

Αθανασία Κυριάκου
Στρατιωτικός Δικαστής Α΄

Η ΝΕΟΠΑΓΓΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 290Α ΠΚ

ΙΟΥΝΙΟΣ 2021

Η ΝΕΟΠΑΓΗΣ ΔΙΑΤΑΞΗ 290Α ΠΚ

ΔΙΚΑΙΟ

Με το Ν. 4619/2019 (ΦΕΚ Α'95/11-6-2019) κυρώθηκε ο νέος Ποινικός Κώδικας και πήρε τη θέση του Ποινικού Κώδικα που τελούσε σε ισχύ από 7/8/1950.

Το Ποινικό Δίκαιο, αποτελεί κλάδο του Δημοσίου Δικαίου και διακρίνεται σε ουσιαστικό και σε δικονομικό. Αντιδιαστέλλεται η ποινικά κολάσιμη πράξη από παράβαση των κανόνων της ηθικής της κοινωνίας. Σύμφωνα με ευρέως υποστηριζόμενη άποψη ο σκοπός του Ποινικού Δικαίου έγκειται στην προστασία ιδιαίτερα σημαντικών έννομων αγαθών (αξιών, συμφερόντων).

Οι Κώδικες της βασικής νομοθεσίας φιλοδοξούν να συναρμόσουν σε ενιαίο σύνολο κανόνες, η συνοχή των οποίων επιτρέπει τη σταθερότητα και την ασφάλεια του οικείου κλάδου δικαίου, στο πλαίσιο της τελολογικής ενότητας της έννομης τάξης. Καθήκον ειδικότερα του ποινικού νομοθέτη στο πλαίσιο ενός Ποινικού Κώδικα είναι να αξιολογήσει το κανονιστικό παρόν, με κριτήριο τις υπάρχουσες, αλλά και τις διαφαινόμενες ανάγκες, ώστε να ορίσει ένα σύνολο ρυθμίσεων, με σταθερά ενοποιητικά στοιχεία, που θα καταστήσουν αποτελεσματική την άσκηση της αντεγκληματικής πολιτικής, που οργανώνει ο Κώδικας και την προστασία της ελευθερίας των κοινωνιών, την οποία εγγυάται το Σύνταγμα. Η εκπλήρωση του καθήκοντος αυτού εξαρτάται από τις βασικές αρχές, που προσδιορίζουν το πνεύμα του Κώδικα και επιτρέπουν στους εφαρμοστές του δικαίου, με την αρωγή της επιστήμης, την ορθή ερμηνεία των διατάξεών του και την εφαρμογή τους στις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης¹.

Με την κατάρτιση του νέου Ποινικού Κώδικα (4619/2019) θεσπίστηκε για πρώτη φορά η διάταξη του άρθρου 290 Α με τον τίτλο «Επικίνδυνη οδήγηση», που εντάχθηκε στο δέκατο τέταρτο κεφάλαιο αυτού που περιλαμβάνει τα εγκλήματα κατά συγκοινωνιών. Η διάταξη του άρθρου 290Α ΠΚ εφαρμόζεται όταν λαμβάνει χώρα

¹Βλ. Αιτιολογική Έκθεση ΠΚ (Ν.4619/2019)

συγκοινωνία με όχημα, δηλαδή διέλευση με όχημα σε οδούς και πλατείες, ώστε να εξυπηρετείται η κίνηση και η μετάβαση από τόπο σε τόπο. Σύμφωνα με την αιτιολογική έκθεση η επικίνδυνη οδήγηση έρχεται να συμπληρώσει, με την αυτοτελή τυποποίησή της στο δεύτερο άρθρο του κεφαλαίου, τις αξιόποινες επικίνδυνες παρεμβάσεις στην οδική συγκοινωνία. Τυποποιούνται δύο κατηγορίες επικίνδυνων συμπεριφορών οδήγησης: (i) αυτή που οφείλεται στην κατάσταση του ίδιου του οδηγού, μολονότι δεν είναι σε θέση να οδηγήσει με ασφάλεια λόγω της κατανάλωσης οινοπνεύματος, χρήσης εξαρτησιογόνων ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης και (ii) αυτή που οφείλεται στον ειδικότερο τρόπο οδήγησης, και συγκεκριμένα: είτε σε οδήγηση σε εθνικές ή περιφερειακές οδούς αντίστροφα στο ρεύμα της εκάστοτε κατεύθυνσης ή σε πεζόδρομους, πεζοδρόμια ή πλατείες, ή οδήγηση οχήματος που είναι τεχνικά ανασφαλές ή με ανασφαλή τρόπο φορτωμένο ή προβαίνει σε οδήγηση με επικίνδυνους ελιγμούς ή μετέχει σε αυτοσχέδιους αγώνες. Έτσι, από τη διάταξη καθίσταται σαφές ότι το έγκλημα της επικίνδυνης οδήγησης δεν αφορά κάθε σχετική με την οδήγηση παραβίαση του ΚΟΚ, αλλά μόνο ορισμένες πολύ επικίνδυνες συμπεριφορές που σχετίζονται με αυτήν, εφόσον βέβαια και εδώ από την πράξη προέκυψε κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή κίνδυνος για άνθρωπο. Με αυτόν τον τρόπο αποφεύγεται να καταλήγει κάθε παράβαση του ΚΟΚ, που έχει ως παραπέρα αποτέλεσμα την από αμέλεια θανάτωση άλλου, σε εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο έγκλημα επικίνδυνης οδήγησης που τιμωρείται με την υψηλή ποινή κάθειρξης. Για την επικίνδυνη οδήγηση, όπως και για τις επικίνδυνες εξωγενείς παρεμβάσεις στην οδική συγκοινωνία τυποποιούνται εξάλλου τα ίδια διακεκριμένα και εκ του αποτελέσματος διακρινόμενα εγκλήματα (με τα ίδια αποτελέσματα: βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις, βαριά σωματική βλάβη, θάνατος) και με τις ίδιες ποινές. Εξομοιωμένα από άποψη απειλούμενης ποινής είναι εξάλλου αυτονόητα και τα αντίστοιχα εγκλήματα αμέλειας.

ΑΝΑΓΚΑΙΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΘΕΣΠΙΣΗΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 290Α ΠΚ

Η εν λόγω νομοθετική παρέμβαση, υιοθετεί και εισάγει στο νομοθετικό μας σύστημα, την γενικώς αυστηρότερη νομοθεσία περί οδικής συμπεριφοράς, των κρατών της κεντρικής Ευρώπης (π.χ. Γερμανία) και αποτελεί ευθεία τομή στο παλαιό νομοθετικό πλαίσιο, το οποίο χαρακτηριζόταν από μεγάλη ανεκτικότητα, αφού κατά

κόρον τα τροχαία δυστυχήματα, αντιμετωπίζονταν με πλημμεληματικής μορφής κατηγορίες, ακόμα και σε περιπτώσεις πολύνεκρων δυστυχημάτων που είχαν προκληθεί από καταφανή παραβίαση κανόνων του Κ.Ο.Κ. Επιπλέον η οδική συμπεριφορά των Ελλήνων σήμερα δεν έχει δυστυχώς ως καίριο και αδιαπραγμάτευτο άξονα το σεβασμό προς τον συνάνθρωπο και τα βιοτικά έννομα αγαθά αυτού. Σε μια τέτοια πραγματικότητα, ήταν αναγκαία μια αυστηρότερη ποινική μεταχείριση. Πλέον, με τη διάταξη του άρθρου 290Α ΠΚ, αποτυπώνεται η ξεκάθαρη βούληση του νομοθέτη να αυστηροποιήσει το νομοθετικό πλαίσιο της παραβίασης των κανόνων οδικής συμπεριφοράς, σε μια προσπάθεια να αυξήσει τη γενική πρόληψη, να μειώσει τα τροχαία ατυχήματα και ελαχιστοποιήσει τα περιστατικά επιθετικής ή ασυνείδητης οδήγησης.

Αποτέλεσε λοιπόν μια ενδιαφέρουσα παρέμβαση στο κεφάλαιο των εγκλημάτων κατά της ασφάλειας των συγκοινωνιών. Με τη διάταξη αυτή αναδύεται στο προσκήνιο η προβληματική που είχε ανακύψει στο πρόσφατο παρελθόν με περιπτώσεις από τη νομολογία όπου αμελείς ουσιαστικά συμπεριφορές αναβαθμίζονταν σε πράξεις με ενδεχόμενο δόλο και κατά συνέπεια, σε συνδυασμό με την επέλευση ενός αποτελέσματος, σε εκ του αποτελέσματος διακρινόμενα εγκλήματα, με βαρύτερες συνέπειες για τον υπαίτιο (π.χ το οδικό ατύχημα των Τεμπών το έτος 2003 που στοίχισε τη ζωή 21 μαθητών).

Αξίζει να σημειωθεί ότι προ της θεσπίσεως της νεοπαγούς διάταξης του άρθρου 290Α του νέου ΠΚ η εφαρμογή του άρθρου 290 ΠΚ 1950 για περιπτώσεις επικίνδυνης οδήγησης ήταν περιορισμένη², ενώ γινόταν δεκτή από τη νομολογία μόνον εφόσον είχε ήδη επέλθει κάποια σωματική βλάβη ή ανθρωποκτονία από αμέλεια, παρόλο που το έγκλημα πραγματωνόταν και με μόνη τη διαπίστωση της δυνατότητας πρόκλησης κινδύνου για άνθρωπο. Όσον αφορά την ποινική μεταχείριση της συμμετοχής σε αυτοσχέδιο αγώνα, η νομολογία προχωρούσε, κατά κανόνα, στην εφαρμογή του άρθρου 290 παρ. 1 περ. α' ή β' ΠΚ 1950³

² Πρβλ. Συμμεωνίδου-Καστανίδου, Επικίνδυνη οδήγηση και παράλειψη τοποθέτησης προειδοποιητικών πινακίδων στους δρόμους. Γιατί αγνοείται το άρθρ. 290 Π.Κ.; Υπερ 1998, 1143

³ ΣυμβΠλημΑθ 3297/2009 ΠοινΧρ 2011, 298, με εν μέρει αντίθετη εισ. πρότ. Φιστόπουλου (βλ. σχετικά με την ίδια υπόθεση και ΣυμβΕφΑθ 642/2010 ΤΝΠ Νomos), ΣυμβΑΠ 2045/2010 ΠοινΧρ 2012, 16, με εν μέρει αντίθετη εισ. ΠρότΚολιοκόσταΠοινΔικ 2011, 1067, με παρατ. Βαθιώτη. Πρβλ. ωστόσο και ΑΠ 1860/2009 ΠοινΔικ 2011, 1076, όπου επικυρώθηκε καταδίκη για ανθρωποκτονία εξ αμελείας του αναρρεσείοντος και όχι για θανατηφόρα διατάραξη της συγκοινωνίας.

