

CH_VB JAAC 59.40 vom 23. November 1994

Bundesverwaltung, 1994-11-23, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/ch_vb_JAAC_59.40__

FR: CH_VB JAAC 59.40 du 23 novembre 1994

IT: CH_VB JAAC 59.40 del 23 novembre 1994

Erwägungen

E. 1

Limitazioni della circolazione in caso di smog invernale. - Le misure a breve termine di polizia della circolazione destinate a prevenire lo smog invernale si basano sull'art. 3 cpv. 6 LCStr e sull'art. 12 LPA. - I regolamenti contestati non sono contrari alle Raccomandazioni del Consiglio federale del 30 novembre 1987 sul come procedere in caso di smog invernale (FF 1988 I 178); essi sono proporzionati e non violano la parità di trattamento. - Nessuno spazio per norme penali cantonali nel settore del superamento della velocità autorizzata e dei divieti di circolare. - Nessuno spazio per una regolamentazione cantonale concernente lo spegnimento del motore ai semafori indicanti «fermata». I A. Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha emanato il 1° marzo 1989 il «Regolamento concernente alcuni provvedimenti urgenti atti a ridurre il carico inquinante l'aria per effetto delle condizioni meteorologiche» (in seguito: Regolamento) e il «Decreto esecutivo concernente la restrizione momentanea della circolazione stradale motorizzata in caso di inquinamento atmosferico» (in seguito: Decreto). Il Regolamento contiene fra le altre le disposizioni seguenti: «Art. 1 1Nel caso in cui, a causa delle condizioni meteorologiche, l'inquinamento atmosferico raggiunge valori tali da mettere in pericolo la salute della popolazione e l'ambiente, il Consiglio di Stato ordina l'adozione di misure adeguate valevoli per tutto il territorio cantonale o per una parte di esso. 2La durata dei provvedimenti è stabilita dal Consiglio di Stato in funzione delle circostanze concrete e del tipo di provvedimento. 3Il Dipartimento dell'ambiente emette le necessarie raccomandazioni nei casi previsti dal presente decreto. Art. 2 1Delle raccomandazioni alla popolazione sono emesse per la riduzione delle emissioni inquinanti l'aria quando la concentrazione media giornaliera di diossido d'azoto eccede 160 microgrammi e/o l'anidride solforosa 200 microgrammi per metro cubo durante 24 ore e se le previsioni meteorologiche indicano il permanere del fenomeno di stagnazione per ulteriori 24 ore. 2I provvedimenti di riduzione delle emissioni inquinanti l'aria sono adottati allorché le previsioni meteorologiche indicano il permanere del fenomeno di stagnazione per ulteriori 24 ore, nei casi seguenti:

E. 2

a) la concentrazione media giornaliera di diossido d'azoto eccede 160 microgrammi e/o l'anidride solforosa 200 microgrammi per metro cubo, durante 8 giorni consecutivi; b) le summenzionate concentrazioni di diossido d'azoto e/o di anidride solforosa sono state riscontrate durante almeno 16 giorni nel corso negli ultimi 2 mesi; c) la concentrazione media giornaliera di diossido d'azoto eccede 280 microgrammi e/o l'anidride solforosa 350 microgrammi per metro cubo.» Art. 8 1Il Consiglio di Stato può ordinare le seguenti restrizioni al traffico motorizzato: a) spegnimento del motore durante le soste, anche se di breve durata, ed in particolare ai semafori indicanti ; b) abbassamento del limite generale di velocità fuori abitato a 60 km/h e ad 80 km/h in autostrada; c) divieto generale di

