2. Da artikel 95 skal sikre, at anvendelsen af interne afgifter ikke fører til, at en medlemsstat belægger varer fra andre medlemsstater med afgifter, som er højere end dem, der rammer lignende indenlandske varer på det indenlandske marked, er det uden betydning, om der gælder de samme betingelser for opkrævningen af afgiften på indenlandske varer, der udføres, som på varer, som indføres.

3. Ved en sammenligning med henblik på artikel 95 mellem afgiften på den vare, der omsættes i indlandet, og afgiften på den vare, der indføres, skal der ikke blot tages hensyn til afgiftens beregningsgrundlag men også til de fordele eller fritagelser, som ydes den ene eller den anden vare.

4. Det forhold, at den hindring, som skyldes den nationale afgift, er af begrænset og tilfældig karakter og i praksis kun kunne undgås ved en ophævelse af afgiften, er ikke tilstrækkeligt grundlag for, at traktatens artikel 95 ikke finder anvendelse.

Kutscher Pescatore Mertens de Wilmars

Sørensen Mackenzie Stuart O'Keeffe Touffait

Afsagt i offentligt retsmøde i Luxembourg den 16. februar 1977.

A. Van Houtte
Justitssekretær

H. Kutscher
Præsident

FORSLAG TIL AFGØRELSE FRA GENERALADVOKAT F. CAPOTORTI FREMSAT DEN 18. JANUAR 1977 [1]

Høje Ret.

1. Domstolen har allerede flere gange haft lejlighed til at fortolke Rom-traktatens artikel 95, stk. 1, der som bekendt forbyder medlemsstaterne »direkte eller indirekte« at pålægge varer fra andre medlemsstater interne afgifter *af nogen art,* »som er højere end de afgifter, der direkte eller indirekte pålægges lignende inden-

1 — Oversat fra italiensk.

landske varer. I denne sag drejer det sig i det væsentlige om at afgøre, om dette forbud også omfatter en afgift, der pålægges godstransport ad landevej, og som under visse omstændigheder belaster varer fra andre medlemsstater mere end tilsvarende varer, som udelukkende transporteres over de samme afstande inden for landets grænser.

I 1968 vedtog den tyske forbundsregering et »transportpolitisk program for 1968-1972« for at overvinde visse vanskeligheder inden for denne sektor. I dette program hed det, at brugen af jernbane skulle fremmes, og at vejtransporten skulle indskrænkes, og det blev derfor besluttet at underkaste vejtransporten visse midlertidige afgiftsmæssige foranstaltninger. Den 28. december 1968 blev der således udstedt en »Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs (StrGüVStG) (lov om afgifter på godstransport ad landevej), som navnlig skulle ramme den tunge lastvognstrafik over store afstande inden for det tyske område. Efter denne lov fritages kun de indenlandske godstransporter fra afgiften, som udføres inden for en omkreds af 50 km i luftlinje fra centrum i den kommune, hvori transportvirksomheden har hjemsted eller forretningssted (denne omkreds, som kaldes en »nærzone«, var allerede fastsat i § 2, stk. 2 i Güterkraftverkehrsgesetz af 17. oktober 1952). Transporter, som forlader denne nærzone, pålægges en afgift på 1 pfennig pr. tonkilometer; men når transportøren udfører transport af egne varer, som det var tilfældet med varetransporten i hovedsagen, forhøjes denne afgiftssats, såfremt den tilladelige lasteevne er på mere end 4 tons, og stiger til 5 pfennig pr. tonkilometer, såfremt den tilladelige lasteevne overstiger 6 tons.

Efter denne lov gælder der en anden ordning for transporter, som overskrider den tyske grænse i den ene eller den anden retning. Her fritages der nemlig kun for afgiften, såfremt det tyske på- eller aflæsningssted befinder sig i en afstand af ikke over 50 km fra det punkt, hvor grænsen overskrides (§ 3, stk. 5 i StrGüVStG). I dette tilfælde tages der altså ikke hensyn til transportvirksomhedens hjemsted, og afgiftsspørgsmålet reguleres, som om sædet for denne virksomhed, den være sig national eller udenlandsk, befandt sig på det sted, hvor transporten passerer den tyske grænse. Følgelig kan den strækning, der kan tilbagelægges, uden at der skal betales afgift, ikke nå op på det maksimale antal kilometer, som svarer til diameteren af en i det tyske område beliggende nærzone, men er begrænset til de 50 km, som ligger mellem grænsen og stedet for varens på- eller aflæsning. Således behandles den internationale trafik, selv i de tilfælde, hvor den, under hensyn til transportvirksomhedens faktiske forretningssted og den mellem på- og aflæsningsstedet tilbagelagte strækning, kunne falde ind under begrebet »nærtransport« og dermed fritages for afgiften, tværtimod som fjerntransport, udelukkende fordi den passerer grænsen, såfremt den da ikke falder ind under den afgiftsfritagelse, der er hjemlet i § 3, stk. 5 i nævnte lov af 1968.