ΟΙ ΚΑΙΝΟΤΟΜΙΕΣ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 290Α ΠΚ ΕΝΑΝΤΙ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 290 ΠΚ 1950

Όπως αναφέρθηκε ήδη με τη διάταξη του άρθρου 290Α ΠΚ δεν τιμωρείται κάθε σχετιζόμενη με την οδήγηση παράβαση του ΚΟΚ αλλά μόνο ορισμένες πολύ επικίνδυνες οδηγικές συμπεριφορές, υπό την επιπρόσθετη προϋπόθεση ότι από αυτές προέκυψε, τουλάχιστον, κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή κίνδυνος για άνθρωπο⁴. Προτιμήθηκε, επομένως, η τυποποίηση συγκεκριμένων «διαταράξεων» της ασφάλειας της συγκοινωνίας σε δρόμους και πλατείες, αντί της γενικής διατύπωσης της αντικειμενικής υπόστασης του εγκλήματος στο άρθρο 290 ΠΚ 1950 («όποιος διαταράσσει την ασφάλεια της συγκοινωνίας στους δρόμους ή στις πλατείες»)⁵, δίχως, δηλαδή, περιπτωσιολογική αναφορά σε επιμέρους επικίνδυνες συμπεριφορές⁶.

Στο άρθρο 290 ΠΚ 1950 προβλεπόταν ένα βασικό έγκλημα δυνητικής διακινδύνευσης στην παρ. 1 περ. α' και μία εκ του αποτελέσματος διακρινόμενη παραλλαγή στην παρ. 1 περ. β'. Η διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών μπορούσε να καταστεί εκ του αποτελέσματος διακρινόμενη, εφόσον επήρχετο το βαρύτερο αποτέλεσμα του θανάτου του παθόντος. Σε αυτή την περίπτωση ο θάνατος θα έπρεπε να αποτελεί μετεξέλιξη της δυνατότητας κινδύνου που θεμελιώνει το αξιόποινο της βασικής μορφής του εγκλήματος⁷.

Μάλιστα, για την εφαρμογή του άρθρου 290Α ΠΚ δεν απαιτείται η συμπεριφορά του υπαιτίου να «διαταράσσει» την ασφάλεια της συγκοινωνίας, υπό την έννοια ότι δεν απαιτείται να προκύπτει άμεσα από τη συμπεριφορά του δράστη, ως χαρακτηριστικό της τελευταίας, διατάραξη της συγκοινωνίας στους δρόμους ή στις

4 Βλ. Αιτιολογική Έκθεση στο σχέδιο νόμου «Κύρωση του Ποινικού Κώδικα», ψηφισθέν ως Ν. 4619/2019, σ. 58. Πρέπει να σημειωθεί ότι ο νομοθέτης διαπλάθει στο άρθρο 290Α παρ. 1 περ. α' και ββ' ΠΚ εγκλήματα συγκεκριμένης διακινδύνευσης, καθότι για την πλήρωση της αντικειμενικής τους υπόστασης απαιτείται να επέλθει, ως αποτέλεσμα της συμπεριφοράς του δράστη, συγκεκριμένος κίνδυνος είτε για ξένα πράγματα είτε για άνθρωπο. Ως κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα στην περ. α' νοείται ο κίνδυνος, στον οποίο εκτίθεται μία πλειονότητα ξένων αντικειμένων (πρβλ. Καϊάφα-Γκμπάντι, Κοινώς επικίνδυνα εγκλήματα, 2005, σ. 91), ενώ αρκεί η διακινδύνευση της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας ενός μόνο ατόμου από κάθε πράξη επικίνδυνης οδήγησης, για να πληρωθεί το έγκλημα της περ. ββ' (πρβλ. Δέδε, Ποινικόν Δίκαιον, Ειδικόν Μέρος, Εγκλήματα κοινού κινδύνου, 1979, σ. 36).

5 Σχετικά με τη διάταξη αυτή, βλ.Ν. Ανδρουλάκη, «Να πληρώσουν οι υπεύθυνοι όσο ψηλά κι αν βρίσκονται» — Οι ανύπαρκτες 453 «εκθέσεις» (άρθρο 306 § 1α' ΠΚ) επιβατών από τους «έχοντες δικαίωμα υπογραφής» για την πλοιοκτήτρια εταιρεία και η «διατάραξη της ασφάλειας της υδάτινης συγκοινωνίας», ΠοινΧρ 2009, 481, 489.

6 Πρβλ. Ψαρούδα-Μπενάκη, Η ποινική ευθύνη εκ των κυκλοφοριακών παραβάσεων, 1965, σ. 67.

7 Μελέτη του Ιωάννη Θ. Ηρειώτη, Δικηγόρου, δημοσιευμένη στο ΝΟΒ 2008, 1764

πλατείες⁸. Αρκεί η πραγμάτωση ορισμένης συμπεριφοράς εκ των περιοριστικώς αναφερομένων στην παρ. 1 περ. α' και β' του άρθρου 290Α ΠΚ. Αντιθέτως, στο άρθρο 290 ΠΚ περί επικίνδυνων παρεμβάσεων στην οδική συγκοινωνία αλλά και στο άρθρο 291 ΠΚ περί επικίνδυνων παρεμβάσεων στη συγκοινωνία μέσω σταθερής τροχιάς, πλοίων και αεροσκαφών απαιτείται επιπροσθέτως, πέραν δηλαδή της πραγμάτωσης ορισμένης επικίνδυνης συμπεριφοράς για την ασφάλεια της εκάστοτε συγκοινωνίας⁹, απαιτείται καθαυτή προσβολή της ασφάλειας της συγκοινωνίας.

ΜΙΑ ΠΡΩΤΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ ΤΟΥ 290Α ΠΚ

Το άρθρο 290Α του νέου Ποινικού Κώδικα (Ν.4629/19), που τέθηκε σε ισχύ την 1η Ιουλίου 2019 και με το άρθρο 4 Ν. 4637/2019 (ΦΕΚ Α 180/18.11.2019) η διάταξη του άρθρου 290Α παράγραφος 1 αντικαταστάθηκε - και τελεί σήμερα σε ισχύ - έχει ως εξής: «1. Όποιος κατά τη συγκοινωνία στους δρόμους ή στις πλατείες: α) οδηγεί όχημα μολονότι δεν είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινοπνεύματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης, ή β) οδηγεί όχημα σε εθνικές ή περιφερειακές οδούς αντίστροφα στο ρεύμα της εκάστοτε κατεύθυνσης ή σε πεζοδρόμους, πεζοδρόμια ή πλατείες, ή οδηγεί όχημα που είναι τεχνικά ανασφαλές ή με ανασφαλή τρόπο φορτωμένο ή προβαίνει κατά την οδήγηση σε επικίνδυνους ελιγμούς ή μετέχει σε αυτοσχέδιους αγώνες, τιμωρείται, αν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις σε άλλες διατάξεις: αα) με φυλάκιση έως τρία έτη ή χρηματική ποινή αν από την πράξη προέκυψε κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα, ββ) με φυλάκιση τουλάχιστον ενός έτους αν από την πράξη προέκυψε κίνδυνος για άνθρωπο, γγ) με κάθειρξη έως δέκα έτη αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή προκάλεσε βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις, δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών αν η πράξη είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού

8Βλ.Ν. Ανδρουλάκη, ό.π., για την ερμηνεία της έννοιας της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας. Πρβλ. και Χατζηνικολάου, Ποινικό Δίκαιο, Ειδικό Μέρος, Εγκλήματα κατά της ασφάλειας των συγκοινωνιών, των τηλεφωνικών επικοινωνιών, των κοινωφελών εγκαταστάσεων, της λειτουργίας πληροφοριακών συστημάτων, Άρθρα 290-298 ΠΚ, 2017, σ. 13 επ

⁹Σημειωτέον ότι, αν και στα άρθρα 290 και 291 ΠΚ εμπεριέχεται κατάλογος με πράξεις επικίνδυνες για την ασφάλεια της εκάστοτε συγκοινωνίας, ο κατάλογος αυτός είναι ενδεικτικός, διότι τα εγκλήματα αυτά μπορούν να τελεστούν και «με άλλες εξίσου επικίνδυνες για την ασφάλεια της συγκοινωνίας πράξεις» (βλ. άρθρο 290 παρ. 1 περ. δ' ΠΚ, άρθρο 291 παρ. 1 περ. ε' ΠΚ). Τούτο, αντιθέτως, δεν ισχύει για το άρθρο 290Α ΠΚ.

ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη.» 2. Όποιος στις περιπτώσεις της προηγούμενης παραγράφου οδηγεί επικίνδυνα από αμέλεια και από την πράξη του αυτή προέκυψε κοινός κίνδυνος για ξένα πράγματα ή για άνθρωπο, τιμωρείται με φυλάκιση έως 2 έτη ή χρηματική ποινή».