circolazione durante il sabato e/o la domenica; d) circolazione a giorni alterni; e) divieto generale di circolazione. 2Il Consiglio di Stato stabilisce, per il tramite di un'apposita normativa, le disposizioni disciplinanti l'applicazione delle misure di cui alle lettere c) d) e) del capoverso precedente. 3Le restrizioni previste al capoverso 1 non possono rimanere in vigore per più di 8 giorni consecutivi. 4Rimangono riservate le ulteriori limitazioni o restrizioni ordinate sul posto dagli agenti di polizia per motivi di sicurezza. Art. 12 II contravventori sono puniti con una multa di: a) fr. 300.- per violazione dei limiti generali di velocità o dei divieti di circolazione; b) fr. 100.- per mancato spegnimento del motore (art. 8 cpv. 1 lett. a). 2Gli agenti riscuotono sul posto l'importo delle contravvenzioni o, in caso d'impossibilità, si applicano per analogia le norme procedurali cantonali previste per la procedura contravvenzionale ordinaria. 3Al contravventore non domiciliato in Svizzera è chiesto a titolo di deposito cauzionale l'importo stabilito per l'infrazione commessa.» Il Decreto contiene fra le altre le disposizioni seguenti: «Art. 1 1Qualora l'inquinamento atmosferico raggiunga valori tali da rendere necessaria l'adozione dei provvedimenti di divieto previsti dall'art. 8 cpv. 1 lett. c) d) e) del regolamento concernente alcuni provvedimenti urgenti atti a ridurre il carico inquinante l'aria per effetto delle condizioni meteorologiche, le restrizioni si applicano: a) a tutti i veicoli, compresi i ciclomotori immatricolati nel Cantone Ticino;

E. 3

b) a tutti i veicoli immatricolati nei Cantoni Uri, Grigioni e Vallese; c) a tutti i veicoli immatricolati nelle regioni di confine della Lombardia e del Piemonte; d) a tutti i veicoli. 2I veicoli non assoggettati al provvedimento previsto dal capoverso precedente, devono comunque conformarsi alle norme speciali di comportamento stabilite dall'autorità nonché alle indicazioni e agli itinerari fissati dagli organi di polizia. Art. 2 1Le restrizioni non si applicano: a) ai veicoli prioritari in servizio d'urgenza (polizia, pompieri, ambulanze, stato maggiore di condotta); b) ai veicoli muniti di motore elettrico; c) ai veicoli adibiti al trasporto collettivo di persone delle aziende pubbliche o private; d) ai veicoli per handicappati; e) ai veicoli di medici, veterinari e personale sanitario in servizio. 2Il Consiglio di Stato può accordare ulteriori eccezioni nei seguenti casi: a) veicoli muniti di catalizzatore; b) veicoli destinati al trasporto di allievi (scuolabus, ecc.); c) veicoli delle imprese pubbliche o private che servono al trasporto di merci, prodotti o materiali; d) veicoli del servizio tassi; e) veicoli con targhe professionali; f) veicoli convocati dall'autorità per un esame ufficiale; g) veicoli dei maestri conducenti durante l'esercizio della loro attività d'istruzione; h) veicoli di allievi conducenti convocati per l'esame di guida pratico; i) veicoli dei servizi informativi (radio, televisione, stampa, ecc...); l) veicoli delle agenzie private di sorveglianza durante l'esercizio dei loro compiti; m) veicoli in transito internazionale; n) veicoli dei conducenti domiciliati nel Cantone in partenza per l'estero o in arrivo dallo stesso; o) veicoli necessari per l'esercizio dell'attività agricola. 3In caso di deroga, ai veicoli muniti di catalizzatore sarà recapitato dall'autorità un apposito contrassegno adesivo da applicare sul parabrezza anteriore, valido per tutta la durata delle restrizioni. Art. 4

