

Zweck die bestehende Verkaufsorganisation. Der Kassationskläger muss die Produkte bei der Helvag A.-G. bestellen, welche sie ins Lagerhaus Genf liefert, wo sie ins Eigentum des Bestellers übergehen. Die Helvag A.-G. verrechnet ihm den im Zeitpunkt der Bestellung gültigen Detailverkaufspreis, der 30 Tage nach Ausstellung der Faktura zu zahlen ist, wobei aber dem Besteller ein Rabatt von 67 1/2 % und bei Erreichung eines bestimmten Jahresumsatzes 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 Arbeitskraft 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 vertreibenden Waren hatte natürlich auch nach der Einräumung des Verkaufsrechtes ein Interesse an einem möglichst grossen Umsatz und machte daher, trotzdem sie den Detailverkauf aufgab, für den Vertrieb bestimmte Vorschriften.

Demnach erkennt der Kassationshof:

Die Nichtigkeitsbeschwerde wird abgewiesen.

II. MOTORFAHRZEUG- UND FAHRRADVERKEHR

CIRCULATION DES VÉHICULES AUTOMOBILES ET DES CYCLES

39. Arrêt de la Cour de cassation pénale du 10 février 1936 dans la cause **Autobus Lausannois S.A.** contre **Conseil d'Etat du canton du Valais.**

La présence d'un signal réglementaire est une condition d'application absolue pour les règles de circulation particulières ou locales (concernant les artères fermées à la circulation, le sens unique, la limitation du poids des véhicules, etc.), que les cantons sont libres d'édicter en vertu de l'art. 3 al. 2 LA.

A. — Aux termes de l'art. 1 al. 3 de l'ordonnance cantonale d'exécution pour le canton du Valais (23 mai 1933), les compétences que l'art. 3 de la loi fédérale du 15 mars 1932 sur la circulation des véhicules automobiles et des cycles confère aux cantons (restrictions à la circulation) sont confiées au Conseil d'Etat. Le 6 avril 1935, le Conseil d'Etat a édicté un arrêté dans lequel il a notamment désigné un certain nombre de routes secondaires, sur lesquelles la circulation est interdite aux véhicules automobiles d'un poids supérieur à 7,5 tonnes et d'une largeur plus grande que 2,10 mètres. Sous N° 6 de cette liste est désignée la route de Viège à Stalden et St-Nicolas. D'autre part, l'art. 23 de l'ordonnance cantonale d'exécution du 23 mai 1933 (précitée) dispose que la répression des infractions aux prescriptions qu'elle contient aura lieu d'après les normes de l'art. 58 LA.

B. — La restriction de poids et de largeur mentionnée dans l'arrêté précité n'avait pas été indiquée au public par un signal *ad hoc* sur la route de Viège à Stalden, à la date du 17 août 1933. Ce jour-là, le chauffeur Peytrequin, de l'entreprise Autobus Lausannois S. A., a parcouru

cette route en conduisant un camion suivi d'une remorque, d'un poids total de 15 709 kilos.

A la suite de ces faits, la S. A. des Autobus Lausannois a été condamnée à 10 francs d'amende par le Département de police du canton du Valais (décision du 28 août 1935). Sur recours, le Conseil d'Etat valaisan a confirmé cette condamnation par prononcé du 25 octobre 1935.

C. — Par acte déposé en temps utile, la S. A. des Autobus Lausannois s'est pourvue en nullité à la Cour de cassation du Tribunal fédéral. Elle conclut à l'annulation du prononcé attaqué et à la suppression de l'amende, le tout sous suite de dépens.

Considérant en droit :

1. — L'art. 3 al. 1 et 2 LA a la teneur suivante :

« Les cantons peuvent interdire complètement ou restreindre temporairement pour les véhicules automobiles et les cycles l'usage de toutes les routes qui ne sont pas de grand transit, ou de certaines d'entre elles, en tant que la Confédération n'en a pas besoin pour son service. Avant d'édicter des restrictions à titre durable ou périodique, ils prennent l'avis du Conseil fédéral.