Προστατευόμενο έννομο αγαθό είναι και πάλι η ασφάλεια της συγκοινωνίας στους δρόμους και στις πλατείες. Πρόκειται για ένα νέο έγκλημα συγκεκριμένης διακινδύνευσης, για τη στοιχειοθέτηση του οποίου δεν αρκεί μόνο η διατάραξη -όταν δηλαδή δημιουργούνται συνθήκες κινδύνου, για την ασφαλή διεξαγωγή της οδικής συγκοινωνίας, αλλά πρέπει, επί πλέον να οδηγείται κάποιο όχημα υπό τις παρακάτω οριζόμενες συνθήκες. Στο μέτρο που η κίνηση στους δρόμους ούτως ή άλλως περικλείει κινδύνους, η έννοια της διατάραξης της ασφάλειας της συγκοινωνίας στοιχειοθετείται, όταν η πράξη έχει ως αποτέλεσμα την επαύξηση του συνηθισμένου κινδύνου που ενυπάρχει σε κάθε κίνηση στους δρόμους. Η ελεγχόμενη πράξη διατάραξης μπορεί να υπάγεται σε υποχρεωτική κυκλοφοριακή ρύθμιση ή, αντιθέτως, να μην υπάρχει νομοθετική πρόβλεψη, αρκεί ότι σε κάθε περίπτωση η πράξη αυτή θεωρείται πρόσφορη και ικανή, εξαιτίας της έντασης, της ποιότητας και της μορφής της, να προκαλέσει κίνδυνο σε ξένα πράγματα ή άνθρωπο¹⁰.

Το έγκλημα της επικίνδυνης οδήγησης ανήκει στα υπαλλακτικώς μικτά εγκλήματα, δηλαδή σε εκείνα που τελούνται με περισσότερους εναλλασσόμενους τρόπους, τα οποία, και όταν πραγματώνονται με περισσότερους τρόπους τέλεσης σε βάρος του ίδιου προσώπου (ταυτόχρονα, παράλληλα ή διαδοχικά), στοιχειοθετούν μόνο μία (ενιαία) πράξη οι δε λοιπές λαμβάνονται υπόψη κατά την επιμέτρηση της ποινής. Ενώ, αν οι περισσότεροι τρόποι τέλεσης στρέφονται κατά διαφορετικών προσώπων, υπάρχει πραγματική συρροή ισαρίθμων εγκλημάτων, και όχι ένα κατ' εξακολούθηση έγκλημα. Στα εγκλήματα, δε, αυτά είναι επιτρεπτή η εναλλαγή σε άλλον τρόπο τέλεσης από εκείνον για τον οποίο ασκήθηκε η ποινική δίωξη ή παραπέμφθηκε ο κατηγορούμενος (ΑΠ 955/2016 ΠΟΙΝΧΡ 2017/361).

¹⁰ΕΡΜΗΝΕΙΑ 290 Α ΠΚ Κων/νος Γ. Φράγκος Αρεοπαγίτης ε.τ. ΠΟΙΝΙΚΟΣ ΚΩΔΙΚΑΣ (Ν. 4619/2019 και Ν. 4637/2019) Κατ' άρθρο Ερμηνεία & Νομολογία Αρείου Πάγου

Περαιτέρω αν ο οδηγός προβεί με πρόθεση σε κάποια από τις πράξεις των στοιχείων α', β' της πρώτης παραγράφου και προκύψει κοινός κίνδυνος σε ξένα πράγματα (υποπερίπτωση αα') ή κίνδυνος για άνθρωπο (υποπερίπτωση ββ') θεμελιώνεται το βασικό έγκλημα της επικίνδυνης οδήγησης. Αν όμως από κάποια από τις πράξεις του οδηγού στα στοιχεία α' και β' της πρώτης παραγράφου επέλθει το αποτέλεσμα, που αναφέρεται στην υποπερίπτωση γγ', δηλαδή βαριά σωματική βλάβη ή βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις, τότε θεμελιώνεται διακρινόμενο εκ του αποτελέσματος έγκλημα με κακουργηματικό χαρακτήρα (βλ. σχετ. ως προς το τελευταίο νομικό ζήτημα την αιτιολογική έκθεση ΠΚ σελ.110).

Αναλύοντας τους όρους κίνδυνος-επικινδυνότητα σε πρώτο στάδιο είναι απαραίτητη η κατανόηση του όρου «κίνδυνος» σε συνάρτηση με την οδήγηση. Υπάρχουν διάφοροι ορισμοί για τον προαναφερόμενο όρο, ένας από τους οποίους δίνεται από τους Millsetal (1998) που ορίζουν τον κίνδυνο ως «κάθε στοιχείο του οδικού περιβάλλοντος ή συνδυασμό καταστάσεων, οι οποίες εκθέτουν ένα άτομο σε μια αυξημένη πιθανότητα ατυχήματος». Ο εν λόγω κίνδυνος έχει διάφορα χαρακτηριστικά, όπως τα μόνιμα χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος (λακκούβες κτλ), τα παροδικά φυσικά χαρακτηριστικά του οδικού περιβάλλοντος (τεχνικώς επισφαλής οχήματα, φορτωμένα επισφαλώς οχήματα, ομίχλη, εκτυφλωτικό φως του ήλιου κτλ) και τέλος τα στοιχεία της περιβάλλουσας κίνησης (πεζοί, ποδηλάτες και άλλοι χρήστες του δρόμου)¹¹. Ένας άλλος όρος εξίσου σημαντικός και απαραίτητος στον τομέα της οδικής ασφάλειας είναι η «επικίνδυνη οδήγηση», δηλαδή η οδήγηση που δεν πληρεί τους όρους της καλής φυσικής κατάστασης του οδηγού και της μετρίως συνετής οδηγικής συμπεριφοράς.

«Επικίνδυνη οδήγηση» διαπράττει όποιος κατά τη συγκοινωνία στους δρόμους ή τις πλατείες οδηγεί όχημα μολονότι δεν είναι σε θέση να το πράξει με ασφάλεια εξαιτίας της κατανάλωσης οινοπνεύματος ή χρήσης ναρκωτικών ουσιών ή λόγω σωματικής ή πνευματικής εξάντλησης ή οδηγεί όχημα σε εθνικές ή περιφερειακές οδούς αντίστροφα στο ρεύμα της εκάστοτε κατεύθυνσης ή σε πεζοδρόμους, πεζοδρόμια ή πλατείες ή οδηγεί όχημα που είναι τεχνικά ανασφαλές ή με ανασφαλή

¹¹Αμυντική οδήγηση σε προσομοιωμένο και πραγματικό περιβάλλον, Γεωργία Μούγιου

τρόπο φορτωμένο ή προβαίνει κατά την οδήγηση σε επικίνδυνους ελιγμούς ή μετέχει σε αυτοσχέδιους αγώνες. Σχηματικά δηλαδή τα ακόλουθα:

- Οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ ή ναρκωτικών
- Οδήγηση υπό σωματική ή πνευματική εξάντληση
- Οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα κυκλοφορίας ή σε πεζοδρόμους, πεζοδρόμια, πλατείες
- Οδήγηση τεχνικά ανασφαλούς οχήματος, ή οχήματος που είναι φορτωμένο με ανασφαλή τρόπο
- Επικίνδυνοι ελιγμοί ή αυτοσχέδιοι αγώνες στους δρόμους

Το έγκλημα λοιπόν τυποποιείται σε δύο βάσεις. Στην πρώτη, που αφορά το στοιχείο α' της πρώτης παραγράφου, ο όρος που θεμελιώνει τη στοιχειοθέτησή του, είναι η φυσική κατάσταση του δράστη. Στη δεύτερη, που αφορά το στοιχείο β' της πρώτης παραγράφου, ο αντίστοιχος όρος είναι η συμπεριφορά του δράστη κατά την υλοποίηση της συγκοινωνίας, δηλαδή ο τρόπος με τον οποίο οδηγεί το όχημα.

Δράστης της πράξης είναι εκείνος, που υλοποιεί τη μετάβαση από τόπο σε τόπο με την οδήγηση οχήματος δηλαδή αποκλειστικά οδηγό οχήματος, η έννοια του οποίου προσδιορίζεται στο άρθρο 2 ΚΟΚ. Οδηγός είναι το πρόσωπο, το οποίο οδηγεί κάθε είδους όχημα ή ζώα, που σέρνουν όχημα με τροχούς για τη μεταφορά προσώπων ή πραγμάτων. Αρχικώς λοιπόν ελέγχεται εάν αφορά συγκοινωνία στους δρόμους ή στις πλατείες, ήτοι αν μπορεί να γίνει λόγος για συγκοινωνία και ακολούθως εξετάζονται:

Α) Σε ό,τι αφορά το στοιχείο α' της πρώτης παραγράφου αν ο δράστης βρισκόταν σε τέτοια κατάσταση μειωμένων αντανακλαστικών ώστε να μην μπορούσε να διεκπεραιώσει το έργο της συγκοινωνίας με ασφάλεια, δηλαδή να μη μπορούσε να εξασφαλίσει ότι θα πετύχαινε την κίνηση στην οδό χωρίς κίνδυνο. Αυτή η μειωμένη αντίδρασή του (στο βαθμό, που δεν μπορούσε να εξασφαλίσει τη χωρίς κίνδυνο κίνηση στην οδό) πρέπει να οφείλεται σε συγκεκριμένους λόγους, που αποτελούν προγενέστερα περιστατικά, που συνέβησαν στον εαυτό του. Ειδικότερα πρέπει να οφείλεται σε κατανάλωση οινοπνεύματος, σε χρήση ναρκωτικών ουσιών, σε καταπόνηση του σώματός του ή σε πνευματική κόπωση, που επιφέρουν γενική αδυναμία (σωματική ή πνευματική). Στο άρθρο 290Α ΠΚ δεν προσδιορίζεται ο τρόπος, με τον οποίο αποδεικνύεται κάποιο από τα περιστατικά του στοιχείου α' της πρώτης παραγράφου, δηλαδή τα περιστατικά της βιολογικής-φυσικής του κατάστασης, στα οποία πρέπει να έχει εμπλακεί ο δράστης πριν την οδήγηση του οχήματος και κατά

