

Anliegen enthält, beantragt der Bundesrat die Umwandlung in ein Postulat.

*Überwiesen gemäss Antrag des Bundesrates
Transmis selon la proposition du Conseil fédéral*

84.476

Mozione Grassi

Strassenverkehrsgesetz. Geschwindigkeitskontrollen

Legge sulla circolazione stradale.

Controlli di velocità

Loi sur la circulation routière.

Contrôles de vitesse

Wortlaut der Motion vom 21. Juni 1984

Der Bundesrat wird ersucht, im Rahmen der Arbeiten zur Revision des Strassenverkehrsgesetzes Artikel 133 der Verordnung vom 27. Oktober 1976 über die Zulassung von Personen und Fahrzeugen zum Strassenverkehr (VZV) mit Bestimmungen zu ergänzen, die vorschreiben, dass die Polizei bei Geschwindigkeitskontrollen die Präsenz ihrer Anlagen (Fahrzeuge und fest eingerichtete oder mobile Geräte) nicht verheimlichen darf und dass diese Anlagen als Anlagen der Polizei gekennzeichnet sein müssen. Weiter wird er eingeladen zu prüfen, ob nicht vorgeschrieben werden sollte, dass alle Strecken, auf denen die Polizei mit fest eingerichteten Geräten Kontrollen durchführt, zu signalisieren sind.

Testo della mozione del 21 giugno 1984

Il Consiglio federale è invitato a completare l'articolo 133 dell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione di persone e veicoli (OAC) del 27 ottobre 1976 nell'ambito dei lavori di revisione della legge sulla circolazione stradale, con un'aggiunta intesa a fare obbligo alla polizia di non occultare la presenza dei propri mezzi (veicoli e apparecchiature fisse e mobili), i quali devono portare le insegne della polizia in occasione degli appostamenti per i controlli di velocità, e ad esaminare se sia il caso di introdurre l'obbligo di segnalazione di tutte le tratte sulle quali vengono predisposti i controlli tramite apparecchi fissi

Texte de la motion du 21 juin 1984

Le Conseil fédéral est invité à compléter l'article 133 de l'ordonnance réglant l'admission des personnes et des véhicules à la circulation routière (OAC) du 27 octobre 1976, dans le cadre des travaux de révision de la loi sur la circulation routière, de façon à obliger la police à ne pas masquer la présence de ses propres moyens de transport (véhicules et appareils fixes ou mobiles), qui doivent porter des signes distinctifs lors de tout contrôle de vitesse, ainsi qu'à examiner s'il ne faudrait pas introduire l'obligation de signaler tous les parcours sur lesquels on procède à des contrôles au moyen d'appareils fixes.

Mitunterzeichner – Cofirmatari – Cosignataires: Allenspach, Aubry, Auer, Blocher, Bonnard, Borel, Bürer-Walenstadt, Butty, Carobbio, Christinat, Columberg, Cotti Flavio, Cotti Gianfranco, Dafflon, Darbellay, Dirren, Etique, Feigenwinter, Fischer-Hägglingsen, Frei-Romanshorn, Gautier, Giudici, Gloor, Graf, Houmard, Humbel, Iten, Jeanneret, Jung, Landolt, Maitre-Ginevra, Martin, Massy, Mühlemann, Nef, Oehen, Perey, Pini, Revaclier, Robbiani, Ruffy, Rüttimann, Salvioni, Savary-Friborgo, Savary-Vaud, Schärli, Schmidhalter, Schnider-Lucerna, Segmüller, Thévoz, Wellauer, Zbinden

(52)

Schriftliche Begründung – Motivazione scritta Développement par écrit

1. Le limitazioni di velocità servono ad aumentare la sicurezza del traffico e per raggiungere questo scopo sono necessari dei controlli da parte della polizia che constata se esse vengono osservate. Il problema è a sapere se questi controlli debbano avvenire allo scoperto oppure di nascosto.

