sur le trafic international, trouveraient probablement une solution plus adéquate si l'on réussissait à définir plus complètement la politique communautaire des transports.

Quoi qu'il en soit, ce qu'il incombe à la Cour de réaffirmer, c'est que les exigences inhérentes à une politique nationale particulière ne peuvent pas avoir d'influence sur l'interprétation de l'article 95 du traité. Le caractère d'interdiction générale et absolue que revêt l'article 95, alinéa 1, la nature de règle directement applicable que présente cet article, et la nécessité de protéger les droits qui sont ainsi reconnus aux particuliers, excluent que l'on puisse faire dépendre l'application plus ou moins rigoureuse de l'interdiction, de considérations d'opportunité, liées à des appréciations entièrement discrétionnaires. Ce serait le cas si l'on voulait, dans le cadre d'une politique nationale déterminée, tenir compte de l'importance plus grande ou moins grande de la fin poursuivie par un système donné d'imposition, et de la faible importance, sur le plan économique général, de l'effet discriminatoire de la règle. Il faut donc répondre négativement à la question du juge allemand.

6. Pour toutes les raisons exposées jusqu'ici, nous concluons en vous proposant de répondre de la manière suivante aux questions posées à titre préjudiciel par le Finanzgericht de Bade-Wurtemberg:

1. Une taxe appliquée aux transports routiers de toutes les marchandises, indépendamment de l'origine, de la provenance et de la destination de cellesci, dont le montant est déterminé en fonction non seulement de la distance parcourue sur le territoire national, mais également du poids de la marchandise, doit être considérée comme une imposition intérieure qui frappe, fût-ce indirectement, les produits transportés au sens de l'article 95 du traité CEE.

2. Une taxe intérieure sur les transports de marchandises, aménagée de manière à permettre qu'un transport qui se déroule entièrement à l'intérieur du territoire de l'État qui l'applique puisse être effectué en franchise pour des distances supérieures, peu importe si c'est de peu ou de beaucoup, à celles autorisées pour un produit similaire transporté à partir de localités au-delà de la frontière, est incompatible avec la disposition de l'article 95, alinéa 1, du traité CEE.

3. Le caractère discriminatoire, au titre de l'article 95 du traité CEE, d'une taxe du genre de celle considérée ci-dessus ne pourrait pas être exclu, même si la taxe frappait le transport des produits nationaux à destination d'autres États dans les mêmes conditions que les produits étrangers transportés dans l'État d'imposition.

4. Ni l'importance des finalités poursuivies par l'imposition considérée, ni la considération de l'incidence éventuellement peu importante de la taxe, ni les difficultés pratiques qu'aurait comportée l'application d'un système susceptible d'éviter la discrimination, ni le fait que le système en question n'a été appliqué que pendant quelques années, ne peuvent exclure l'applicabilité de l'interdiction établie par l'article 95 du traité CEE.