E. 4

Sulla base della data del calendario, per circolare a giorni alterni si intende: a) il diritto di circolare nei giorni pari per i veicoli il cui numero di targa è pari; b) il diritto di circolare nei giorni dispari per i veicoli in cui il numero di targa è dispari.» La pubblicazione del Regolamento è avvenuta il 3 marzo 1989, quella del Decreto il 7 marzo 1989. B. I ricorrenti

ricorrono al Consiglio federale contro il Regolamento e il Decreto, esigendo l'abrogazione delle decisioni. Si ritornerà nei considerandi sui motivi di ricorso che hanno rilievo giuridico. C. Tra Consiglio federale e Tribunale federale è avvenuto uno scambio di pareri, il 1° marzo 1993, terminato nella constatazione che il Consiglio federale è competente in merito al trattamento dei ricorsi. D. Nelle osservazioni del 28 settembre 1993 il Consiglio di Stato del Cantone Ticino propone di respingere i ricorsi. II 1.a. ... 2. Il Consiglio di Stato del Cantone Ticino ha licenziato gli atti legislativi impugnati basandosi fra l'altro sugli art. 11 cpv. 3 e art. 14 della LF del

E. 7

già in partenza fissati (art. 1 cpv. 1 e 2 del Regolamento); questi aspetti saranno definiti soltanto nel caso concreto. D'altro canto, le misure previste potranno produrre i loro effetti soltanto per otto giorni consecutivi al massimo (cfr. art. 8 cpv. 3 del Regolamento). Una tale limitazione nel tempo toglie alle misure auspiccate il carattere di restrizione ai sensi dell'art. 3 cpv. 3 e 4 LCStr e conferisce alle stesse natura di misure di polizia ai sensi degli art. 3 cpv. 6 LCStr e art. 107 cpv. 4 OSStr (cfr. Raccomandazioni, FF 1988 I 178; Roger Marco Meier, Verkehrsberuhigungsmassnahmen nach dem Recht des Bundes und des Kantons Zürich, 1989, p. 41; Tobias Jaag, Umweltschutz und Strassenverkehr: Verkehrslenkende und verkehrsbeschränkende Massnahmen aus rechtlicher Sicht, in: Umweltrecht in der Praxis, 1987, pag. 107). L'art. 3 cpv. 6 LCStr prevede che «In casi speciali, la polizia può prendere le misure richieste dalle circostanze, in particolare limitare o deviare temporaneamente la circolazione». Questa competenza risultava già dall'art. 18 cpv. 2 della LF del 15 marzo 1932 sulla circolazione degli autoveicoli e dei velocipedi (cfr. messaggio del Consiglio federale all'Assemblea federale del 24 giugno 1955, FF 1955 II 12 fr). E' risultato in effetti evidente che le autorità di polizia devono avere la possibilità, in casi urgenti, di prendere tutte le misure appropriate, richieste dalla situazione particolare data di limitare il traffico stradale. Anche la nozione di «casi speciali» dev'essere interpretata nel senso più ampio che comprende non soltanto la sicurezza e la fluidità del traffico, ma anche la salvaguardia di altri beni gravemente minacciati dalla circolazione stradale (per es., l'ambiente o la salute dei vicini o degli abitanti di un quartiere). Tale può essere il caso in occasione di incidenti della circolazione, incendio, catastrofe naturale o problemi d'inquinamento (Daniela Baroni, Le droit de la circulation routière face à la législation de l'environnement, Basilea/Francoforte 1991, pag. 112). L'art. 3 LCStr contiene quindi già una base legale che permette di emanare misure di circolazione per motivi inerenti alla protezione dell'ambiente; per questo aspetto il diritto sulla protezione dell'ambiente e il diritto in materia di circolazione stradale proteggono gli stessi beni. Questo diritto di regolamentazione temporaneo giusta l'art. 3 cpv. 6 LCStr permette alle autorità cantonali competenti di ordinare tutte le misure d'urgenza che s'impongono, vale a dire tutte le restrizioni della circolazione qualunque esse siano, compresi i divieti temporanei di circolare e si estende a tutte le strade comprese le strade nazionali. Queste misure immediate entrano in vigore o si materializzano grazie ad atti reali, in particolare con il collocamento della segnaletica necessaria. Occorre osservare che la polizia può prendere le misure necessarie di propria iniziativa e secondo la propria valutazione della situazione, nella misura in cui non abbia ricevuto istruzioni particolari (cfr. Strebel, op. cit. nota 5 ad art. 18, cfr. art. 8 cpv. 4 del Regolamento). Nel caso particolare le autorità ticinesi hanno emanato un Regolamento e un Decreto che enumerano le misure che sarà possibile applicare e descrivono anche le condizioni nelle quali le stesse potrebbero essere prese nonché i diversi campi d'applicazione. Da quanto rilevato consegue che né le misure