Sagsøger i hovedsagen er firmaet Schöttle, som har sæde i Oberkollwangen, og som beskæftiger sig med person- og godstransport og med engroshandel for grus og sand. Blandt sine aktiviteter foretog virksomheden transport af grus, som den hentede direkte fra grusgraven i Lauterbourg i Alsace og dernæst leverede videre til Stuttgart-området. Såfremt Lauterbourg havde ligget i Tyskland, ville en transport over denne strækning have ligget inden for en nærtransportzone med Oberkollwangen som centrum, og firmaet Schöttle ville således ikke være forpligtet til at betale den i lov af 28. september 1968 fastsatte afgift. Derimod kan de nævnte transporter ikke fritages for afgiften i henhold til den i § 3, stk. 5 i nævnte lov indeholdte undtagelse for international transport, da Stuttgart ligger mere end 50 km fra det sted, hvor den fransk-tyske grænse blev passeret.

Under hensyn hertil stillede Landgericht Baden-Württemberg, ved hvilken ret fir-

maet Schøttle havde anlagt sag mod den nationale myndigheds afgiftsbeslutning, i medfør af EØF-traktatens artikel 177 fire spørgsmål, som jeg skal referere og undersøge et for et.

Endelig skal jeg nævne, at den tyske skatteadministration trak sit afgiftskrav mod firmaet Schöttle tilbage, efter at der var blevet afsagt en henvisningskendelse, fordi afgiften i det konkrete tilfælde havde medført resultater af diskriminerende art, som lovgiver ikke havde ønsket. Ved Finanzgericht rejste den derfor krav om annullation af henvisningskendelsen til Domstolen under henvisning til, at søgsmålet nu var uden genstand. Det sagsøgende firma rejste indsigelse herimod, og Finanzgericht indtog det standpunkt, at den af billighedsgrunde tilbagetrukne fordring ikke gjorde annullationssøgsmålet genstandsløst, navnlig på grund af de skader, som afgiftspålæggelsen muligvis kan have medført for sagsøger (som hævder at have måttet opgive sine franske grusleverandører og omstille sin virksomhed med betydelige tab).

2. Det første spørgsmål fra den nationale ret lyder:

»Er en afgift på internationale godstransporter ad landevej, som opkræves i forhold til den i indlandet tilbagelagte vejstrækning, at anse for en afgift, som pålægges varer i den i EØF-traktatens artikel 95 forudsatte betydning?«

Efter min opfattelse skal der gives et bekræftende svar herpå.

Selv om den pågældende afgift ikke knytter sig direkte til varen men til transporten, står den i meget snæver forbindelse med selve varen, som den afgiftsmæssige belastning i sidste ende overvæltes og hviler på, så meget mere som det beløb, der skal betales i afgift for en transport, afhænger ikke blot af den tilbagelagte strækning men også af den transporterede vares vægt.

Desuden er det i artikel 95 indeholdte begreb: »direkte eller indirekte pålægge varer ... interne afgifter«, som i forvejen er vidt, tidligere blevet fortolket udvidende af Domstolen. Jeg skal henvise til dommen af 3. april 1968 i sag 28/67, firma Molkerei-Zentrale Westfalen (Sml. 1965-68, s. 475), hvori det hedder: »Artikel 95, stk. 1 tager sigte på samtlige afgifter, som faktisk og særligt er pålagt en indenlandsk vare i alle de led af dens fremstilling og omsætning, som ligger forud for eller samtidig med varens indførsel fra andre medlemsstater.« I samme dom kan man om de i artikel 95 anvendte udtryk læse: »Udtrykkene 'direkte eller indirekte' skal, under hensyn til formålet med den nævnte bestemmelse, fortolkes vidt.«