συνέπεια ισχύουν οι γενικοί κανόνες για την απόδειξη σύμφωνα με τα οριζόμενα στον ΚΠΔ. Αξίζει να διευκρινισθεί στο σημείο αυτό το εξής. Δεν σημαίνει απαραίτητα ότι όποιος εντοπίζεται να έχει τραυματίσει βαριά ή σκοτώσει άνθρωπο ενώ οδηγεί, έχοντας για παράδειγμα καταναλώσει αλκοόλ ή όντας εξαντλημένος, θα διώκεται για κακούργημα. Θα πρέπει όλες αυτές οι συμπεριφορές που περιγράφει το άρθρο να ήταν η ΑΙΤΙΑ του να έχουμε μια επικίνδυνη οδήγηση και όλο αυτό το «μίγμα» να οδήγησε στο να επέλθει σαν αποτέλεσμα η βαριά σωματική βλάβη ή ο θάνατος κάποιου. Αν για παράδειγμα κάποιος έχει καταναλώσει αλκοόλ και ενώ οδηγεί του «πεταχτεί» κάποιος στον δρόμο, είναι αδύνατον να αντιδράσει και δυστυχώς τον σκοτώσει, θα τιμωρηθεί για ανθρωποκτονία από αμέλεια. Όμως, αν κάποιος καταναλώσει αλκοόλ και «εξ αυτού» κοιμηθεί ενώ οδηγεί και σκοτώσει έναν άνθρωπο διότι έχασε τον έλεγχο του οχήματός του, τότε στην περίπτωση αυτή που το αλκοόλ ή (και) η εξάντληση, συνετέλεσε δραστικά στο να κοιμηθεί και συνακόλουθα στο συγκεκριμένο θανατηφόρο αποτέλεσμα ή την βαριά σωματική βλάβη, θα διωχθεί για το κακούργημα που προβλέπει το άρθρο 290 Α του ΠΚ.

Β) Το στοιχείο β' της πρώτης παραγράφου εφαρμόζεται όταν ο δράστης (χωρίς να απαιτείται να έχει προηγηθεί κάποιο από τα προαναφερθέντα περιστατικά του α' στοιχείου) εκδηλώνει συμπεριφορά από τις πιο κάτω τέσσερις αναφερόμενες:

(α) οδηγεί όχημα σε εθνικές ή περιφερειακές οδούς αντίστροφα στο ρεύμα της εκάστοτε κατεύθυνσης ή σε πεζοδρόμους, πεζοδρόμια ή πλατείες, ή

(β) οδηγεί όχημα, που είναι τεχνικά ανασφαλές ή με ανασφαλή τρόπο φορτωμένο ή

(γ) προβαίνει κατά την οδήγηση σε επικίνδυνους ελιγμούς ή

(δ) μετέχει σε αυτοσχέδιους αγώνες.

Στην β' μορφή συμπεριφοράς απαιτείται προγενέστερη μυϊκή ενέργεια (του ίδιου ή τρίτου προσώπου), που αφορά την εσφαλμένη φόρτωση του οχήματος ή την ελαττωματική τεχνική του κατάσταση, το οποίο ακολούθως ο ίδιος ανέλαβε την ευθύνη να οδηγήσει. Η αναγκαία εδώ διακρίβωση αφορά την έκταση του τεχνικού ελαττώματος του οχήματος ή της πλημμελούς φόρτωσης. Παραδείγματα τέτοιας επικίνδυνης οδήγησης είναι η οδήγηση ενός οχήματος κοινώς «πειραγμένο» ή ανέλεγκτο τεχνικά και άρα ακατάλληλου, η οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα στην εθνική οδό ή η οδήγηση σε πλατείες ή σε πεζοδρόμια ή πεζόδρομους, ή οδήγηση οχήματος που φέρει φορτίο που δεν έχει τοποθετηθεί με τον ενδεδειγμένο και πλέον ασφαλή

τρόπο επί του οχήματος (υπερφορτωμένα ή προχείρως φορτωμένα φορτηγά και συρόμενα).

Στη περίπτωση της πραγματοποίησης επικίνδυνων ελιγμών (π.χ. «σούζες» ή «κόντρες»), αρκεί ο ελιγμός να συνιστά αιτία πρόσφορη και ικανή, εξαιτίας της έντασης, της ποιότητας και της μορφής του, να προκαλέσει κίνδυνο ανθρώπου ή πράγματος. Επομένως σε αυτήν την υποπερίπτωση είναι ερευνώμενο αν ο ελιγμός του δράστη οδηγού (λόγω των χαρακτηριστικών του) μπορεί να προκαλέσει κίνδυνο για άνθρωπο ή πράγμα, ώστε τούτος να αξιολογηθεί ως επικίνδυνος ¹²

Επισημαίνεται ότι η επικίνδυνη οδήγηση πρέπει να συνέχεται με κίνδυνο, ήτοι με επικείμενη επέλευση βλάβης, ο κίνδυνος, δε, πρέπει να πραγματωθεί σε βάρος ανθρώπου ή πραγμάτων. Είναι δυνατόν η υπό έλεγχο πράξη να υπάγεται σε υποχρεωτική ρυθμιστική κυκλοφοριακή κίνηση ή και αντιθέτως να μην υπάρχει νομοθετική αναγκαία πρόβλεψη, αρκεί ότι κατά πάσα περίπτωση να κρίνεται ότι η πράξη στη συγκεκριμένη περίπτωση θεωρείται ως εμπόνη στις συγκεκριμένες απαξιωτικές για το νομοθέτη οδηγικές συμπεριφορές των στοιχείων α και β, πρόσφορες και ικανές, ως εκ της εντάσεως, ποιότητας και μορφής να πραγματώσουν κίνδυνο ανθρώπου ή πραγμάτων. Όμως, όταν το αδίκημα τελείται από δόλο, για την στοιχειοθέτηση της υποκειμενικής υποστάσεως αυτού απαιτείται γνώση και θέληση του δράστη για επιτέλεση της επικίνδυνης οδήγησης, με συνείδηση ότι από την πράξη ή την παράλειψη θα προκύψει κίνδυνος για άνθρωπο ή πράγματα. Αρκεί και ενδεχόμενος δόλος, ο οποίος υπάρχει στην περίπτωση κατά την οποία ο δράστης, αν και γνωρίζει ότι από κάποια επικίνδυνη οδηγική ενέργειά του, αναγόμενη στις περιγραφόμενες στα στοιχεία α και β, θα δημιουργηθεί η δυνατότητα προκλήσεως κινδύνου για άνθρωπο ή πράγματα, παρά ταύτα προβαίνει σε αυτήν, αποδεχόμενος το συγκεκριμένο αποτέλεσμα, δηλαδή την επέλευση κινδύνου για άνθρωπο ή πράγματα.

Τέλος αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη. Ως μεγάλος αριθμός ανθρώπων πρέπει να θεωρηθεί αυτός των τριών ανθρώπων και άνω και όχι λιγότερων. Τούτο διότι σε

¹² ΑΠ 282/2013, Α' ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ (606108)

διαφορετική περίπτωση ο νομοθέτης θα επέλεγε τη φράση αν προκλήθηκε θάνατος περισσότερων του ενός.

ΟΔΗΓΗΣΗ ΥΠΟ ΤΗΝ ΕΠΗΡΕΙΑ ΟΙΝΟΠΝΕΥΜΑΤΟΣ Ή ΟΥΣΙΩΝ

Η Ελλάδα δυστυχώς έχει ένα από τα υψηλότερα ποσοστά τροχαίων ατυχημάτων στην Ευρώπη και αυτό πρέπει να αλλάξει. Τα τροχαία ατυχήματα που συμβαίνουν στην Ελλάδα θα πρέπει να μας βάλουν σε σκέψεις για το πόσο υπεύθυνοι οδηγοί αλλά ταυτόχρονα πολίτες είμαστε. Η έρευνα της IPSOS που έγινε σε 12.000 Ευρωπαίους οδηγούς έδειξε πως οι Έλληνες είναι οι δεύτεροι λιγότερο υπεύθυνοι οδηγοί. Σχεδόν το 1/3 παραδέχεται πως έχει οδηγήσει αφού έχει καταναλώσει αλκοόλ ή κάποια ουσία η οποία του προξένησε μέθη και ζάλη.

Η χρήση παράνομων ή μη, ναρκωτικών και ψυχοτρόπων φαρμάκων κατά την οδήγηση, ιδιαίτερα όταν συνδυάζεται με αλκοόλ αλλά και ξεχωριστά, απαγορεύεται κατά το άρθρο 42 του Κώδικα Οδικής Κυκλοφορίας (ΚΟΚ) λόγω της επίδρασής τους στον ανθρώπινο οργανισμό και στην επιρροή που έχουν στην οδηγική ικανότητά του. Ειδικότερη διάταξη ρυθμίζεται με το άρθρο 25 Ν.4139/2013, περί εξαρτησιογόνων ουσιών και την οδήγηση μεταφορικών μέσων, για αυτόν που κυβερνά ή οδηγεί το οποιοδήποτε πλωτό, χερσαίο ή εναέριο μεταφορικό μέσο.

Ο ελεγχόμενος οδηγός θεωρείται πως βρίσκεται υπό την επίδραση οινοπνεύματος όταν το ποσοστό αυτού στον οργανισμό είναι από 0,50 γραμμάρια ανά λίτρο αίματος και άνω, μετρούμενο με τη μέθοδο της αιμοληψίας ή από 0,25 χιλιοστά του γραμμαρίου ανά λίτρο εκπνεόμενου αέρα και άνω, όταν η μέτρηση γίνεται με αντίστοιχη συσκευή αλκοολόμετρου. Εκτός όμως από τις μεθόδους αυτές η διαπίστωση της μέθης μπορεί να στηριχθεί και σε άλλα αποδεικτικά μέσα όπως, καταθέσεις μαρτύρων, η εξωτερική εμφάνιση του οδηγού και σε περαιτέρω ενδείξεις όπως είναι η υπερβολική ταχύτητα ή η άρνηση του οδηγού να υποβληθεί σε αιμοληψία.

