CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE FRANCESCO CAPOTORTI DEL 18 GENNAIO 1977

Signor presidente,
signori giudici,

1. La nostra Corte ha già avuto parecchie occasioni di interpretare l'articolo 95, comma 1, del trattato di Roma, che come vi è ben noto vieta agli Stati membri d'applicare ai prodotti di altri Stati membri «direttamente o indirettamente» imposizioni interne *di qualsiasi natura* superiori a quelle applicate direttamente o indirettamente ai prodotti nazionali similari. Nella presente causa, si tratta in sostanza di stabilire se cada sotto questo divieto anche un'imposta che si applica ai trasporti di merci su strada, e che in determinate circostanze grava sui prodotti provenienti da altri Stati membri in misura maggiore di quanto accade ai prodotti similari trasportati, per le stesse distanze, solo all'interno dello Stato impositore.

Il governo della Repubblica federale tedesca adottò nel 1968 un programma di politica dei trasporti per il periodo dal 1968 al 1972, nell'intento di porre rimedio a talune difficoltà in tale settore. Esso ritenne di dovere incoraggiare l'uso delle ferrovie alleggerendo il trasporto su strada, e decise quindi di sottoporre quest'ultimo a misure fiscali temporanee. Fu emanata così, il 28 dicembre 1968, la legge sull'imposta relativa ai trasporti stradali di merci (Gesetz über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs), la quale mirava soprattutto a colpire i trasporti su strada di carichi rilevanti a grande distanza, nell'interno del territorio tedesco. Precisamente, in base a questa legge, sono esenti da tassa soltanto i trasporti interni di merci che si svolgano nei limiti di un circolo di 50 chilometri di raggio, tracciato in linea d'aria a partire da un centro, costituito dalla località dove ha la sua sede o il suo stabilimento l'impresa di trasporto (tale circolo, definito Nahzone, era già previsto dal paragrafo 2, comma 2, della legge sul trasporto di merci su strada del 17 ottobre 1952). Ai trasporti che non rimangono nei limiti della zona di franchigia, si applica una tassa di 1 pfennig al chilometro per ogni tonnellata di carico; ma quando il vettore trasporta merci di sua proprietà, come è il caso della ricorrente nella causa principale, l'aliquota dell'imposta aumenta se il carico ammesso è superiore a 4 tonnellate, e raggiunge 5 pfennig al chilometro per tonnellata effettivamente trasportata, qualora la capacità di carico del mezzo di trasporto superi le 6 tonnellate.

Diversa è la regolamentazione introdotta dalla legge citata per i casi in cui il trasporto stradale si svolge attraversando la frontiera tedesca nell'uno o nell'altro senso. Infatti, i trasporti provenienti da un altro Stato o a destinazione di un altro Stato sono esenti dalla tassa solo se la località tedesca di scarico per gli uni o di carico per gli altri si trovi a una distanza non superiore a 50 chilometri dal punto in cui viene effettuato il passaggio della frontiera (paragrafo 3, comma 5). In questo caso si prescinde dunque dalla considerazione del luogo in cui l'impresa di trasporto è installata e si regola il problema fiscale come se la sede di questa impresa, sia essa nazionale o straniera, si trovasse nel luogo in cui il convoglio oltrepassa la frontiera della Repubblica federale. Ne consegue che la distanza percorribile in franchigia di tassa non può giungere fino al chilometraggio massimo, corrispondente al diametro di una Nahzone che sia posta interamente in territorio tedesco, ma si limita ai 50 km che separano la frontiera dal luogo di carico o di scarico della merce. E così il traffico internazionale, anche nei casi in cui, tenuto conto della installazione effettiva dell'impresa di trasporto e della distanza percorsa dal luogo di carico al luogo di

scarico, potrebbe rientrare nella nozione di «traffico locale» esente da imposta, viene invece trattato come traffico a lunga distanza per il solo fatto dell'attraversamento della frontiera, ogni qualvolta non può beneficiare della limitata franchigia consentita dal menzionato paragrafo 3, comma 5, della legge del 1968.