adottate nel singolo caso concreto né i due atti legislativi impugnati violano l'art. 37bis Cost. e l'art. 3 LCStr. 3. Il Regolamento definisce, all'art. 1, che le misure fissate possono essere ordinate nel caso in cui l'inquinamento atmosferico raggiunge valori tali da mettere in pericolo la salute della popolazione e l'ambiente. L'art. 2

E. 8

del Regolamento recita che, in caso di superamento di determinati valori d'aggravio, tale pericolo è ritenuto dato. Il Regolamento disciplina poi, oltre a disposizioni generali, soprattutto i principi che reggono le misure per il traffico motorizzato (art. 8 segg.), rilevate poi in dettaglio dal Decreto. I ricorrenti censurano essenzialmente che le prescrizioni cantonali sono, per diversi aspetti, in contrasto con le raccomandazioni rilasciate dal Consiglio federale, segnatamente che sarebbe stato scelto erroneamente il diossido d'azoto come sostanza di riferimento, mentre le raccomandazioni prevedevano invece, in quanto tale, l'anidride solforosa. Nel caso di valori d'immissione diversi da quelli previsti nelle raccomandazioni potrebbero poi essere presi provvedimenti. a. Le raccomandazioni citate sono state pubblicate dal Consiglio federale sulla base della competenza che gli riviene di vigilanza (art. 38 cpv. 1 LPA) e di emanare prescrizioni esecutive (art. 39 cpv. 1 LPA). Tali raccomandazioni non sono norme legali. Come avviene per le direttive esse possono però essere prese in considerazione in quanto contengono principi che riprendono il parere degli specialisti in merito all'interpretazione della legge; alle autorità cui è affidata l'applicazione della legge esse devono servire per applicare le disposizioni nel rispetto della parità di diritto e sulla scorta di criteri appropriati. Contrariamente al parere dei ricorrenti, siffatte raccomandazioni non devono però essere intese come norme legali e non possono quindi segnatamente essere applicate schematicamente o vanificare o rendere più gravosa l'interpretazione del diritto federale, adeguata al singolo caso di cui rispetti le peculiarità. Devono quindi essere possibili eccezioni anche qualora la regolamentazione che evidentemente non può andare oltre una concretizzazione delle premesse definite dal diritto federale, deve però in generale essere designata come oggettiva. Proprio per lasciare ai Cantoni il necessario margine di libertà, il Consiglio ha scelto in questo contesto la forma della raccomandazione (Raccomandazioni FF 1988 I 178 segg.; DTF 118 Ib 522, 116 Ib 158 consid. 2b, con rinvii, 102 Ia 67; GAAC 57.9). b. Per giudicare delle situazioni dello smog invernale è essenziale che esse siano contraddistinte da un alto carico globale dovuto a sostanze nocive. Di regola, in questi casi aumenta in modo determinante l'aggravio dovuto all'anidride solforosa, nonché anche alle polveri, al monossido d'azoto, all'ossido di carbonio e agli idrocarburi. Cinque Cantoni (Berna, Ginevra, Lucerna, Soletta e Ticino) hanno completato le raccomandazioni sulla base del fabbisogno regionale e compreso nella loro concezione della situazione che si viene a creare con lo smog invernale anche il diossido d'azoto (NO₂). Questo modo di procedere si è rivelato adeguato, poiché specialmente nelle regioni di Chiasso, Ginevra, e Zurigo, nell'inverno 1988/89 era subentrato, in ragione di una situazione d'inversione di lunga durata, un alto aggravio dovuto al diossido d'azoto, ma non all'anidride solforosa. E' risultato in tale contesto che il carico ambientale dovuto alle sostanze nocive può dipendere in inverno fortemente dalle emissioni regionali e locali nonché dalle condizioni climatiche; ne consegue che all'assetto locale di regolamentazioni per le situazioni dovute allo smog invernale deve quindi essere lasciato lo spazio necessario. Queste considerazioni sono sfociate anche nella questione a sapere se nelle raccomandazioni del Consiglio federale relative allo smog invernale, oltre all'anidride solforosa, debba essere compreso come sostanza di riferimento suppletivamente anche il diossido d'azoto. Vista la valutazione

