

BGE 62 I 189

Bundesgericht (BGE), 1936-01-01, DE

Quelle: https://mcp.opencaselaw.ch/entscheid/bge_62_I_189

FR: ATF 62 I 189

IT: DTF 62 I 189

Volltext

188 Strafrecht. Zweck die bes~ende Verkaufsorganisation. Der Kassa- tionskläger muss die Produkte bei der Helvag A.-G. be- stellen, welche ~ie ins Lagerhaus Genf liefert, wo sie ins Eigentum des Bestellers übergehen. Die Helvag A.-G. verrechnet ihm den im Zeitpunkt der Bestellung gültigen Deta.ilverkaufspreis, der 30 Tage nach Ausstellung der Faktura zu zahlen ist, wobei aber dem Besteller ein Rabatt von 67 % % und bei Erreichung eines bestimmten Jahres- umsatzes ein nach dem Umfange desselben gestaffelter Superrabatt gewährt wird. Angesichts dieser Abmachungen kann nicht zweifelhaft sein, dass der Kassationskläger die in Frage stehenden Artikel von der Helvag käuflich übernehmen und sie auf seine Rechnung an die Kunden weiter verkaufen soll. Daran ändert auch die Tatsache nichts, dass er nach Art. 3 des Vertrages verpflichtet ist, seine ganze Zeit und Arbeits- kraft dem Vertrieb der Fuller- und Luhanartikel zu widmen und dass er in der Ansetzung seiner Verkaufspreise nicht frei ist; denn die Helvag A.-G. als Lieferantin der zu ver- treibenden Waren hatte natürlich auch nach der Einräu- mung des Verkaufsrechtes ein Interesse an einem möglichst grossen Umsatz und machte daher, trotzdem sie den Detail- verkauf aufgab, für den Vertrieb bestimmte Vorschriften. Demnach erkennt der Kassationshol: Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen. l\forofahrzcug- und Fahrradverkehr. No :19. 189 II.MOTORFAHRZEUG-UNDFAHRRADVERKEHR CIRCULATION DES VEHICULES AUTOMOBILES ET DES CYCLES 39. Arret da 130 Cour da c3ossation pen30le du 10 fevrier 1936 dans la cause Autobus Laus3onnois S.A. contre Conseil d'Et3ot du ca.nton du Vala.is. La presenee d'un signal reglementaire est une eondition d'appli- cation absolue pour les regles de eirculation partieulieres ou Ioeales (eoneernant les arteres ferme8s a la eirculation, le sens unique, la limitation du poids des vehieules, etc.), que les cantons sont libres d'edieter en vertu de l'art. 3 aI. 2 LA. A. - Aux termes de l'ai't. 1 al. 3 de l'ordonnance cantonale d'execution pour le canton du Valais (23 mai 1933), les competences que l'art. 3 de la loi federale du 15 mars 1932 sur la circulation des vehicules automobiles et des cycles confere aux cantons (restriptions a la circu- lation) sont confit~es au Conseil d'Etat. Le 6 avril 1935, le Conseil d'Etat a edicte un arrete dans lequel il a notam- ment designe un certain nombre de routes secondaires. sur lesquelles la circulation est interdite aux vehicules automobiles d'un poids superieur a 7,0 tonnes et d'une largeur plus grande que 2,10 metres. Sous N° 6 de cette liste est designee la route de Viege a Stalden et St-Nicolas. D'autre part, l'art. 23 de l'ordonnance cantonale d'execu- tion du 23 mai 1933 (precitoo) dispose que la repression des infractions aux prescriptions qu'elle contient aura lieu d'apres les normes de l'art. 58 LA. B. - La restriction de poids et de largeur mentionnoo dans l'arrete precite n'avait pas ete indiquee au public par un signal ad hoc sur la route de Viege a Stalden, a la date du 17 aout 1933. Ce jour-la, le chauffeur Peytrequin, de l'entreprise Autobus Lausannois S. A., a parcouru 190 Strafrecht. eette route en cqnduisant un camion suivi d'une remorque, d'un poids totaIde 15709 kilos. A la suite de ces faits, la S. A. des Autobus Lausannois a eM condamnee a 10 francs d'amende par le