Nel caso che vi è ora sottoposto, l'azione giudiziaria interna è stata esercitata dall'impresa Schöttle, con sede in Oberkollwangen, la quale si occupa sia del trasporto di persone e di merci su brevi distanze sia del commercio all'ingrosso di ghiaia e di sabbia. Nel quadro di quest'attività, essa trasportava della ghiaia, prelevandola direttamente nella cava di Lauterbourg in Alsazia, e distribuendola poi nella zona di Stoccarda. Per un trasporto a tale distanza, la località di Lauterbourg se fosse situata in Germania rientrerebbe nella zona di traffico locale che si otterrebbe assumendo come centro la località di Oberkollwangen e dunque la ditta Schöttle non sarebbe obbligata a pagare la tassa prevista dalla legge del 28 dicembre 1968. Invece, l'esenzione prevista per il traffico internazionale dal paragrafo 3, comma 5, della stessa legge non vale a sottrarre i trasporti sopra indicati all'imposizione, essendo Stoccarda a più di 50 km dal punto di attraversamento della frontiera franco-tedesca.

In considerazione di questa situazione, il Finanzgericht del Baden-Württemberg, davanti a cui la ditta Schöttle ha presentato ricorso contro la decisione di tassazione dell'autorità fiscale nazionale, si è rivolto alla nostra Corte, a norma dell'articolo 177 del trattato CEE, formulando quattro domande pregiudiziali, che riferirò ed esaminerò qui di seguito l'una dopo l'altra.

Devo infine ricordare che, successivamente all'ordinanza di rinvio, l'amministrazione fiscale germanica ha rinunciato al suo credito d'imposta nei confronti della ditta Schöttle, riconoscendo che, nella particolare situazione di cui trattavasi, la tassa aveva condotto a risultati discriminatori, non voluti dal legislatore. Essa ha chiesto quindi al Finanzgericht di ritirare l'ordinanza di rinvio alla nostra Corte, asserendo che ormai il ricorso era divenuto senza oggetto. La ditta ricorrente si è opposta a questa richiesta. E il Finanzgericht ha ritenuto che la rinuncia al credito per ragioni di equità non abbia reso senza oggetto il ricorso d'annullamento, tenuto conto, fra l'altro, dei danni che la misura di tassazione può aver provocato alla ricorrente (la quale asserisce di aver dovuto abbandonare i suoi fornitori francesi di ghiaia e ridimensionare in conseguenza le sue attività, con rilevanti perdite commerciali).

2. La prima domanda posta dal giudice nazionale è la seguente: «Se un'imposta che viene applicata al trasporto internazionale delle merci su strada, sulla base del percorso effettuato all'interno del paese, costituisca un tributo sulle merci ai sensi dell'articolo 95 del trattato CEE».

La risposta, a mio avviso, deve essere affermativa.

L'imposta in questione, pur prendendo direttamente in considerazione non la merce, ma l'operazione del trasporto, è in rapporto assai stretto con la merce stessa, sulla quale in definitiva si ripercuote e si scarica l'onere fiscale, tanto più che l'ammontare della tassa da pagare per ogni trasporto è in funzione non solo della distanza percorsa, ma anche del peso della merce trasportata.

D'altra parte la nozione, contenuta nell'articolo 95, di «imposizioni interne applicate direttamente o indirettamente ai prodotti», già di per sè ampia, è stata anche estensivamente interpretata dalla Corte. Merita di essere ricordata la sentenza del 3 aprile 1968 nella causa 28/67, Firma Molkerei-Zentrale (Racc. 1968, pagg. 207 e 208), che ha tra l'altro precisato: «l'articolo 95, comma 1, riguarda il complesso dei tributi gravanti effettivamente e specificamente sul prodotto nazionale, in ogni fase della produzione e della distribuzione, anteriore o concomitante all'impor-

tazione del prodotto da altri Stati membri». Nella stessa sentenza si legge, a proposito delle espressioni adoperate nell'articolo 95: «i termini direttamente o indirettamente debbono, tenuto conto dell'economia generale della detta disposizione, essere interpretati in senso largo».