E. 9

globale della situazione dovuta alle immissioni di NO₂ in Svizzera, la Commissione federale per l'igiene dell'atmosfera (CFIA) è giunta nel mese di marzo 1991 al rilascio della raccomandazione seguente: «La CFIA, sulla base delle conoscenze ed esperienze oggi date, giunge alla conclusione che non sia necessario completare le raccomandazioni del Consiglio federale relative al modo di procedere per far fronte allo smog invernale e comprendere, oltre all'anidride solforosa, suppletivamente anche il diossido d'azoto come sostanza di riferimento. Spetta invece ai Cantoni stessi nei quali, sulla base delle misurazioni attuali, occorre tuttavia contare su concentrazioni d'azoto e di altre sostanze nocive durante episodi che superano una settimana, provvedere da sé ad adottare misure urgenti d'efficacia a breve termine allo scopo di ridurre le emissioni; siffatte misure urgenti sono già previste da alcuni Cantoni». Il Consiglio federale non ritiene necessario dipartirsi da questo modo di vedere le cose. Per il Cantone Ticino occorre tenere conto della particolare situazione delle zone urbane vicino al confine, esposte, in ragione dell'alta concentrazione di traffico e da una proporzione di gran lunga superiore alla media di veicoli diesel o senza catalizzatore (transito, frontalieri), o pericolo dovuto segnatamente ad alte immissioni di diossido d'azoto. In effetti, contrariamente a quanto ritenuto dai ricorrenti, il traffico motorizzato è la causa principale delle emissioni di diossido d'azoto (NO_x). Il piano dei provvedimenti del Cantone Ticino quantifica la percentuale del traffico nelle emissioni di NO_x per il 1990 al 92% e il piano di risanamento dell'aria, 2. Rapporto annuale 1993, per il 1992 al 90%. Per questi motivi non è da riprovare il fatto che le autorità del Cantone Ticino comprendano il diossido d'azoto come sostanza di riferimento per lo smog invernale. Analoga considerazione si applica alla questione in merito a sapere a quali condizioni debbano essere prese misure; anche a questo proposito occorre lasciare ai Cantoni la necessaria libertà d'azione. 4.a. I ricorrenti fanno inoltre valere che gli atti legislativi violerebbero per più aspetti la parità di diritto. Un atto legislativo viola il principio dell'uguaglianza di diritto e, quindi, l'art. 4 Cost., qualora proceda a distinzioni d'ordine giuridico in merito alle quali un motivo assennato non traspare dalle circostanze che occorre disciplinare o tralascia invece distinzioni che s'impongono sulla base delle circostanze. La parità di diritto è violata se situazioni analoghe non siano trattate analogamente o situazioni disparate non siano trattate disparatamente; il presupposto è che la disparità immotivata o l'immotivata parità di trattamento si riferisca a fatti essenziali (DTF 118 Ia 2 seg.; 117 Ia 101 con rinvii). D'altronde non è dato un diritto esigibile a una parità assoluta di diritto nel senso che una soluzione legale debba essere assolutamente equa in tutti i pensabili dettagli per reggere il confronto con il divieto dell'arbitrio dell'art. 4 Cost. Può anzi rendersi necessario procedere a determinate diversificazioni secondo chiari criteri, esteriormente riconoscibili. Siffatte diversificazioni sono in grado di rispondere alla stragrande maggioranza dei casi, non, invece, a singoli casi limite. Se tale è la soluzione, la semplificazione non può essere considerata disparità di diritto inammissibile, sempre che non conseguano risultati iniqui nell'applicazione del diritto (DTF 102 Ia 45). Viste queste considerazioni, nessuna possibilità d'affermazione hanno le obiezioni dei ricorrenti. Il criterio delle targhe di controllo (art. 1 cpv. 1 del Decreto) costituisce un metodo