Departement de police du canton du Valais (decision du 28 aout 1935), Sur recours, le Conseil d'Etat valaisan a confirme cette condamnation par prononce du 25 octobre 1935. C. - Par acte depose en temps utile, la S. A. des Autobus Lausannois s'est pourvue en nulliM a la Cour de cassation du Tribunal federal. Elle conclut a l'annulation du pro- nonce attaque et a la suppression de l'amende, le tout sous suite de depens. Considerant en droit : 1. - L'art. 3 al. 1 et 2 LA a la teneur suivante : « Les cantons peuvent interdire completement ou restreindre temporairement pour les vehicules automo- biles et les cycles l'usage de toutes les routes qui ne sont pas de grand transit, ou de eertaines d'entre elles, en tant que la Confederation n'en a pas besoin pour son service. Avant d'edicter des restrictions a titre durable ou perio- dique, ils prennent l'avis du Conseil federal. » Les cantons peuvent edicter d'autres restrietions pour certaines routes, lorsque la securiM de la circulation ou la structure de la route l'exigent. Les restrietions durables peuvent, dans les trente jours des leur publication, etre l'objet d'un recours au Conseil federal. » En edictant des prescriptions, conformement aux pou- voirs que cet article leur confere, les cantons agissent en vertu de l'autonomie legislative qui leur est reservee dans ce domaine. Neanmoins il va sans dire que, quand ils appliquent l'art. 3 LA, les cantons ne peuvent prendre des dispositions qui contreviennent aux regles generales de cette loi elle-meme. Une de ces regles generales est contenue a l'art. 4 al. 1 LA en ces termes: ({ Les routes seront pourvues des signaux uniformes prescrits par le Conseil federal. » Motorfaruzeug. unel Faruradverkehr. No 39. 191 C'est en application de cette derniere disposition que le Conseil federal a promulgue, le 17 novembre 1932, une ordonnance sur la signalisation routiere, avec une annexe illustree qui en forme une partie inMgrante. On peut se demander si l'art. 4 al. 1 LA est une simple disposition d'ordre ou si, au contraire, il constitue une regle imperative posant une condition sine qua non pour la validiM des prescriptions federales ou cantonales interdisant ou restreignant la circulation. Or cette question ne peut pas etre resolue d'une f~on absolue par oui ou par non. Au contraire, il y a lieu de distinguer entre deux caMgories de regles sur la circulation routiere : a) les regles generales, telles que l'obligation de circuler a droite, de depasser a gauche, de ceder Je passage aux vehicules venant de droite, etc., qu'aucun automobiliste roulant en Suisse n'a le droit d'ignorer. L'observation de ees regles s'impose sans indication speciale a tous les usagers de la route qu'elles concernent. b) Mais, a eôte de ces regles generales, il y a de multiples prescriptiorM particulieres ou locale~ (regles concernant les arteres fermees a la circulation automobile, le sens unique, l'interdiction de stationner, etc.). Ces prescrip- tions varient d'un eanton a l'autre et meme d'une localite a l'autre, et leur application depend de cireons- tancees de lieu, de saison, etc., qui sont laisseees a l'ap- preciation des autorites. Il serait maMrieellement impos- sible aux automobilistes roulant en Suisse de se ren- seigner sur toutes ces regles, eparses dans des ordonnan- ces, reglements, etc. federaux, cantonaux et communaux. C'est la raison pour laquelle le legislatureur a voulu que lesdites prescriptions fussent indiquees aux usagers par le moyen d'une signalisation routiere uniforme. Des lors, il n'est pas douteux qu'il ait voulu faire de l'existence des signaux ad hoc une condition d'application des regles particulieres dont il est question ici; l'automobiliste n'est tenu d'observer ces prescriptions que la ou elles sont indiquees par des signaux ; en l'absence de ceux-ci, 192 Strafrecht. il ne peut etre mJs en contravention pour les avoir violees, et, s'il est condamne en pareil cas par les autorites canto- nales, il pourra se pourvoir en nullite aupres de la Cour de cassation du Tribunal federal (art. 269 LFPP). Les dispositions de l'arrete valaisan du 6 avril 1935 relatives a la limitation du tonnage et de la largeur des vehicules automobiles sont des regles de la seconde cate- gone. Selon ce qui vient d'etre dit, elles ne sont donc applicables,