L'applicabilità dell'articolo 95 alla situazione da cui trae origine la presente controversia dovrebbe essere esclusa soltanto se l'imposta di cui trattasi fosse da qualificare tassa di effetto equivalente a un dazio doganale, ai sensi degli articoli 9, 12 e 13 n. 2 del trattato di Roma. Giustamente, infatti, la Corte ha ravvisato una netta distinzione fra il campo di applicazione degli articoli 12 e 13 da un lato, e dell'articolo 95 dall'altro, escludendo che queste disposizioni possano venire contemporaneamente applicate alla stessa fattispecie (sentenza del 4 aprile 1968 nella causa 25/67, Milch-, Fett- und Eier-Kontor, Racc. 1968, pag. 294; v. anche sentenza del 22 ottobre 1974 nella causa 27/74, Demag, Racc. 1974, pag. 1046). La verità è che il divieto dell'articolo 95 ha una funzione complementare rispetto ai divieti stabiliti dagli articoli 12 e seguenti, relativi ai dazi doganali e alle tasse di effetto equivalente, per quanto riguarda le misure fiscali che non ricadano nell'ambito delle dette disposizioni. Fin dalla sua prima sentenza relativa alla materia fiscale, la Corte ha affermato che l'articolo 95 tende a colmare le brecce che delle misure fiscali potrebbero aprire nel sistema dei divieti prescritti dagli articoli 9 e 12 del trattato (sentenza del 14 dicembre 1962 nelle cause riunite 2 e 3/62, Commissione/Lussemburgo e Belgio, Racc. 1962, pag. 791; vedi anche, nello stesso senso, la sentenza del 1° luglio 1969 nella causa 24/68, Commissione/Repubblica italiana, Racc. 1969, pag. 193; e la sentenza del 1° luglio 1969 nelle cause riunite 2 e 3/69, Sociaal Fonds voor de Diamantarbeiders, Racc. 1969, pag. 211). Ma questa funzione complementare non esclude, anzi al contrario presuppone, la distinzione fra le ipotesi alle quali si applicano rispettivamente gli articoli 9 e 12, da un lato, e 95 dall'altro. Come ha precisato la Corte nella sentenza citata nelle cause 2 e 3/69, la nozione di tassa di effetto equivalente a un dazio doganale non comprende i tributi che colpiscono anche, all'interno dello Stato, i prodotti nazionali similari: in questa caratteristica del tributo sta il criterio distintivo.

La linea di demarcazione fra le nozioni di tassa di effetto equivalente a un dazio doganale da un lato, e di imposizione interna dall'altro, è stata ribadita recentemente nella sentenza del 15 dicembre 1976 nella causa 35/76. La Corte ha infatti chiarito che un onere pecuniario gravante su una merce in relazione all'esercizio di un'attività di controllo sanitario, anche se percepito in occasione del passaggio della frontiera, sarebbe sottoposto non agli articoli 12 e seguenti, bensì all'articolo 95, qualora esso facesse parte di un regime generale di imposizioni interne che si applicasse sistematicamente sia ai prodotti nazionali che ai prodotti importati (considerando 22).

Nel caso di cui ci stiamo occupando, l'imposta sui trasporti di merci colpisce sia i prodotti nazionali sia i prodotti stranieri. Essa viene applicata, come abbiamo visto, in funzione del peso della merce e della distanza percorsa in Germania, e indipendentemente dal luogo di fabbricazione o di provenienza, a tutti i prodotti trasportati su strada. Le differenze che abbiamo sopra notato fra il regime fiscale dei trasporti interni e quello dei trasporti internazionali attengono non alla natura dell'imposta, ma soltanto alle condizioni cui è subordinata la concessione della franchigia. Tali differenze, se hanno importanza sotto il profilo del divieto di discriminazione, non valgono certo a modificare il fatto che l'onere in questione fa parte di un regime generale di tassazione, il quale si applica sistematicamente a tutti i prodotti che circolano su strada in Germania.

Perciò la tassa di cui trattasi costituisce indubbiamente un tributo interno nel senso che questa espressione riveste ai

fini dell'articolo 95, e di conseguenza sfugge alle disposizioni relative alle tasse di effetto equivalente a un dazio doganale.

3. Con il secondo quesito, che presuppone la soluzione del primo in senso affermativo, il giudice tedesco domanda alla nostra Corte di stabilire: «Se la tassazione dei trasporti internazionali, nell'ambito della cosiddetta zona limitrofa — la quale comprende tutti i comuni il cui capoluogo si trovi entro un diametro (ma, tenuto conto del testo di legge a cui si riferisce detto giudice, esso intendeva certamente dire «raggio») di 50 km dal centro della località cui ha sede l'impresa di trasporto — costituisca un'imposizione indiretta di tributi interni più elevati ai sensi dell'articolo 95 del trattato CEE, in quanto ai trasporti nazionali nella stessa zona non viene applicata alcuna imposta, mentre il diverso trattamento si limita alle merci straniere che vengono consegnate in una striscia di territorio parallela alla frontiera, compresa fra circa 50 e circa 100 km dalla frontiera stessa».