Ο οδηγός ο οποίος έχει καταναλώσει ποσότητες οινοπνεύματος που υπερβαίνουν τα ανωτέρω προβλεπόμενα νόμιμα όρια, σημαίνει πρακτικά πως βρίσκεται σε κατάσταση μέθης, γιατί όσο αυξάνεται η περιεκτικότητα οινοπνεύματος

στο αίμα, τόσο μειώνεται η ικανότητα για επιμελή και ασφαλή οδήγηση, με αποτέλεσμα ο ευρισκόμενος σε μέθη οδηγός, να μην είναι σε κατάσταση να αντιληφθεί έγκαιρα τους κινδύνους ή να τηρήσει τους κανόνες οδικής κυκλοφορίας. Αυτή η κατάσταση μέθης, οδηγεί σε παραβιάσεις των κανόνων οδικών κυκλοφορίας, όπως για παράδειγμα τη παραβίαση πινακίδων STOP ή ερυθρού σηματοδότη, ή την τέλεση επικίνδυνων ελιγμών, την υπέρβαση των επιτρεπόμενων ορίων ταχύτητας κλπ., με δυστυχώς συνεπαγόμενα ολέθρια αποτελέσματα.

Στην ανωτέρω αναφερομένη περίπτωση, δηλαδή την οδήγηση υπό την επήρεια αλκοόλ, αν και η κατανάλωση αλκοόλ οδηγεί σε παροδική διατάραξη της συνειδήσεως του οδηγού, συνεπαγόμενης της ελλείψεως της ικανότητάς του να αντιλαμβάνεται το άδικο της πράξης του, εν τούτοις ο Νόμος έχει προβλέψει ώστε να μην υπάγεται η συγκεκριμένη περίπτωση στις περιπτώσεις ελαττωμένου καταλογισμού, κάτι που θα οδηγούσε στην ευμενέστερη ποινική μεταχείριση του εν λόγω οδηγού. Αντιθέτως, ο Νόμος εξαιρεί τον οδηγό που οδηγεί υπό την επήρεια αλκοόλ, από την ανωτέρω αναφερομένη ευμενέστερη ποινική μεταχείριση του ελαττωμένου καταλογισμού. Πράγματι, όταν κάποιος οδηγεί υπό την επήρεια οινοπνεύματος ή τοξικών ουσιών (άρθρο 42 ΚΟΚ), όχι μόνο δεν θεωρείται ότι οδηγεί έχοντας υποστεί αλλοίωση της σωματικής και ψυχοπνευματικής του κατάστασης ή παροδική διατάραξη της συνειδήσεώς του, αλλά γίνεται επιπροσθέτως ειδική πρόβλεψη στο Νόμο, ότι οι διατάξεις περί μειωμένου καταλογισμού (άρθρο 36 παρ.2 ΠΚ) ΔΕΝ εφαρμόζονται στη περίπτωση υπαίτιας κατά το άρθρο 35παρ.3 ΠΚ πρόκλησης της μειωμένης ικανότητας, αλλά εφαρμόζονται οι διατάξεις περί αμέλειας.

Επιπλέον, σε μια προσπάθεια μείωσης των τροχαίων δυστυχημάτων και αφύπνισης της συνείδησης του μέσου Έλληνα οδηγού, προβλέπονται νομοθετικώς ειδικές διατάξεις οι οποίες σκοπό έχουν την προστασία του εννόμου αγαθού της ασφάλειας των συγκοινωνιών.

ΑΥΤΟΣΧΕΛΙΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

Μεταξύ των πολύ επικίνδυνων οδηγικών συμπεριφορών που αναφέρονται κατά τρόπο περιοριστικό στο άρθρο 290Α παρ. 1 στοιχ. α' και β' ΠΚ είναι και η συμμετοχή

σε αυτοσχέδιους αγώνες («ή μετέχει σε αυτοσχέδιους αγώνες») 13. Καταρχάς προϋποτίθεται εννοιολογικά η εκούσια συμμετοχή τουλάχιστον δύο οδηγών στην αναμέτρηση, διότι διαφορετικά δεν νοείται αγώνας¹⁴. Πρόκειται, επομένως, για μία περίπτωση αναγκαίας συμμετοχής („notwendige Teilnahme“), υπό τη μορφή ενός εγκλήματος συγκλίνουσας δράσης („Konvergenzdelikt“) 15. Ως «συμμετοχή» σε αγώνα δεν νοείται η συμμετοχή με στενή έννοια κατ’ άρθρα 46 επ. ΠΚ¹⁶, αλλά η εν τοις πράγμασι εμπλοκή σε οδηγικό διαγωνισμό υπό την ιδιότητα του οδηγού οχήματος, ενώ ο όρος “αγώνας” υπονοεί τον ανταγωνισμό τουλάχιστον δύο αντιπάλων, με σκοπό την επικράτηση του ενός. Ωστόσο, τίθεται το ερώτημα αν ως «αγώνας» νοείται μόνον ο αγώνας ταχύτητας ή και ο αγώνας προς επίδειξη ικανότητας. Δεδομένου ότι στο άρθρο 290Α παρ. 1 στοιχ. β’ ΠΚ γίνεται λόγος απλώς για αυτοσχέδιους αγώνες και όχι για αυτοσχέδιους αγώνες ταχύτητας, μπορεί και ένας διαγωνισμός επίδειξης ικανότητας να υπαχθεί στο γλωσσικό νόημα της διάταξης¹⁷. Συνεπώς, κάθε περίπτωση διαγωνιστικής οδήγησης οχημάτων προς ανάδειξη ενός νικητή εμπίπτει, ελλείψει νομοθετικής διάκρισης, στο πεδίο εφαρμογής της διάταξης¹⁸.

Περαιτέρω, το αδίκημα της συμμετοχής σε αυτοσχέδιους αγώνες είναι ιδιόχειρο έγκλημα, επειδή προϋποθέτει την αυτοπρόσωπη και άμεση σωματική δράση του υπαιτίου. Συνεπώς, αυτουργός του εγκλήματος μπορεί να είναι μόνο ο οδηγός του οχήματος ή το πρόσωπο το οποίο χειρίζεται έστω ένα τμήμα του τεχνικού μηχανισμού κίνησης του οχήματος (λ.χ. πρόσωπο υπεύθυνο για την επιτάχυνση, επιβράδυνση ή για

13 Σημειωτέον ότι και ο Γερμανός νομοθέτης προχώρησε στην τυποποίηση του εγκλήματος των “απαγορευμένων αυτοσχέδιων αγώνων ταχύτητας” („Verbotene Kraftfahrzeugrennen“) με την εισαγωγή του άρθρου 315d γερμΠΚ το έτος 2017

14 Βαθιώτης, Εμβάθυνση σε ειδικά ζητήματα ποινικού δικαίου, 2014, σ. 20, Zieschang, Zur Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen im Straßenverkehr, JA 2016, 721, 723, Preuß, Die Strafbarkeit nicht genehmigter Kraftfahrzeugrennen de lege lata und de lege ferenda, NZV 2017, 105, 109.

15 Βλ. γενικά για την εν λόγω διάκριση Μπιτζιλέκη, Η συμμετοχική πράξη, 1990, σ. 119 επ., Δημάκη, άρθρα 45-49, πλαγ. 128 επ., σε: Ανδρουλάκη, Μαγκάκη, Μανωλεδάκη, Σπινέλλη, Σταμάτη, Ψαρούδα-Μπενάκη, Συστηματική Ερμηνεία του Ποινικού Κώδικα, Άρθρα 1-133, 2005, Μυλωνόπουλο, Ποινικό Δίκαιο, Γενικό Μέρος II, 2008, σ. 303 16 Πρβλ. Μπιτζιλέκη, ό.π., σ. 120, Δημάκη, ό.π., πλαγ. 129.

17 Αντιθέτως, γίνεται δεκτό ότι μόνον ο αγώνας προς επίτευξη του καλύτερου χρόνου ή της υψηλότερης ταχύτητας ή της υψηλότερης μέσης ταχύτητας μπορεί να υπαχθεί στο γράμμα της αντίστοιχης διάταξης του άρθρου 315d γερμΠΚ. Βλ. σχετικώς μόνο Hecker, § 315d, πλαγ. 3, σε: Schönke/Schröder, Strafgesetzbuch, 30η έκδ., 2019.

18 Δηλαδή, δεν μπορεί να υπαχθεί στην έννοια του “αυτοσχέδιου αγώνα” η καταδίωξη ενός οχήματος από περιπολικό της αστυνομίας, διότι ελλείπει σε αυτή την περίπτωση το αναγκαίο στοιχείο του ανταγωνισμού μεταξύ των οδηγών των δύο οχημάτων

την κατεύθυνση σε αυτοκίνητο εκπαίδευσης), ενώ η σύμπραξη άλλου προσώπου στο έγκλημα μόνον ως συμμετοχή με στενή έννοια μπορεί να αξιολογηθεί¹⁹.