E. 10

chiaramente definito e di facile controllo che permette di escludere, secondo la gravità della situazione dovuta allo smog, un determinato numero di veicoli a motore (ad es. tutti i veicoli immatricolati nel Canton Ticino o tutti quelli immatricolati nei Cantoni Ticino,

Grigioni e Vallese) dalla circolazione, allo scopo di migliorare la situazione dell'aria in modo duraturo. Proprio tale schematismo serve a ricorrere a tali interventi in misura proporzionale alle necessità. La circostanza che la molteplicità dei conducenti interessati, dei campi d'applicazione e delle possibili eccezioni possa anche essere fonte di alcune decisioni sconsiderate, come detto non sfocia nell'abrogazione degli atti legislativi, poiché i divieti di circolazione previsti sono in principio idonei ad attuare gli obiettivi. Vale analogamente anche per l'art. 4 del Decreto, giusta il quale i veicoli con il numero di targa pari hanno il diritto di circolare nei giorni pari e quelli il cui numero di targa è dispari nei giorni dispari. Il fatto che, in occasione di un cambio di mese ci fossero, se del caso, i veicoli con targhe dispari a poter circolare due giorni di seguito (ad es. 31 dicembre / 1° gennaio) dev'essere accettato, tanto più viste le possibilità, non escluse dall'art. 2 del Decreto, di fare eccezioni, in questo caso per i veicoli con targhe pari. Nell'art. 2 cpv. 2 del Decreto (oltre ai veicoli muniti di catalizzatori), sono previste eccezioni segnatamente per la circolazione con targhe professionali, l'assicurazione dell'approvvigionamento con beni vitali e dei servizi pubblici. E' quindi data diversità con qualcuno che usa il proprio veicolo unicamente per recarsi al lavoro. Infine non è difendibile la ragione perché si debba distinguere fra autoveicoli pesanti e leggeri; i ricorrenti del resto non motivano oltre la loro obiezione. b. I ricorrenti rilevano che le riduzioni della velocità non sarebbero un mezzo idoneo per ridurre le emissioni di NOx. Tale non è invece il caso. La E.

Ingenieurunternehmung AG, nel rapporto del 24 dicembre 1991, relativo alle prove di velocità 70/100, ha rilevato una riduzione dell'emissione di NOx del 10%. Sulla base di questo rapporto occorre contare nell'ottica globale, anche nel caso presente, su una riduzione rilevante delle sostanze nocive. c. I ricorrenti censurano che non è giustificato che i veicoli muniti di catalizzatore non siano esclusi già in partenza dal divieto di circolare, ma che soltanto possano essere esclusi da tale divieto (art. 2 cpv. 2 del Decreto), nonostante tali veicoli non siano responsabili dell'insorgere dello smog invernale. E' vero che i veicoli muniti di catalizzatore causano molto meno emissioni di NOx che non quelli senza catalizzatore. In questa misura si pone in effetti la questione della proporzionalità, tanto più che altri Cantoni hanno in casi del genere fatto eccezione al divieto di circolare, a favore dei veicoli di questo tipo. Restano pur sempre possibili situazioni con valori molto alti di sostanze nocive che possono fare apparire giustificato un divieto di circolare perfino a carico dei veicoli muniti di catalizzatore. Il Consiglio di Stato dovrà quindi esaminare ogni volta esattamente se un divieto di circolare sia o meno giustificato. 5. L'autorità giudicante applica d'ufficio la legge. Essa non è vincolata in nessun caso dai motivi del ricorso (art. 62 cpv. 4 PA). Il Consiglio federale può quindi respingere il ricorso per considerazioni che non figurano nella decisione impugnata o può accoglierlo per motivi che non sono stati presentati nell'atto ricorsuale (GAAC 53.10). Nel caso presente, questa constatazione