Conviene rilevare anzitutto che non entrano qui in linea di conto i vantaggi o gli svantaggi che il regime fiscale in questione reca alle imprese di trasporto. Sotto questo profilo, ci pare chiaro che le imprese di trasporto tedesche aventi la loro sede o i loro stabilimenti in zona di frontiera, entro il territorio tedesco, sono trattate in maniera sostanzialmente identica alle imprese di trasporto straniere i cui mezzi oltrepassano la frontiera tedesca.

La questione che entra in considerazione riguarda invece il trattamento delle merci provenienti da altri Stati rispetto al regime applicato alle merci che circolano esclusivamente entro il territorio tedesco. Conformemente alle domande proposte alla Corte dal giudice tedesco e all'oggetto della norma del trattato di cui viene chiesta l'interpretazione, il problema sollevato concerne precisamente gli oneri di carattere fiscale o parafiscale che colpiscono indirettamente le merci trasportate provenienti dall'estero e finiscono col gravare sul loro costo.

Come ha affermato la Corte nella sentenza del 4 aprile 1968 nella causa 31/67 (Firma August Stier, Racc. 1968, pag. 321), l'articolo 95 «ha lo scopo di garantire che l'applicazione di tributi interni in uno Stato membro non si risolva, per i prodotti importati dagli altri Stati membri, in un onere superiore a quello gravante sui prodotti nazionali similari».

Si è visto che l'imposta germanica della quale ci stiamo occupando riguarda i trasporti su strada di qualsiasi prodotto. Tenuto conto di questo suo carattere onnicomprensivo e dei criteri previsti per l'esenzione, il problema della discriminazione eventualmente risultante dall'imposta medesima va risolto non già confrontando il trattamento dei prodotti nazionali e quello dei prodotti stranieri, ma piuttosto il regime fiscale dei prodotti di qualsivoglia natura e provenienza il cui punto di partenza e il cui punto di arrivo si trovino sul territorio nazionale e quello dei prodotti il cui punto di partenza o di arrivo si trovi al di fuori del territorio nazionale. D'altra parte, la circostanza che la tassa non sia stata concepita come uno strumento discriminatorio a svantaggio dei prodotti di altri Stati e non sia dunque ispirata da intenti protettivi della produzione nazionale, non vale a sottrarla alla regola dell'articolo 95, nella misura in cui essa risulti suscettibile di avere un effetto discriminatorio in pregiudizio di prodotti provenienti da altri Stati, che ai fini della loro importazione nello Stato considerato si valgano del trasporto autostradale.

Ora, questo effetto discriminatorio, a mio avviso, esiste. Esso si verifica in conseguenza del fatto che il prodotto proveniente da un altro Stato membro non potrà in nessun caso raggiungere in franchigia della tassa una località tedesca che si trovi ad oltre 50 km dal punto di frontiera attraversato per il suo trasporto, mentre il prodotto interno che si trovi nella stessa località di frontiera, ma all'interno

dei confini tedeschi, potrà essere trasportato in esenzione dalla tassa fino a località distanti 100 km dal punto di partenza. Naturalmente si tratta di una possibilità legata alla scelta di un'impresa di trasporti che abbia una sede o uno stabilimento a mezza strada fra il punto di partenza della merce e il punto di arrivo. Ma basta l'esistenza di questa possibilità, negata ai prodotti che oltrepassano la frontiera, per ravvisare nella tassa la idoneità a produrre un effetto discriminatorio.

La nostra Corte ha avuto occasione di sottolineare che l'articolo 95, comma 1, «vieta di porre i prodotti provenienti da altri Stati membri in una posizione di svantaggio rispetto ai prodotti del paese importatore che vengono messi in commercio nel territorio del paese stesso» (sentenza del 4 aprile 1968 nella causa 34/67, Firma Gebrüder Lück, Racc. 1968, pag. 334). Se ciò è vero, deve ritenersi incompatibile con l'articolo citato un'imposta che abbia per effetto — anche se soltanto in certi casi — di colpire i prodotti provenienti da altri Stati membri in misura superiore a quel che accade per i prodotti similari trasportati all'interno del paese (che sono, in grandissima parte, prodotti nazionali). Ciò vale dunque a rispondere in senso positivo alla seconda domanda posta dal giudice tedesco.