Η χρήση του επιθέτου «αυτοσχέδιος» προς χαρακτηρισμό του αγώνα φαίνεται να δημιουργεί ορισμένες ερμηνευτικές δυσχέρειες. Ως αυτοσχέδιος αγώνας θα μπορούσε να νοηθεί ο αγώνας που πραγματοποιείται κατόπιν απόφασης της στιγμής, χωρίς συγκεκριμένη προετοιμασία ή προσχεδιασμό²⁰. Η διεξαγωγή ενός τέτοιου αγώνα είναι δυνατή και αυθορμήτως κατά τη διάρκεια της συνήθους οδικής κυκλοφορίας, αλλά προϋποθέτει τη συμπερασματικά συναγόμενη συμφωνία των διαγωνιζομένων. Η συμφωνία αυτή μπορεί να προκύπτει από τις επαναλαμβανόμενες επιταχύνσεις ή από τα επαναλαμβανόμενα φρεναρίσματα των οχημάτων, από τις εκατέρωθεν προσπάθειες προσπέρασης ή αντιστοίχως από τις προσπάθειες παρεμπόδισης της προσπέρασης του ακολουθούντος οχήματος. Υπό την ανωτέρω —στενή— ερμηνευτική εκδοχή θα μπορούσε κάποιος ατυχώς να υποστηρίξει ότι μένουν εκτός του πεδίου εφαρμογής της διάταξης οι προσυνηνομημένοι αγώνες ταχύτητας, δηλαδή οι αγώνες οι οποίοι λαμβάνουν χώρα κατόπιν σχετικού «ραντεβού» απαιτούν πολλές φορές κάποιου είδους προετοιμασία και στους οποίους συχνά εμπλέκονται και τρίτα πρόσωπα πέραν των οδηγών. Είναι σαφές όμως ότι με την επιλογή του επιθέτου «αυτοσχέδιος» επιδιώχθηκε η διάκριση των παράνομων αγώνων από τους νόμιμους αγώνες, οι οποίοι πραγματοποιούνται κατόπιν σχετικής άδειας της αρμόδιας αρχής (βλ. άρθρο 49 ΚΟΚ). Η έλλειψη προσχεδιασμού, η οποία καθιστά τον αγώνα «αυτοσχέδιο», έγκειται στη μη υποβολή αίτησης των ενδιαφερομένων στην εκάστοτε αρμόδια αρχή προς χορήγηση άδειας διεξαγωγής του αγώνα και όχι στην απουσία οποιασδήποτε προετοιμασίας, υπό τη μορφή της προσυνηνόησης των συμμετεχόντων ως προς την ημέρα και την ώρα διεξαγωγής, τον αριθμό των συμμετεχόντων, τη διαδρομή του αγώνα κ.λπ. Η δε ύπαρξη της αναγκαίας νόμιμης άδειας αποκλείει τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος.

Ο αυτοσχέδιος αγώνας θα πρέπει να λαμβάνει χώρα σε δρόμους ή σε πλατείες, δηλαδή σε χώρους που προορίζονται για δημόσια κυκλοφορία οχημάτων, πεζών και

¹⁹ Δεν είναι, άρα, συναυτουργός ο συνοδηγός, ο οποίος παρέχει οδηγικές συμβουλές και κατευθύνσεις στον οδηγό κατά τη διάρκεια του αγώνα, παρά μόνο συνεργός. Βλ. Weigend, *Rennen und Rasen*, σ. 569, σ. 572-573, σε: ΤιμΤόμο Fischer, 2018, *contra* Fischer, *Strafgesetzbuch*, άρθρο 315d, πλ. 10, 65η έκδ., 2018.
²⁰ Πρβλ. Μπαμπινιώτη, *Λεξικό της νέας ελληνικής γλώσσας*, 1998, σ. 328

ζώνων²¹. Επιπλέον, ως «όχημα» νοείται το «οδικό όχημα» σύμφωνα με τον ορισμό του άρθρου 2 παρ. 1 ΚΟΚ, δηλαδή «το μεταφορικό ή άλλων χρήσεων μέσο που κινείται στις οδούς και στους χώρους του άρθρου 1 και οδηγείται από πρόσωπο, με εξαίρεση των μέσων που χρησιμοποιούνται για τη μεταφορά βρεφών και ατόμων με μειωμένη κινητικότητα». Τούτο, διότι την οδήγηση αυτού του είδους οχημάτων απαγορεύει ήδη ο ΚΟΚ προς ανταγωνισμό, επίδειξη ικανότητας ή προς τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων (άρθρο 12 παρ. 8 ΚΟΚ).

Τίθεται, τέλος, το ερώτημα αν η συμμετοχή σε οδηγικό διαγωνισμό, στο πλαίσιο του οποίου τηρούνται όλοι οι επιμέρους κανόνες οδικής κυκλοφορίας και συμπεριφοράς, υπάγεται στο άρθρο 290Α παρ. 1 στοιχ. β' ΠΚ. Πρέπει να σημειωθεί ότι βάσει του άρθρου 12 παρ. 8 ΚΟΚ «απαγορεύεται η οδήγηση οδικών οχημάτων για επίδειξη ικανότητας, εντυπωσιασμό, ανταγωνισμό ή τέλεση αυτοσχέδιων αγώνων»²². Επιπλέον, σύμφωνα με το άρθρο 19 παρ. 5 ΚΟΚ «απαγορεύεται στους οδηγούς οχημάτων να συναγωνίζονται μεταξύ τους στην ταχύτητα». Συνεπώς, απαγορεύεται σε κάθε περίπτωση ο ανταγωνισμός μεταξύ των οδηγών στο πλαίσιο της οδικής κυκλοφορίας, ακόμη και αν αυτοί δεν προβαίνουν στην παραβίαση κάποιου περαιτέρω θεμελιώδους κανόνα οδικής συμπεριφοράς (λ.χ. τήρηση ορίων ταχύτητας και απόστασης μεταξύ των οχημάτων, σεβασμός κανόνων περί ελιγμών και αλλαγής κατεύθυνσης), διότι η προσοχή των συμμετεχόντων οδηγών επικεντρώνεται στην έκβαση του διαγωνισμού και δεν είναι διαρκώς τεταμένη ²³, προκειμένου να αποφευχθεί η δημιουργία κινδύνου για ξένα πράγματα ή τρίτα πρόσωπα.

Εξάλλου, για τη στοιχειοθέτηση του εγκλήματος του άρθρου 290Α ΠΚ δεν απαιτείται η συμμετοχή στον αυτοσχέδιο αγώνα να προσβάλλει ταυτοχρόνως την ασφάλεια της συγκοινωνίας. Ο νομοθέτης έκρινε, αφηρημένα, ότι ορισμένες παραβάσεις του ΚΟΚ, μεταξύ των οποίων και η συμμετοχή σε αυτοσχέδιους αγώνες,

²¹Βλ. άρθρο 1 ΚΟΚ. Πρβλ. και ΣυμβΠλημΗρ 140/2005 ΠοινΧρ 2007, 171, με εισ. πρότ. Μαρκάκη, σύμφωνα με την οποία ως δρόμος «νοείται κάθε οδός που εξυπηρετεί τη συγκοινωνία και δη δημόσια ή ιδιωτική, εθνική ή επαρχιακή, μικρή ή μεγάλη κ.ά.».

²²Παράβαση η οποία βάσει της παρ. 11 εδ. δ' του ίδιου άρθρου τιμωρείται με διοικητικό πρόστιμο επτακοσίων ευρώ και, εφόσον πρόκειται για οδηγό, με επί τόπου αφαίρεση της άδειας ικανότητας οδηγού για τριάντα ημέρες, σύμφωνα με τις προϋποθέσεις και τη διαδικασία του άρθρου 103 του παρόντος Κώδικα και επί τόπου αφαίρεση των στοιχείων κυκλοφορίας για τριάντα (30) ημέρες.

²³Όπως επιτάσσει το άρθρο 12 παρ. 1 εδ. β' ΚΟΚ..

είναι ιδιαιτέρως επικίνδυνες και θα πρέπει να τιμωρούνται, αρκεί μόνο να οδήγησαν στη συγκεκριμένη περίπτωση στη διακινδύνευση ξένων πραγμάτων ή ανθρώπου.

Η ΑΡΧΙΚΗ ΔΟΜΗ ΤΟΥ ΑΡΘΡΟΥ 290Α ΠΚ ΚΑΙ Η ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΗ ΤΟΥ ΜΕ ΤΟΝ Ν. 4637/2019

Η υποπερίπτωση δδ' του άρθρου 290 Α παρ. 1 ΠΚ αντικαταστάθηκε με το άρθρο 4 παρ.3 Ν.4637/2019). Πριν την αντικατάστασή της είχε ως εξής: δδ) με κάθειρξη τουλάχιστον δέκα ετών αν στην περίπτωση του στοιχείου β' η πράξη είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο άλλου. Αν προκλήθηκε ο θάνατος μεγάλου αριθμού ανθρώπων, το δικαστήριο μπορεί να επιβάλει ισόβια κάθειρξη.

Στο άρθρο 290Α παρ. 1 ΠΚ, όπως εισήχθη με τον Ν. 4619/2019 (ΦΕΚ Α' 95/11.6.2019), προβλέπονταν, καταρχάς, δύο διακριτά μεταξύ τους βασικά εγκλήματα συγκεκριμένης διακινδύνευσης: Ξένων πραγμάτων αφενός (παρ. 1 περ. αα') και της ζωής ή της σωματικής ακεραιότητας ανθρώπου αφετέρου (παρ. 1 περ. ββ'). Ακολούθως, ο νομοθέτης αποσκοπούσε να καταστρώσει δύο εκ του αποτελέσματος διακρινόμενα εγκλήματα, με περαιτέρω βαρύτερο αποτέλεσμα τη βαριά σωματική βλάβη ή τη βλάβη σε κοινωφελείς εγκαταστάσεις (άρθρο 290Α παρ. 1 περ. γγ' ΠΚ) και τον θάνατο άλλου (άρθρο 290Α παρ. 1 περ. δδ' ΠΚ).