Det må kun anses for udelukket at anvende artikel 95 på den foreliggende situation, såfremt den pågældende afgift vil kunne anses for en afgift med tilsvarende virkning som told i den i Rom-traktatens artikel 9, 12 og 13, stk. 2 forudsatte betydning. Domstolen har nemlig med rette anerkendt, at der er en klar forskel mellem anvendelsesområdet for artiklerne 12 og 13 på den ene side og artikel 95 på den anden side, og har udelukket, at disse bestemmelser kan anvendes samtidig på et og samme sagsforhold (dom af 4. april 1968 i sag 25/67, Milch-, Fett- und Eier-Kontor, Sml. 1965-68, s. 507; se også dom af 22. 10. 1974 i sag Demag, Sml. 1974, s. 1046). Sagen er, at artikel 95 supplerer den funktion, som udøves af artiklerne 12 ff., der vedrører told og afgifter med tilsvarende virkning, på området for de fiskale foranstaltninger, som ikke er omfattet af de nævnte bestemmelser. Lige fra den første dom på det fiskale område har Domstolen fastslået, at artikel 95 skal udfylde de huller i forbudene i traktatens artikler 9 og 12, som visse fiskale foranstaltninger kunne skabe (dom af 14. 12. 1962 i de forenede sager 2 og 3/62, Kommissionen mod Luxembourg og Belgien, Sml. 1954-64, s. 339; i samme retning peger også dommen af 1. 7. 1969 i sag 24/68, Kommissionen mod Den italienske Re-

publik, Recueil 1969, s. 193, og dommen af 1. 7. 1969 i de forenede sager 2 og 3/69, Sociaal Fonds voor de Diamantarbejders, Recueil 1969, s. 211). Denne supplerende funktion udelukker ikke, at der foretages en sondring mellem de tilfælde, der er omfattet af artikel 9 og 12, og dem, der er omfattet af artikel 95, men forudsætter tværtimod dette. Som Domstolen klart har givet udtryk for i den ovenfor citerede dom i sagerne 2 og 3/69, omfatter begrebet afgifter med tilsvarende virkning som told ikke afgifter, som pålægges lignende indenlandske varer inden for staten. Det er heri, den afgørende forskel består.

Afgrænsningen mellem begrebet afgift med tilsvarende virkning som told og begrebet intern afgift er fornylig blevet bekræftet i dommen af 15. december 1976 i sag 35/76. Her har Domstolen erklæret, at en afgift, som pålægges en vare i forbindelse med sundhedskontrol, ikke er undergivet artiklerne 12 ff., selv om den opkræves ved passage af en grænse, men derimod artikel 95, såfremt afgiften er et led i et generelt, internt afgiftssystem, som anvendes konsekvent på indenlandske og indførte varer (præmis 22).

I den foreliggende sag lægges afgiften på godstransporten på både de indenlandske og de udenlandske varer. Som jeg har nævnt, lægges afgiften på alle de varer, som transporteres ad landevej, og den opkræves i forhold til varens vægt og den i Tyskland tilbagelagte strækning, uafhængigt af hvor varen er produceret og hidrører fra. De forskelle mellem afgiftsordningen for interne og afgiftsordningen for internationale transporter, som jeg tidligere har nævnt, skyldes ikke afgiftens karakter, men kun de betingelser som afgiftsfritagelsen er underkastet. Omend disse forskelle har betydning for diskriminationsforbudet, ændrer de dog intet ved det forhold, at den pågældende afgift er et led i et generelt afgiftssystem, som anvendes konsekvent for alle de varer, som transporteres ad tyske veje.

Den foreliggende afgift er derfor uden tvivl at anse for en intern afgift i den i artikel 95 forudsatte betydning, hvorfor den ikke falder ind under bestemmelserne vedrørende afgifter med tilsvarende virkning som told.