conformément à l'art. 4 al. 1 LA, que sur les routes où les autorités cantonales ont pris soin de faire placer des signaux ad hoc, en vertu de l'ordonnance du 17 octobre 1932, notamment de l'art. 3 de ladite ordonnance. Or il est constant que les signaux N°S 15 et 16 n'étaient pas placés sur la route de Viege à Stalden le 17 août 1935. Dès lors, les véhicules plus lourds que 7,5 tonnes et plus larges que 2,10 mètres pouvaient passer par cette route, sans que le détenteur ou le conducteur fut passible d'une amende. La condamnation infligée par le Conseil d'Etat valaisan à la S. A. des Autobus Lausannoises viole donc l'art. 4 al. 1 LA et, par ce motif, elle doit être annulée. Cette annulation entraîne la libération totale, que la Cour de cassation peut prononcer elle-même sans avoir besoin de renvoyer l'affaire à ces fins à l'autorité cantonale (art. 276 al. 3 LFPP). Par ces motifs, le Tribunal fédéral prononce : Le pourvoi est admis. La décision prise le 25 octobre 1935 par le Conseil d'Etat du Canton du Valais est annulée. La S. A. des Autobus Lausannoises est libérée de toute peine.

Motivierung: *Urteil des Xassationshofes vom 12. Oktober 1936 i. S. Donat gegen Aargau, Staatsanwaltschaft, und Ialer. Leg i tim at ion ues Privatstrafklägers zur Kassationsso- schwerde. (Art. 270 BStrP.) . V 0 l' t r i t t s r e c h t: Begriff der Gleichzeitigkeit. (Art. 27 MFG.) A. - Am 24. Juli 1935 fuhr Donat mit seinem Auto auf der Nebenstrasse von Anglikon her gegen die Über- landstrasse Lenzburg-W ohlen, in der Absicht, nach links (Richtung Wohlen) in dieselbe einzuschwenken. Obgleich er auf derselben aus der Richtung von Lenzburg her ein Automobil heranzufahren sah, vollzog er die Einschwenkung in der Annahme, er habe noch genügend Zeit hierzu. In der Tat gelang es ihm, noch auf die rechte Fahrbahn - ob vollständig oder nur ungefähr steht dahin - zu gelangen, als sein Wagen ungefähr 22 m nach der Ein- mündung der Seitenstrasse vom Auto Isler hinten rechts angefahren und beschädigt' wurde. Isler hatte vor dem einschwenkenden Wagen - 22 m vor der Kreuzung - abgestoppt, aber bei der eingehaltenen Geschwindigkeit nicht vor dem Zusammenstoss anhalten können. Die angehobene Untersuchung führte zur Anklage gegen Donat, während der Staatsanwalt Einstellung des Ver- fahrens gegenüber Isler beantragte, worauf Douat als Privatstrafkläger voring. B. - Durch Urteil des Obergerichtes des Kantons Aargau vom 22. Mai 1936 wurde Donat der Übertretung der Art. 27 Abs. 2 und 25 Abs. 1 MFG schuldig erkannt und zu einer Busse von 20 Fr. verurteilt, Isler dagegen freigesprochen. Zur Begründung führt es aus, dass Donat das Vortritts- recht Islers nicht genügend beobachtet habe; nach den Umständen habe er sich sagen müssen, dass das Auto Isler, das er heranzufahren sah, eine bedeutende Geschwin- digkeit haben müsse (welche die Vorinstanz .. auf jener ausgezeichneten Landstrasse nicht als unzulässig be- AS 62 1- 1936 13*

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