Βέβαια το άρθρο 290 Α του ΠΚ στην αρχική του μορφή παρουσίαζε κενό, αφού στην πρώτη περίπτωση (από τις δύο περιπτώσεις του άρθρου) της επικίνδυνης οδήγησης, λόγω κατανάλωσης οινοπνεύματος ή ναρκωτικών, δεν επέβαλε κάθειρξη στην περίπτωση που προκλήθηκε θάνατος, σε αντίθεση με την περίπτωση που προκλήθηκε βαριά σωματική βλάβη από την επικίνδυνη οδήγηση λόγω κατανάλωσης οινοπνεύματος ή ναρκωτικών ουσιών που επιβάλλει κάθειρξη έως 10 ετών. Το ως άνω άρθρο προέβλεπε (Ν 4619/2019) την ποινή της καθείρξεως αν προκλήθηκε θάνατος μόνο κατά την επικίνδυνη οδήγηση σε εθνικές ή περιφερειακές οδούς αντίστροφα στο ρεύμα κατεύθυνσης ή σε πεζοδρόμους ή πεζοδρόμια, ήτοι τη δεύτερη περίπτωση του άρθρου. Επρόκειτο για κενό από προφανή παραδρομή, αφού αποκλείεται ο νομοθέτης να καθιέρωνε την ατιμωρησία στην περίπτωση της επικίνδυνης οδήγησης λόγω οινοπνεύματος που προκάλεσε την ανθρωποκτονία, ενώ να επέβαλε ποινή καθείρξεως

στην περίπτωση που η οδήγηση αυτή προκάλεσε σωματική βλάβη. Επιπλέον η διαφοροποίηση της απειλούμενης ποινής μεταξύ των δύο μορφών τέλεσης του εγκλήματος, στην περίπτωση που το αποτέλεσμα της πράξης είναι ο θάνατος ανθρώπου και η, εν συνεχεία, εκ παραδρομής μη αναφορά της ποινής για την περίπτωση α', δεν φαίνεται ότι αποτέλεσε την επιλογή του νομοθέτη διότι δεν αναφέρεται κάτι τέτοιο στην αιτιολογική έκθεση ούτε θα είχε νόμιμο έρεισμα η διαφοροποίηση μόνο στην τέταρτη από τις περιπτώσεις, με τις τρεις να έχουν κοινή πρόβλεψη. Η πιθανότητα ο νομοθέτης να καθιέρωσε ως bonus ατιμωρησίας το «επίτευγμα» της ανθρωποκτονίας δεν υφίσταται. Συνεπώς δεν μπορεί να σταματά η πρόβλεψη ποινής σε αυτό το αποτέλεσμα. Διότι οδηγεί στο λογικά άτοπο, η διακινδύνευση της ζωής ανθρώπου να τιμωρείται, αλλά η ίδια η απώλεια της ζωής να μην τιμωρείται. Η έλλειψη πρόβλεψης οφείλεται σε προφανή παραδρομή και συνιστά κενό νόμου²⁴. Κενό αποτελεί η έλλειψη μιας άμεσα εφαρμόσιμης ρύθμισης για ένα ζήτημα για το οποίο θα έπρεπε να υπάρχει μια τέτοια ρύθμιση, επειδή οι αξιολογήσεις του ισχύοντος δικαίου το απαιτούν²⁵.

Το εν λόγω κενό νόμου ήρθε να καλύψει η διάταξη του άρθρου 4 παρ. 3 του Ν.4637/2019.(ΦΕΚ Α'180/18-11-2019) που στο στοιχ. δδ' περιέλαβε το σύνολο (στοιχ. α' και β') των περιπτώσεων «επικίνδυνης οδήγησης». Επισημαίνεται ότι η υποπερίπτωση δδ' μετά την αντικατάστασή της από το άρθρο 4 του Ν. 4637/2019 πρέπει να συνδέεται με συμπεριφορά του δράστη που περιγράφεται στα στοιχεία α'β' της πρώτης παραγράφου, εφόσον πρόκειται για πράξη, που τελέστηκε από τις 18-11-2019 και μετά. Για πράξη πριν από τις 18-11-2019 η υποπερίπτωση δδ' πρέπει να συνδέεται με συμπεριφορά του δράστη, που περιγράφεται μόνο στο στοιχείο β' της πρώτης παραγράφου καθόσον αυτό όριζε η διάταξη που τέθηκε σε ισχύ με το Ν. 4619/2019 (ΦΕΚ Α'95/1-6-2019. Για τις πράξεις πριν από τις 18-11-2019, ο δράστης, των οποίων αν δεν ήταν σε φυσική κατάσταση να οδηγήσει όχημα και παρά ταύτα με πρόθεση προέβη στην οδήγησή του, κατά την οποία επήλθε ατύχημα με αποτέλεσμα το θάνατο άλλου, η παράβαση του άρθρου 290Α παρ.1 ΠΚ δεν προσλαμβάνει κακουργηματικό χαρακτήρα, αν δεν συνοδεύεται από κάποια από τα χαρακτηριστικά του στοιχείου β' της πρώτης παραγράφου π.χ επικίνδυνους ελιγμούς, οδήγηση στο αντίθετο ρεύμα πορείας. Τούτο προκύπτει από τη διατύπωση του άρθρου 290 Α παρ.1 ΠΚ, όπως τούτη είχε, πριν την αντικατάστασή της με το Ν.4637/2019. Ήτοι οι

²⁴11/2020 ΔΝΑΥΤ ΠΕΙΡ, Α` ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ, (783166)

²⁵(Φ. Δωρή, Σκέψεις για την Διαπίστωση και Πλήρωση των Κενών στο Δίκαιο, ΧριΔ 3 (2003), σελ. 586)

υποπεριπτώσεις αα', ββ', γγ' πρέπει να συνδέονται με περιγραφείσα συμπεριφορά, στα στοιχεία α' και β' της πρώτης παραγράφου, η δε υποπερίπτωση δδ' πρέπει να συνδέεται με συμπεριφορά του δράστη που περιγράφεται στα στοιχεία α'β' της πρώτης παραγράφου, εφόσον πρόκειται για πράξη, που τελέστηκε από τις 18-11-2019 και μετά.

ΗΘΙΚΟΣ ΑΥΤΟΥΡΓΟΣ

Ειδικά όταν υφίσταται ηθικός αυτουργός στην τέλεση της παράβασης άρθρου 290Α παρ.1 ΠΚ, κατά την οποία επήλθε θάνατος άλλου, ο ηθικός αυτουργός τιμωρείται με τη βαρύτερη ποινή, που προβλέπεται για τον αυτουργό, αν για τον επελθόντα θάνατο βαρύνεται και ο ίδιος με αμέλεια. Στην περίπτωση αυτή στο πόρισμα της δικανικής κρίσης πρέπει να παρατίθενται τα πραγματικά περιστατικά που θεμελιώνουν την αμέλεια, καθώς και το είδος αυτής, τα οποία δε μπορεί να είναι τα ίδια με εκείνα, που στοιχειοθετούν το δόλο για το βασικό έγκλημα, διότι διαφορετικά παρατηρείται το νομικά και λογικά άτοπο σε εκ του αποτελέσματος διακρινόμενο έγκλημα, τόσο το βασικό έγκλημα όσο και το βαρύτερο αποτέλεσμα να στηρίζονται στα ίδια πραγματικά περιστατικά (βλ. σχετ. ως προς το νομικό αυτό ζήτημα ΣυμβΑΠ 2045/2010 Α' ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ 542466, ΠΟΙΝΧΡ 2012/16).

ΑΠΟ ΑΜΕΛΕΙΑ

Αν ο δράστης προέβη στις πράξεις των στοιχείων α' και β' της πρώτης παραγράφου όχι από δόλο αλλά από αμέλεια, τότε θεμελιώνεται μόνο πλημμεληματική παράβαση κατά τα οριζόμενα στην παράγραφο 2 άρθρου 290Α ΠΚ. Αμέλεια υπάρχει όταν ο δράστης δεν κατέβαλε κατ' αντικειμενική κρίση την απαιτούμενη προσοχή που κάθε μέτρια συνेतός και ευσυνείδητος άνθρωπος οφείλει να καταλάβει μέσω των νομικών κανόνων, των συνηθειών που επικρατούν και της κοινής πείρας και λογικής. Όμως, πρέπει ο δράστης να είχε τη δυνατότητα, ενόψει των προσωπικών του ιδιοτήτων, των γνώσεών του, ή λόγω της υπηρεσίας ή του επαγγέλματός του, να προβλέψει και να αποφύγει το αξιόποιο αποτέλεσμα. Δηλαδή, στην περίπτωση της μη ενσυνείδητης αμέλειας, υπάρχει όταν αυτός δεν κατέβαλε την κατ' αντικειμενική κρίση απαιτούμενη προσοχή, την οποία κάθε μετρίως συνेतός και ευσυνείδητος άνθρωπος οφείλει υπό τις αυτές συνθήκες να καταβάλει με βάση τους νομικούς κανόνες, τις κρατούσες συνθήκες

στις συναλλαγές, την κοινή πείρα και λογική καίτοι μπορούσε με βάση τις προσωπικές του περιστάσεις και ικανότητες να προβλέψει και αποφύγει την οδήγηση και το αξιόποιο αυτό αποτέλεσμα κοινού κινδύνου σε ξένα πράγματα ή κινδύνου για άνθρωπο.