3. Det andet spørgsmål, som den tyske ret stiller, og som forudsætter, at det første spørgsmål besvares bekræftende, lyder: »Indebærer en sådan afgift på internationale transporter, som foretages inden for 'nærzonen' — der omfatter samtlige kommuner, hvis centrum ligger inden for en diameter (under hensyn til den lov, som retten henviser til, har den dog sikkert ment 'radius') på 50 km fra centrum i den kommune, hvor transportvirksomheden har sit sæde — en direkte pålæggelse af højere interne afgifter i den i EØF-traktatens artikel 95 forudsatte betydning, når der ikke opkræves afgifter på indenlandske transporter inden for det samme geografiske område, men forskelsbehandlingen kun rammer udenlandske varer, som leveres i et område, der strækker sig parallelt med grænsen i en afstand af mellem ca. 50 og 100 km fra denne.«

Jeg skal først bemærke, at de fordele eller ulemper, som den pågældende afgiftsordning medfører for transportvirksomhederne, ikke kommer i betragtning ud fra dette synspunkt, er det for mig klart, at de tyske transportvirksomheder, som har deres sæde i det tyske grænseområde, i det væsentlige behandles på samme måde som de udenlandske transportvirksomheder, hvis køretøjer passerer den tyske grænse.

Det, der er på tale, er spørgsmålet om, hvordan varer fra andre medlemsstater behandles i forhold til de varer, som udelukkende er i omsætning på tysk område. Som det fremgår af de spørgsmål, der er stillet Domstolen af den nationale ret, og af indholdet af den traktatbestemmelse, som Domstolen anmodes om at fortolke, angår det rejste problem netop de afgifter af fiskal eller parafiskal karakter, som indirekte pålægges de varer, som transporteres fra udlandet, og i sidste ende belaster disses pris.

Som Domstolen har fastslået i dommen af 4. april 1968 i sag 31/67 (Firma August Stier, Sml. 1965-68, s. 509): »Artikel 95 skal sikre, at anvendelsen af interne afgifter ikke fører til, at en medlemsstat belægger varer fra andre medlemsstater med afgifter, som er højere end dem, der rammer lignende indenlandske varer«.

Som jeg har nævnt, omfatter den omhandlede tyske afgift transport af en hvilken som helst vare ad landevej. Under hensyn til afgiftens generelle karakter og til de gældende fritagelses-betingelser bør spørgsmålet om en eventuel forskelsbehandling som følge af afgiften afgøres, ikke ved at sammenligne behandlingen af indenlandske varer i forhold til udenlandske, men derimod ved at sammenligne behandlingen af varer af samme art og herkomst, hvis afsendelses-og bestemmelsessted ligger inden for landets grænser med behandlingen af de varer, hvis afsendelses- eler bestemmelsessted befinder sig uden for landets grænser. Endvidere er det forhold, at afgiften ikke var tænkt som et middel til at forskelsbehandle varer fra andre lande og altså ikke var motiveret af ønsket om at beskytte indenlandske varer, utilstrækkeligt til at fritage afgiften fra at falde ind under artikel 95, og så vidt den fører til forskelsbehandling af varer fra andre lande, som ved indførslen til det pågældende land transporteres ad vejnettet.

Denne forskelsbehandling er efter min opfattelse en kendsgerning. Den er en følge af, at en vare fra en anden medlemsstat ikke under nogen omstændigheder kan transporteres afgiftsfrit til et sted i Tyskland, som befinder sig mere end 50 km fra det sted, hvor transporten har passeret grænsen, medens den indenlandske vare inden for det samme grænseområde, men på tysk jord, kan transporteres afgiftsfrit til steder, der befinder sig inden for 100 km fra afsendelsesstedet. Denne mulighed afhænger selvfølgelig af, at der vælges en transportvirksomhed, som har sæde eller forretningssted halvvejs mellem varernes afsendelsessted og ankomststedet. Men det er tilstrækkeligt, at denne mulighed, som ikke gælder for de varer, der passerer grænsen, er til stede, for at afgiften kan anses for at have en forskelsbehandlende virkning.

Domstolen har tidligere haft lejlighed til at fastslå, at artikel 95, stk. 1 »forbyder at stille varer fra andre medlemsstater mere ufordelagtigt end de varer i importlandet, som omsættes inden for dette lands område« (dom af 4. 4. 1968 i sag 34/67, firma Gebrüder Lücke, Sml. 1965-68, s. 515; Sammlung 1968, s. 334). Hvis dette er rigtigt, er der ikke forenelighed mellem nævnte artikel og en afgift, der, selv om det kun er i visse tilfælde, rammer varer fra andre medlemsstater hårdere end lignende varer, som transporteres inden for landets grænser (og som for størstedelens vedkommende er indenlandske varer). Det andet spørgsmål fra den tyske ret skal derfor besvares bekræftende.