4. Il terzo quesito sottoposto alla Corte dal Finanzgericht del Baden-Württemberg è così formulato: «Se vada esclusa la discriminazione ai sensi dell'articolo 95 del trattato CEE, qualora, oltre al trasporto delle merci straniere nel territorio nazionale, sia soggetto a tale imposta il trasporto di merci nazionali destinate all'estero».

Nella sentenza poc'anzi citata in causa 34/67, Firma Gebrüder Lück, la nostra Corte ha precisato che «si devono escludere dal confronto» (il confronto tra i prodotti provenienti da altri Stati membri e quelli del paese importatore commercializzati nel suo territorio) «i prodotti nazionali che vengono esportati e non partecipano alla concorrenza nel territorio nazionale».

La norma dell'articolo 95, comma 1, vuole infatti evitare agli operatori economici di esser posti, sul mercato dello Stato in cui importano il prodotto per smerciarvelo, in forza del sistema fiscale nazionale, in una situazione deteriore rispetto ai loro concorrenti che smerciano prodotti locali. La discriminazione vietata risulta semplicemente da un raffronto fra il trattamento fiscale delle merci interne vendute nello Stato considerato e quello delle merci provenienti da altri Stati per essere immesse in commercio nel detto Stato. Il fatto che le merci nazionali esportate siano sottoposte allo stesso regime fiscale discriminatorio (rispetto alle merci circolanti entro le frontiere nazionali) delle merci importate può forse valere, sul piano dei rapporti globali fra economie nazionali, a compensare il danno recato alle esportazioni di altri Stati, ma non potrebbe in nessun modo essere considerato una circostanza idonea a eliminare la discriminazione sul piano della situazione concorrenziale fra le singole imprese interessate.

Nella menzionata sentenza del 3 aprile 1968 in causa 28/67, Firma Molkerei-Zentrale (Racc. 1968, pag. 205), la Corte ha affermato che «l'articolo 95, comma 1, sancisce un divieto di discriminazione costituente un obbligo preciso e incondizionato. Tale obbligo non è soggetto ad alcuna condizione, né subordinato, per quanto riguarda sia la sua osservanza che i suoi effetti, all'emanazione di alcun atto da parte delle istituzioni della Comunità o degli Stati membri. Il divieto è dunque assoluto, giuridicamente perfetto, e può quindi produrre effetti immediati nei rapporti giuridici fra gli Stati membri e i loro amministrati».

Una norma di questo genere evidentemente non permette di escludere l'effetto discriminatorio che la tassa ha sul mercato dello Stato considerato, nei confronti di merci provenienti da altri Stati membri, per la semplice considerazione che un ugual effetto discriminatorio si verifica a danno delle merci interne esportate dalla Germania; merci le quali, proprio

perché esportate, non possono trovarsi in concorrenza sul mercato tedesco con le merci straniere ivi sottoposte a un regime fiscale discriminatorio.

La terza domanda pregiudiziale merita dunque risposta negativa.

5. Con la quarta ed ultima domanda, il giudice tedesco vi chiede di dire: «Se la discriminazione ai sensi dell'articolo 95 del trattato CEE vada esclusa per il fatto che lo scopo del tributo, conforme del resto al diritto comunitario, ha rilevante importanza nazionale nell'ambito della politica dei trasporti e l'effetto secondario discriminante era di scarsa rilevanza, poteva essere evitato solo con un notevole aumento delle spese amministrative, ed era limitato agli anni 1969-1971».

Nella sentenza più volte citata del 3 aprile 1968 in causa Firma Molkerei-Zentrale (Racc. 1968, pag. 207), la Corte ha rilevato che «la complessità di determinate situazioni in uno Stato non può alterare la natura giuridica di una disposizione comunitaria direttamente applicabile, tenuto conto in ispecie del fatto che la norma comunitaria deve avere la stessa efficacia in tutti gli Stati membri». Successivamente, nella sentenza del 17 febbraio 1976 in causa 45/75, Rewe (Racc. 1976, pag. 195), la Corte, occupandosi di questioni relative ad un'imposta di consumo, ha affermato che anche qualora risultasse impossibile applicare analoghi tributi degressivi o progressivi alla merce importata, così come al prodotto nazionale, nulla vieterebbe — per far salvo il divieto di discriminazione fiscale sancito dall'articolo 95 — di gravare entrambi i prodotti con lo stesso onere, fisso o forfettario. Quello che importa dunque, ai fini dell'articolo 95, è che il prodotto proveniente da un altro Stato membro non venga assoggettato, direttamente o indirettamente, anche se solo in pochi casi, a un onere più gravoso del prodotto interno.