L'articolo 133 OAC rappresenta la base giuridica per le disposizioni emanate dal DFGP (Dipartimento) sui controlli di velocità. Al proposito il Dipartimento ha rilasciato due istruzioni: una dell'11 settembre 1972 sui controlli di velocità nella circolazione stradale, l'altra dell'11 dicembre 1973 sui controlli di velocità senza posti di intercettazione.

2. Le disposizioni federali lasciano il controllo del traffico stradale alla polizia competente secondo il diritto cantonale. I Cantoni decidono per principio in modo indipendente come avvengono questi controlli. Purtroppo le polizie cantonali usano dei metri e dei metodi diversi, talvolta eccessivamente restrittivi, per controllare se le limitazioni di velocità vengono osservate o meno. Si usano per esempio dei veicoli non contrassegnati con le insegne della polizia, dei camioncini ai quali si sta eseguendo il cambio della ruota per camuffare il controllo radar, dei segnali di veicoli in panne, e quanto più la fantasia degli addetti può produrre. I posti dei controlli radar non sono sempre quelli pericolosi, ossia quelli per i quali una limitazione di velocità si impone, bensì vengono scelti arbitrariamente su autostrade e strade locali, su tratte dalla visibilità libera che invita all'accelerazione, e sono pure sovente ubicati subito dopo il cartello della limitazione oppure poco prima del cartello indicante la fine della stessa. Le apparecchiature più sofisticate vengono introdotte non più per punire l'eccessività o la pericolosità della guida veloce, ma unicamente l'inosservanza di una disposizione arbitraria o perlomeno discutibile. È di alcuni mesi la notizia dell'introduzione, da parte della polizia di Zurigo, di apparecchiature autonome per il controllo della velocità e dei semafori, le quali fotografano i trasgressori di fronte.

A parte la violazione della sfera personale prodotta da fotografie del genere e le complicazioni che in certi casi potrebbero recare alla vita domestica con il recapito a domicilio, misure del genere degradano gli agenti di polizia a esecutori robotizzati di norme astratte, invece di considerarli tutori dell'ordine sì, ma sempre umani e comprensivi. Si ha vieppiù l'impressione che per certi corpi di polizia cantonali e comunali il controllo della velocità sia divenuto un affare lucrativo, fonte di cospicue entrate per l'erario pubblico. Che tale scopo non sia compatibile con la funzione che i controlli di velocità mediante radar sono chiamati ad adempiere è già stato ribadito a suo tempo dal Tribunale federale:

«Auch wenn der Fiskus an hohen Busseneingängen interessiert ist, liegt der Zweck der Radarkontrollen nicht in der Büssung vieler Verkehrssünder.» (STF 103 [1977] IV 189 E 5b).

3. Di fronte a questa situazione occorre che la Confederazione emani delle norme di comportamento comuni, affinché l'utente della strada venga trattato dovunque con il medesimo metro e in modo corretto. Il Dipartimento insiste nelle sue disposizioni soprattutto sull'attività preventiva della polizia, da anteporre a quella repressiva. Ed è giusto che sia così. Anche il Tribunale federale è dell'opinione che una disciplina insufficiente degli utenti della strada si migliora altrettanto efficacemente con la sola presenza della polizia e con la consapevolezza di frequenti controlli, piuttosto che tramite la punizione dei trasgressori.

In effetti, nella sentenza citata poc'anzi si fa leva soprattutto sull'effetto preventivo dei controlli di velocità nell'intento di garantire all'utente la massima sicurezza:

«Die Erfahrung lehrt, dass zwar Strafandrohungen und die individuelle Bestrafung Fehlbarer notwendig sind, dass aber eine gelockerte Verkehrsdisziplin mindestens so wirksam durch die Präsenz der Polizei und das Wissen um häufige Kontrollen gebessert wird.» (cit. STF E 5d)

A ciò va aggiunto che, essendo la polizia al servizio del

cittadino e non alla sua repressione, ogni provvedimento deve essere adottato affinché sia raggiunto lo scopo positivo che gli è stato affidato dal legislatore. Non va infine dimenticato quanto sia importante per la polizia come organo dello Stato di non alienarsi la fiducia e la stima, oltre che la simpatia, del cittadino, elementi preziosi al fine di una collaborazione costruttiva in altri, non meno importanti, settori.