4. Det tredje spørgsmål, som Domstolen har fået forelagt af Finanzgericht Baden-Württemberg, lyder:

»Er det udelukket, at der foreligger en forskelsbehandling i den i EØF-traktatens artikel 95 forudsatte betydning, når ikke alene transport af udenlandske varer til indlandet men også transport af indenlandske varer til udlandet pålægges denne afgift?«

I den tidligere nævnte dom i sag 34/67, firma Gebrüder Lücke har Domstolen fastslået: »Fra sammenligningen« (sammenligningen mellem varer fra andre medlemsstater og de af importlandets varer, som omsættes inden for landets grænser) »skal derfor undtages de indenlandske varer, der eksporteres og ikke deltager i konkurrencen på det nationale område«.

Bestemmelsen i artikel 95, stk. 1 skal nemlig forhindre, at erhvervsdrivende i kraft af den nationale afgiftsordning stilles ringere på markedet i den stat, hvortil de indfører en vare med henblik på dennes videre omsætning, end de konkurren-

ter, som sælger lokale varer. At der foreligger en forskelsbehandling, som ikke er tilladt, fremgår klart af en sammenligning mellem afgiftsordningen for de indenlandske varer, der sælges i den pågældende stat, og afgiftsordningen for de varer, der kommer fra andre stater og bringes i omsætning i den nævnte stat. Det forhold, at indenlandske varer, der udføres (i sammenligning med de varer, som transporteres inden for landets grænser), er undergivet den samme forskelsbehandlende afgiftsordning som den, der anvendes på importerede varer, kan måske, i det samlede forhold mellem de nationale økonomier, opveje den skade, der påføres udførslerne fra andre stater, men det kan under ingen omstændigheder anses for en omstændighed, der er egnet til at fjerne den konkurrencemæssige forskelsbehandling af de pågældende virksomheder.

I den tidligere nævnte dom af 3. april 1968 i sag 28/67, firma Molkerei-Zentrale Westfalen (Sml. 1965-68, s. 475), har Domstolen fastslået, at »artikel 95, stk. 1 indeholder et forbud mod diskrimination, som indebærer en klar og ubetinget forpligtelse; denne forpligtelse er ikke undergivet betingelser og ej heller, i henseende til gennemførelse eller virkninger, gjort afhængig af, at institutioner i Fællesskabet eller i medlemsstaterne udsteder retsakter i så henseende; forbudet gælder altså fuldt ud, er retligt fuldkomment og er som følge heraf egnet til at fremkalde umiddelbare virkninger for de retlige relationer mellem medlemsstaterne og deres borgere«.

Selvfølgelig kan en sådan bestemmelse ikke afskære afgiftens diskriminerende virkning på den pågældende stats marked over for de varer, som kommer fra andre medlemsstater, blot fordi der forekommer en lignende forskelsbehandling af de indenlandske varer, som udføres fra Tyskland, eftersom disse netop eksporteres og ikke kommer til at konkurrere på det tyske marked med de udenlandske varer, som her er underkastet afgiftsordningen. Der skal derfor svares benægtende på det tredje præjudicielle spørgsmål.

5. Det fjerde og sidste spørgsmål, som den tyske ret stiller Domstolen, drejer sig om, hvorvidt det er »udelukket, at der foreligger forskelsbehandling i den i EØF-traktatens artikel 95 forudsatte betydning, når det trafikpolitiske formål med afgiften, som i øvrigt er anerkendt i fællesskabsretten, har afgørende national betydning, og den diskriminerende bivirkning er ringe, kun kan undgås ved betydelige meromkostninger af forvaltningsmæssig karakter og er begrænset til årene 1969-1971?«

I den dom af 3. april 1968, som jeg flere gange har citeret, firma Molkerei-Zentrale Westfalen (Sml. 1965-68, s. 475), hedder det: »Den retlige karakter af en fællesskabsbestemmelse, der er umiddelbar anvendelig, kan ikke anfægtes af, at forholdene i en medlemsstat i visse henseender er vanskelige, og dette så meget mindre som fællesskabsbestemmelserne skal tilkendes samme gyldighed i alle medlemsstaterne«. Senere, i dommen af 17. februar 1976 i sag 45/75, Rewe (Sml. 1976, s. 194), fastslog Domstolen i forbindelse med visse spørgsmål om en forbrugsafgift, at det, såfremt det faktisk skulle vise sig umuligt at pålægge de indenlandske og indførte varer afgifter, der er lige degressive eller progressive, under alle omstændigheder, med henblik på at overholde det i artikel 95 fastsatte forbud mod forskelsbehandling, er muligt at pålægge begge varer den samme faste afgift. Det afgørende efter artikel 95 er altså, at varen fra en anden medlemsstat ikke direkte eller indirekte pålægges en tungere byrde end den indenlandske vare, også selv om det kun sker i visse tilfælde.