E. 11

significa che il Consiglio federale può abrogare, nei due atti legislativi, che sono impugnati in quanto tutto unico, singole disposizioni contrarie al diritto federale anche se tale fatto non è stato esplicitamente censurato. La base costituzionale della LCStr è rintracciabile negli art. 37bis e 64 Cost. Giusta tali disposti, la Confederazione ha facoltà di stabilire disposizioni di polizia sulla circolazione, disposizioni penali e relative alla responsabilità civile nonché di introdurre l'obbligo assicurativo. L'art. 37bis Cost. intende garantire un disciplinamento unitario della circolazione su tutto il territorio della Confederazione. Ai Cantoni è garantito il diritto, con determinate riserve, di costringere o vietare la circolazione dei veicoli e dei velocipedisti. a. Il Regolamento stabilisce nell'art. 8 cpv. 1 lett. a che il

Consiglio di Stato può ordinare lo spegnimento del motore durante le soste, anche se di breve durata, ed in particolare ai semafori indicanti «fermata». Le prescrizioni di comportamento (norme della circolazione), contenute nella LCStr e nei relativi atti legislativi d'esecuzione, valgono per tutta la rete delle strade pubbliche in Svizzera. Giusta l'art. 34 cpv. 2 dell'O del 13 novembre 1962 sulle norme della circolazione stradale (ONC, RS 741.11), il motore dev'essere spento anche durante brevi fermate, se ciò non ritarda la partenza. Il diritto federale non prevede che il diritto cantonale abbia la possibilità di divergere da questo disposto: ogni divergenza è quindi inammissibile. b. L'art. 12 cpv. 1 lett. a e b del Regolamento prescrive che i contravventori siano puniti con una multa di fr. 300.- per violazioni dei limiti generali di velocità o dei divieti di circolazione nonché con una multa di fr. 100.- per mancato spegnimento del motore. Come rilevato più sopra è competenza unica della Confederazione fissare disposizioni penali contro violazioni di norme della circolazione. Di tale facoltà ha fatto uso il legislatore agli articoli 90 segg. LCStr. Per il superamento della velocità massima fino a 15 km/h è inoltre applicata l'O del 22 marzo 1972 concernente le multe disciplinari inflitte agli utenti della strada (OMD, RS 741.031). I Cantoni non dispongono quindi per questo aspetto di nessuna facoltà legislativa e per tale ragione l'art. 12 del Regolamento (compresi i cpv. 2 e 3 che non hanno a questo proposito rilievo autonomo) dev'essere abrogato. Per questi motivi i ricorsi devono essere respinti. L'art. 8 cpv. 1 lett. a e l'art. 12 del Regolamento devono però essere abrogati perché contrari al diritto federale.

E. 12

Schweizerisches Bundesarchiv, Digitale Amtsdrukschriften Archives fédérales suisses, Publications officielles numérisées Archivio federale svizzero, Pubblicazioni ufficiali digitali JAAC 59.40 - Decisione del Consiglio federale del 23 novembre 1994 In Verwaltungspraxis der Bundesbehörden Dans Jurisprudence des autorités administratives de la Confédération In Giurisprudenza delle autorità amministrative della Confederazione Jahr 1995 Année Anno Band 59 Volume Volume Seite --- Page Pagina Ref. No 150 002 651 Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv und die Bundeskanzlei konvertiert. Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses et la Chancellerie fédérale. Il documento è stato convertito dall'Archivio federale svizzero e della Cancelleria federale.

Export aus OpenCaseLaw (CC0). Verbindlich ist allein der vom erlassenden Gericht veröffentlichte Originaltext. Quellen-URL siehe oben.