Nel caso di specie, qualora fosse risultato troppo complicato o eccessivamente oneroso adattare alle esigenze del diritto comunitario il sistema di tassazione introdotto con la legge tedesca del 28 dicembre 1968, è difficile pensare che non vi fosse la possibilità di sostituire quel sistema con uno diverso, capace di raggiungere gli stessi scopi con altre modalità.

Indubbiamente non spetta alla Corte in questa sede di giudicare dell'idoneità di un determinato sistema fiscale in relazione a certe direttive di politica nazionale dei trasporti; né esaminare le possibilità alternative di realizzare gli obbiettivi di una tale politica con altri mezzi, compatibili con il trattato CEE. Rammento solo incidentalmente che il trattato CEE contiene un apposito titolo sui trasporti, e che i problemi che possono avere i singoli Stati membri in questo settore, soprattutto quelli che non possono essere affrontati senza incidere sul traffico interstatuale, troverebbero probabilmente una più adeguata soluzione se si riuscisse a definire più compiutamente la politica comunitaria dei trasporti.

Ciò che comunque spetta alla Corte di riaffermare, è che le esigenze inerenti a una particolare politica nazionale non possono influire sull'interpretazione dell'articolo 95 del trattato. Il carattere di divieto generale e assoluto che ha l'articolo 95, comma 1, la natura di norma direttamente applicabile che quest'articolo presenta, e l'esigenza di tutelare i diritti che sono così conferiti ai singoli, escludono che si possa far dipendere l'applicazione più o meno rigorosa del divieto da considerazioni di opportunità, legate a valutazioni del tutto discrezionali. Questo sarebbe il caso se si volesse tener conto della maggiore o minore importanza, nel quadro di una determinata politica nazionale, del fine perseguito da un sistema d'imposizione determinato, e della scarsa rilevanza, sul piano economico generale, dell'effetto discriminatorio della norma. Alla quarta domanda del giudice tedesco va data, dunque, risposta negativa.

6. Per tutte le ragioni fin qui esposte, concludiamo proponendo alla Corte di rispondere ai quesiti posti a titolo pregiudiziale dal Finanzgericht del Baden-Württemberg nel modo seguente:

1. Una tassa applicata ai trasporti su strada di tutte le merci, indipendentemente dall'origine, dalla provenienza e dalla destinazione delle stesse, il cui ammontare è determinato in funzione non soltanto della distanza percorsa sul territorio nazionale, ma anche del peso della merce, va considerata come un'imposizione interna che colpisce, sia pure indirettamente, i prodotti trasportati, ai sensi dell'articolo 95 del trattato CEE.

2. Una tassa interna sui trasporti di merci, congegnata in maniera tale da consentire che un trasporto svolgentesi interamente all'interno del territorio dello Stato che la applica possa essere effettuato in franchigia per distanze superiori, non importa se di poco o di molto, a quelle consentite per un prodotto similare trasportato a partire da località oltre la frontiera, è incompatibile con la disposizione dell'articolo 95, comma 1, del trattato CEE.

3. Il carattere discriminatorio, a norma dell'articolo 95 del trattato CEE, di una tassa del genere di quella sopra considerata non potrebbe essere escluso anche qualora la tassa colpisse il trasporto dei prodotti nazionali a destinazione di altri Stati alle stesse condizioni dei prodotti stranieri trasportati nello Stato impositore.

4. Né l'importanza delle finalità perseguite dall'imposizione considerata, nè la considerazione dell'incidenza eventualmente poco rilevante della tassa, nè le difficoltà pratiche che avrebbe comportato l'applicazione di un sistema atto ad evitare la discriminazione, né il fatto che il sistema in questione sia stato applicato solo per pochi anni, possono escludere l'operatività del divieto stabilito dall'articolo 95 del trattato CEE.