På trods af det forhold, at det i den foreliggende sag var umådeligt kompliceret og forbundet med uforholdsmæssigt store omkostninger at tilpasse den afgiftsordning, der blev indført ved den tyske lov af 28. december 1968, til fællesskabsret-

tens krav, er det vanskeligt at forestille sig, at det ikke skulle have været muligt at indføre en anden ordning, hvorved det samme mål kunne være nået med andre midler.

Det ligger utvivlsomt uden for Domstolens opgave at afgøre, om en bestemt afgiftsordning er egnet til at realisere visse nationale transportpolitiske mål, eller at undersøge de foreliggende alternative muligheder for at gennemføre disse mål med andre midler, der er forenelige med EØF-traktaten. Jeg skal her en passant nævne, at traktaten indeholder et særligt afsnit om transport, og at de forskellige medlemsstaters eventuelle problemer inden for dette område, og navnlig de problemer, der ikke kan behandles uden virkning for den mellemstatslige trafik, sandsynligvis kunne løses mere hensigtsmæssigt, såfremt det var muligt at give en mere omfattende definition af Fællesskabets transportpolitik.

Men hvorom alting er, tilkommer det Domstolen at fastslå, at de krav, der følger af en bestemt national politik, ikke kan øve nogen indflydelse på fortolkningen af traktatens artikel 95. Den generelle og absolutte karakter, som forbudet i artikel 95, stk. 1 har, denne artikels direkte anvendelighed og nødvendigheden af at beskytte de rettigheder, som bestemmelsen tillægger privatpersoner, udelukker, at hensigtsmæssighedsbetragtninger, som er afhængige af skønsmæssige vurderinger, kan være afgørende for, om forbudet skal anvendes mere eller mindre strengt. Men dette ville blive tilfældet, såfremt man inden for rammerne af en bestemt national politik tog hensyn til den større eller mindre vigtige betydning af formålet med en afgiftsordning og til den ringe diskriminerende virkning, som reglen ud fra en almindelig økonomisk betragtning indebærer. Det fjerde spørgsmål fra den tyske ret skal derfor besvares benægtende.

6. Af de nævnte grunde foreslår jeg, at Domstolen giver følgende svar på de præjudicielle spørgsmål, som Finanzgericht Baden-Württemberg har stillet:

1. En afgift, der pålægges enhver godstransport, uanset dennes oprindelse, afsendelses-eller bestemmelsessted, og hvis størrelse fastsættes i forhold ikke blot til den i indlandet tilbagelagte vejstrækning men også til varens vægt, skal anses for en intern afgift, der indirekte pålægges de transporterede varer i den i EØF-traktatens artikel 95 forudsatte betydning.

2. En intern afgift på godstransporter, der er tilrettelagt på en sådan måde, at der på området for den stat, som har indført afgiften, kan foretages afgiftsfri transporter over afstande, der er større — uanset hvor meget større — end dem, hvorover en lignende vare transporterers fra et sted, der ligger på den anden side af grænsen, er uforenelig med bestemmelsen i EØF-traktatens artikel 95, stk. 1.

3 En sådan afgifts karakter af forskelsbehandling i den i EØF-traktatens artikel 95 forudsatte betydning udelukkes ikke ved det forhold, at afgiften pålægges transporten af indenlandske varer til andre stater på de samme betingelser som ved de udenlandske varer, der transporteres til den stat, som anvender afgiften.

4. Hverken betydningen af de med afgiften forfulgte mål, den kendsgerning, at afgiften eventuelt har ringe virkning, de praktiske vanskeligheder ved anvendelsen af en ordning, hvorved forskelsbehandlingen kunne være undgået, eller det forhold, at den pågældende ordning kun har været anvendt i få år, kan udelukke, at forbudet i EØF-traktatens artikel 95 finder anvendelse.