4. La proposta di un'aggiunta all'articolo 133 OAC contribuirebbe ad evitare gli abusi descritti e nel medesimo tempo a migliorare la sicurezza della circolazione, responsabilizzando maggiormente gli utenti. Infatti, obbligando la polizia ad usare veicoli e apparecchiature contrassegnati quali mezzi della polizia e piazzandoli in posti ben visibili, nonché segnalando con appositi cartelli le tratte sulle quali la polizia ha installato degli apparecchi radar fissi sui quali effettua dei controlli ad intermissioni irregolari, l'utente viene messo in guardia e mantiene i limiti di velocità imposti. Siccome poi i controlli dovrebbero essere prevalentemente eseguiti su percorsi particolarmente pericolosi, ne deriva un'accresciuta sicurezza del traffico, evitando nel contempo che l'attenzione dell'automobilista si polarizzi sui lati della carreggiata a discapito della concentrazione sul traffico. È in effetti sempre più frequente il fenomeno di quegli automobilisti che, anziché adeguare la velocità ai limiti fissati, dedicano un'attenzione maggiore alla individuazione degli apparecchi di controllo. Questi conducenti con il loro comportamento sono doppiamente pericolosi e rappresentano una grave minaccia per gli altri utenti: è ben chiaro che in questi casi il comportamento della polizia, così come è oggi diffuso, altro non fa che peggiorare la situazione. Un modo di agire trasparente da parte di coloro che sono preposti alla sorveglianza del traffico non può dunque che giovare alla collettività.

Infine, l'obbligo della polizia di usare mezzi (veicoli e apparecchiature) contrassegnati con le insegne della polizia, non è altro che l'espressione della chiarezza e dell'onestà di un lavoro al servizio del prossimo, un lavoro che non deve essere fatto di nascosto.

Schriftliche Stellungnahme des Bundesrates vom 22. August 1984

Risposta scritta del Consiglio federale del 22 agosto 1984
Rapport écrit du Conseil fédéral du 22 août 1984

1. La velocità eccessiva, vale a dire non adattata alle condizioni, è una delle cause più frequenti degli incidenti della circolazione stradale. I limiti di velocità sono sinora stati introdotti in primo luogo per migliorare la sicurezza del traffico. Tali prescrizioni possono però ottenere gli effetti auspicati soltanto se le autorità, mediante controlli, fanno in modo che esse vengano osservate. Imporre con efficacia le prescrizioni sulla velocità è un imperativo indispensabile per uno svolgimento sicuro della circolazione.

Da quando hanno avuto inizio i controlli di polizia sulla velocità, si discute se essi debbano essere eseguiti allo scoperto o di nascosto. A una interrogazione ordinaria Schaffer, in tema di controlli di polizia effettuati da agenti in borghese, il Consiglio federale, già nel 1976, ha risposto nei seguenti termini: «I controlli effettuati apertamente da parte di agenti di polizia in uniforme e in veicoli di polizia facilmente riconoscibili, hanno il vantaggio di suscitare negli utenti della strada l'impressione che vi siano controlli intensi. Il Consiglio federale si pronuncia tuttavia in favore dei controlli di polizia eseguiti di nascosto (da funzionari in borghese) onde cogliere sul fatto gli utenti della strada che mettono in pericolo il traffico quando si ritengono inosservati.»

Le esperienze fatte da allora confermano quest'idea. La circolazione stradale ha assunto una tale mole che il conducente viene a incorrere relativamente di rado in controlli allo scoperto e ancor meno in controlli fatti di nascosto. Perché la sorveglianza del traffico abbia esito positivo, occorre che l'utente della strada debba contare sulla possibilità di un tale controllo.