» Les cantons peuvent édicter d'autres restrictions pour certaines routes, lorsque la sécurité de la circulation ou la structure de la route l'exigent. Les restrictions durables peuvent, dans les trente jours dès leur publication, être l'objet d'un recours au Conseil fédéral. »

En édictant des prescriptions, conformément aux pouvoirs que cet article leur confère, les cantons agissent en vertu de l'autonomie législative qui leur est réservée dans ce domaine. Néanmoins il va sans dire que, quand ils appliquent l'art. 3 LA, les cantons ne peuvent prendre des dispositions qui contreviennent aux règles générales de cette loi elle-même. Une de ces règles générales est contenue à l'art. 4 al. 1 LA en ces termes :

« Les routes seront pourvues des signaux uniformes prescrits par le Conseil fédéral. »

C'est en application de cette dernière disposition que le Conseil fédéral a promulgué, le 17 novembre 1932, une ordonnance sur la signalisation routière, avec une annexe illustrée qui en forme une partie intégrante.

On peut se demander si l'art. 4 al. 1 LA est une simple disposition d'ordre ou si, au contraire, il constitue une règle impérative posant une condition *sine qua non* pour la validité des prescriptions fédérales ou cantonales interdisant ou restreignant la circulation. Or cette question ne peut pas être résolue d'une façon absolue par oui ou par non. Au contraire, il y a lieu de distinguer entre deux catégories de règles sur la circulation routière :

a) *les règles générales*, telles que l'obligation de circuler à droite, de dépasser à gauche, de céder le passage aux véhicules venant de droite, etc., qu'aucun automobiliste roulant en Suisse n'a le droit d'ignorer. L'observation de ces règles s'impose sans indication spéciale à tous les usagers de la route qu'elles concernent.

b) Mais, à côté de ces règles générales, il y a de multiples *prescriptions particulières ou locales* (règles concernant les artères fermées à la circulation automobile, le sens unique, l'interdiction de stationner, etc.). Ces prescriptions varient d'un canton à l'autre et même d'une localité à l'autre, et leur application dépend de circonstances de lieu, de saison, etc., qui sont laissées à l'appréciation des autorités. Il serait matériellement impossible aux automobilistes roulant en Suisse de se renseigner sur toutes ces règles, éparses dans des ordonnances, règlements, etc. fédéraux, cantonaux et communaux. C'est la raison pour laquelle le législateur a voulu que lesdites prescriptions fussent indiquées aux usagers par le moyen d'une signalisation routière uniforme. Dès lors, il n'est pas douteux qu'il ait voulu faire de l'existence des signaux *ad hoc* une condition d'application des règles particulières dont il est question ici ; l'automobiliste n'est tenu d'observer ces prescriptions que là où elles sont indiquées par des signaux ; en l'absence de ceux-ci,

il ne peut être mis en contravention pour les avoir violées, et, s'il est condamné en pareil cas par les autorités cantonales, il pourra se pourvoir en nullité auprès de la Cour de cassation du Tribunal fédéral (art. 269 LFPP).

Les dispositions de l'arrêté valaisan du 6 avril 1935 relatives à la limitation du tonnage et de la largeur des véhicules automobiles sont des règles de la seconde catégorie. Selon ce qui vient d'être 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^{os} 15 et 16 n'étaient pas placés sur la route de Viège 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 fût passible d'une amende. La condamnation infligée par le Conseil d'Etat valaisan à la S. A. des Autobus Lausannois 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 céans 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 Lausannois est libérée de toute peine.

40. Urteil des Kassationshofes vom 12. Oktober 1936 i. S. Donat gegen Aargau, Staatsanwaltschaft, und Isler.

Legitimation des Privatstrafklägers zur Kassationsbeschwerde. (Art. 270 BStrP.)

Vortrittsrecht: Begriff der Gleichzeitigkeit. (Art. 27 MFG.)

A. — Am 24. Juli 1935 fuhr Donat mit seinem Auto auf der Nebenstrasse von Anglikon her gegen die Überlandstrasse Lenzburg-Wohlen, 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 Einmündung 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 Verfahrens gegenüber Isler beantragte, worauf Donat als Privatstrafkläger vorging.

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 Vortrittsrecht Islers nicht genügend beobachtet habe; nach den Umständen habe er sich sagen müssen, dass das Auto Isler, das er heranzufahren sah, eine bedeutende Geschwindigkeit haben müsse (welche die Vorinstanz auf jener ausgezeichneten Landstrasse nicht als unzulässig be-