Il Consiglio federale condivide l'idea dell'autore della mozione secondo la quale le cabine radar fisse, site in punti pericolosi dei tronchi stradali debbano possibilmente venire collocate in maniera da essere visibili e apparire distintamente come installazioni della polizia. Ciò garantisce che nei punti pericolosi del tracciato stradale siano rigorosamente osservate le velocità massime, in generale molto ridotte. Preannunciare una riduzione di velocità potrebbe avere un maggiore effetto. Il Consiglio federale condivide anche l'opinione del Tribunale federale ai cui sensi una disciplina allentata della circolazione venga perlomeno migliorata tanto efficacemente, grazie alla presenza della polizia e per la consapevolezza di controlli stradali frequenti, quanto mediante la punizione individuale dei colpevoli. I controlli allo scoperto devono essere tuttavia completati da controlli fatti di nascosto; solo in questo modo, i conducenti che non rispettano le norme della circolazione non appena la polizia sia assente possono essere colti in fallo, per poi dover rispondere del loro comportamento.

2. L'esecuzione della legge sulla circolazione stradale (RS 741.01) compete ai Cantoni i quali adottano le misure necessarie (art. 106). Un divieto del Consiglio federale dei controlli fatti di nascosto, da includere nell'ordinanza sull'ammissione alla circolazione (RS 741.51), costituirebbe un'ingerenza, non sostenibile dal profilo giuridico e materiale, nei diritti di sovranità dei Cantoni. Se è vero che l'ordinanza concernente l'ammissione alla circolazione (art. 133) prevede istruzioni del Dipartimento federale di giustizia e polizia in materia di esecuzione dei controlli della velocità e dell'uso degli apparecchi per le relative misurazioni, ciò va interpretato soltanto come il modo onde fissare dettagli d'ordine tecnico e amministrativo, affinché i diversi procedimenti di misurazione (ad esempio i controlli radar) vengano applicati unitariamente in tutto il Paese e siano riconosciuti dai tribunali in quanto mezzi di prova.

3. La mozione non può essere accolta dal Consiglio federale anche per ragioni d'ordine giuridico. Una mozione può soltanto conferire mandato al Consiglio federale di presentare un progetto di legge o di decreto con un determinato indirizzo. Emanare prescrizioni esecutive della legge sulla circolazione stradale rientra, secondo l'articolo 106 LCStr. nelle competenze del Consiglio federale. Ove il legislatore autorizzi il Consiglio federale a legiferare, dunque nel cosiddetto campo della legislazione per delega, non possono essere conferiti a detto consesso esecutivo, tramite la via di una mozione, incarichi legislativi vincolanti. Anche sotto questo aspetto, quindi, la mozione non può essere accolta. Il Consiglio federale non può inoltre consentire la trasformazione della mozione in postulato. L'esperienza e un nuovo esame dell'intera problematica, inclusi gli argomenti presentati dall'autore della mozione, provano che, per le ragioni esposte, la polizia deve avere anche nel futuro la possibilità di eseguire di nascosto controlli della velocità.

Schriftliche Erklärung des Bundesrates

Dichiarazione scritta del Consiglio federale

Déclaration écrite du Conseil fédéral

Il Consiglio federale raccomanda di respingere la mozione.

Abgelehnt – Rejeté

Mozione Grassi Strassenverkehrsgesetz. Geschwindigkeitskontrollen

Mozione Grassi Loi sur la circulation routière. Contrôles de vitesse

Mozione Grassi Legge sulla circolazione stradale. Controlli di velocità

In	Amtliches Bulletin der Bundesversammlung
Dans	Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale
In	Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale
Jahr	1984
Année	
Anno	
Band	IV
Volume	
Volume	
Session	Herbstsession
Session	Session d'automne
Sessione	Sessione autunnale
Rat	Nationalrat
Conseil	Conseil national
Consiglio	Consiglio nazionale
Sitzung	15
Séance	
Seduta	
Geschäftsnummer	84.476
Numéro d'objet	
Numero dell'oggetto	
Datum	05.10.1984 - 08:00
Date	
Data	
Seite	1402-1403
Page	
Pagina	
Ref. No	20 012 740

Dieses Dokument wurde digitalisiert durch den Dienst für das Amtliche Bulletin der Bundesversammlung.

Ce document a été numérisé par le Service du Bulletin officiel de l'Assemblée fédérale.

Questo documento è stato digitalizzato dal Servizio del Bollettino ufficiale dell'Assemblea federale.