ΘΕΜΑΤΑ ΣΥΡΡΟΗΣ ΚΑΙ ΔΕΔΙΚΑΣΜΕΝΟΥ

Ζήτημα νομικής φύσεως, αλλά με ουσιαστικές επιπτώσεις στην κατηγορία, αποτελεί το είδος της συρροής μεταξύ των αδικημάτων της κακουργηματικής επικίνδυνης οδήγησης και της πρόκλησης εξ αυτής της συμπεριφοράς ανθρωποκτονιών εξ αμελείας, δηλαδή αν, μεταξύ των εγκλημάτων της κακουργηματικής επικίνδυνης οδήγησης και των εντεύθεν προκληθεισών από αμέλεια ανθρωποκτονιών, υφίσταται αληθινή συρροή εγκλημάτων ή φαινομένη, με αποτέλεσμα οι ανθρωποκτονίες από αμέλεια να απορροφώνται από το βασικό έγκλημα της επικίνδυνης οδήγησης με δόλο, έστω και ενδεχόμενο, από την οποία πράξη όμως επήλθε θάνατος (άρθρο 290Α παρ. 1 περ. δδ ΠΚ). Τη λύση στο δεδομένο ζήτημα έχει προκρίνει η ποινική Ολομέλεια του Αρείου Πάγου στην υπ' αρ. 4/2010 απόφασή της, στην οποία έκρινε το είδος της συρροής μεταξύ των αδικημάτων της κακουργηματικής διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών (αρ.291παρ.1 περ.γ ΠΚ) και της ανθρωποκτονίας από αμέλεια καθώς και της σωματικής βλάβης από αμέλεια. Σύμφωνα με τα εκεί αναφερόμενα, αν από την πράξη της διατάραξης της ασφάλειας των συγκοινωνιών επέλθει θάνατος ή σωματική βλάβη υπάρχει συρροή κατ' ιδέα του εγκλήματος αυτού και της ανθρωποκτονίας από αμέλεια ή της σωματικής βλάβης από αμέλεια. Περαιτέρω μεταξύ της παράβασης άρθρου 291 παρ. 1γ' ΠΚ και της παράβασης του άρθρου 302 ΠΚ υφίσταται κατ' ιδέα φαινομενική συρροή (ΑΠ 282/2013, Α' ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ 606108). Ητοι αν η από πρόθεση διατάραξη της ασφάλειας των συγκοινωνιών, με πράξεις ή παραλείψεις οφειλομένων ενεργειών και γενικότερα, όπως αποδίδεται στον κατηγορούμενο, από μόνη της, χωρίς να μεσολαβήσει άλλη αμελής συμπεριφορά αυτού, ανεξάρτητη, αυτοτελής και μεταγενέστερη εκείνων ή εκείνης, με τις οποίες τελέσθηκε η διατάραξη, είχε ως αποτέλεσμα τον θάνατο, θα εφαρμοσθεί μόνο η διάταξη του άρθρου 291 παρ. 1 γ' του ΠΚ., που προβλέπει και τιμωρεί την πράξη αυτή, και όχι και εκείνη του άρθρου 302 του ΠΚ, που προβλέπει και τιμωρεί το έγκλημα της ανθρωποκτονίας από αμέλεια, το οποίο συρρέει φαινομενικά με εκείνη και απορροφάται από αυτή (Ολομ. ΑΠ 4/2010

Α΄ ΔΗΜΟΣΙΕΥΣΗ ΝΟΜΟΣ(533154). Αναφορικά με το νεοπαγές αδίκημα της «επικίνδυνης οδήγησης» του άρθρου 290 Α του ΠΚ και της διάταξης του άρθρου 302 (ανθρωποκτονία από αμέλεια) και 314 (σωματική από αμέλεια) ΠΚ ομοίως η συρροή είναι κατ' ιδέα φαινομενική καθώς αυτό αποτελεί έγκλημα εκ του αποτελέσματος δηλαδή σύνθετο ιδιώνυμο έγκλημα και τα εγκλήματα «εκ του αποτελέσματος» όταν τελούνται, συρρέουν φαινομενικά (και όχι αληθινά) με τα επιμέρους δύο εγκλήματα (δόλου και αμέλειας) που τα αποτελούν. Έτσι η ανθρωποκτονία από αμέλεια που αποτελεί παράλληλα και αυτοτελές έγκλημα χάνει την αυτοτέλειά της μπροστά στη θανατηφόρα επικίνδυνη οδήγηση απορροφούμενη από αυτήν. Η διάταξη που θα εφαρμοσθεί είναι αυτή του άρθρου 290 Α παρ. 1 στοιχ. δδ΄ του ΠΚ και όχι αυτή του 302 ΠΚ, αφού η πρώτη περιλαμβάνει την δεύτερη και συνεπώς την απορροφά. Ομοίως φαινομένη είναι η συρροή ανάμεσα στο αποτέλεσμα της επικίνδυνης οδήγησης ήτοι στη σωματική βλάβη που προκλήθηκε από την επικίνδυνη οδήγηση και σε αυτή.

Μεταξύ της παράβασης άρθρου 290Α παρ. 1 ΠΚ και παράβασης άρθρου 42 ΚΟΚ υφίσταται φαινομένη συρροή, αφού η παράβαση άρθρου 42 ΚΟΚ απορροφάται από αυτή της παράβασης άρθρου 290Α ΠΚ. Διαφορετική ερμηνεία θα οδηγούσε σε διπλή τιμώρηση του δράστη. Τα ανωτέρω ισχύουν και περί της συρροής του άρθρου 290Α παρ. 1 ΠΚ και της παράβασης του άρθρου 25 Ν.4139/2013.

Περαιτέρω κατά το άρθρο 57 ΚΠΔ, αν κάποιος έχει καταδικασθεί αμετάκλητα ή αθωωθεί ή έχει πάψει η ποινική δίωξη εναντίον του, δεν μπορεί να ασκηθεί και πάλι εις βάρος του δίωξη για την ίδια πράξη, ακόμη και δοθεί σ' αυτήν διαφορετικός χαρακτηρισμός. Αν, παρά την παραπάνω απαγόρευση, ασκηθεί ποινική δίωξη κηρύσσεται απαράδεκτη λόγω δεδικασμένου. Από τη διάταξη αυτή προκύπτει ότι το δεδικασμένο παραβιάζεται όταν ο αμετακλήτως καταδικασθείς ή αθωωθείς καταδικάζεται εκ νέου για την ίδια ακριβώς πράξη, και όχι άλλη συρρέουσα. Στην περίπτωση της φαινομένης κατ' ιδέαν συρροής, η ποινική αξίωση της πολιτείας ικανοποιείται με την εφαρμογή της μιας μόνον από τις περισσότερες ποινικές διατάξεις, στις οποίες εκ πρώτης όψεως υπόκειται η αυτή πράξη του ίδιου δράστη. Το δε Δικαστικό Συμβούλιο ή το Δικαστήριο δεν επιλαμβάνεται και δεν εξετάζει κατ' ουσίαν την πράξη, που συρρέει φαινομενικώς και δεν μπορεί να εκδώσει γι' αυτήν απαλλακτικό βούλευμα ή αθωωτική απόφαση. Εξάλλου, το δεδικασμένο εξαντλείται στην πράξη, για την οποία ασκήθηκε ποινική δίωξη και η οποία εξετάσθηκε και

κρίθηκε κατ' ουσίαν από το Δικαστικό Συμβούλιο ή το Δικαστήριο. Επομένως, αν το Συμβούλιο παραπέμψει τον κατηγορούμενο για την απορροφώσα πράξη ενώ για την απορροφημένη αποφανθεί ότι δεν πρέπει να γίνει κατηγορία, λόγω της απορροφήσεώς της, ακολούθως δε το Δικαστήριο διαπιστώσει έλλειψη των στοιχείων της απορροφώσης και κηρύξει για αυτήν αθώο τον κατηγορούμενο, δεν κωλύεται στη συνέχεια να εξετάσει και να κηρύξει ένοχο τον κατηγορούμενο για την απορροφηθείσα πράξη, αφού η τελευταία δεν είχε ερευνηθεί και κριθεί κατ' ουσίαν (ΑΠ 930/2001, ΠΟΙΝΧΡ 2002/333)

ΡΗΤΡΑ ΕΠΙΚΟΥΡΙΚΟΤΗΤΑΣ

Τέλος, ο νομοθέτης προέβλεψε ρήτρα επικουρικότητας στο άρθρο 290Α παρ. 1 ΠΚ26, ώστε το τελευταίο να εφαρμόζεται μόνον, αν δεν προβλέπονται βαρύτερες κυρώσεις για την αυτή συμπεριφορά σε άλλες διατάξεις. Επομένως, η ανωτέρω ex lege ρήτρα επικουρικότητας αφενός αποκλείει τη δυνατότητα διπλής ποινικής αξιολόγησης και τιμώρησης της αυτής πράξης, αφετέρου οδηγεί στην αποφυγή αξιολογικών αντινομιών σχετικά το απειλούμενο πλαίσιο ποινής.

ΕΜΠΡΑΚΤΗ ΜΕΤΑΝΟΙΑ-ΔΙΚΑΣΤΙΚΗ ΑΦΕΣΗ ΤΗΣ ΠΟΙΝΗΣ

Κατά τη διάταξη του άρθρου 298 παρ. 1 και 2 ΠΚ, περί έμπρακτης μετάνοιας, ορίζεται ότι η διάταξη του άρθρου 289 παρ. 1 ΠΚ, περί εξάλειψης αξιοποίνου, έχει ανάλογη εφαρμογή και στις περιπτώσεις των εγκλημάτων των παρ. 2 των άρθρων 290, 290Α, 291 και 292 του ΠΚ και η διάταξη του άρθρου 289 παρ. 2 ΠΚ, περί δικαστικής άφεσης ποινής, έχει ανάλογη εφαρμογή στα εγκλήματα αυτού του κεφαλαίου, ήτοι το δικαστήριο μπορεί να κρίνει και την παραπάνω πράξη του άρθρου 290Α ΠΚ ατιμώρητη αν ο υπαίτιος με τη θέλησή του αποτρέψει την εξέλιξη του κινδύνου ή με τη γρήγορη αναγγελία του προς τις αρχές δώσει αφορμή για την αποτροπή της.

ΕΠΙΜΕΤΡΟ

²⁶Ηδη υπό την αρχική εκδοχή της διάταξης

Η νεοπαγής διάταξη του άρθρου 290Α ΠΚ αποτελεί, με τη μορφή που πήρε μετά την αντικατάστασή της με το άρθρο 4 παρ. 3 του Ν. 4637/2019, μια διάταξη που καθορίζει εναργώς πλέον τα χαρακτηριστικά της «επικίνδυνης οδήγησης» και δίδει τη ανάλογη ποινική απαξία στην πράξη που τελείται υπό την αιγίδα αυτής. Βέβαια είναι νωρίς να εξάγει κανείς συμπεράσματα ως προς το εάν η ένταξη της στο νέο ΠΚ συνετέλεσε στη μείωση των τροχαίων ατυχημάτων δηλαδή εάν πληρούται η βούληση του νομοθέτη να ανασχεθούν μέσω της ποινικοποίησης οι επικίνδυνες παρεμβάσεις στην οδική συγκοινωνία²⁷. Στα επόμενα χρόνια ίσως δούμε στο πλαίσιο μιας έρευνας να έχουν μειωθεί τα τροχαία ατυχήματα που έχουν ως αιτία πρόκλησης την «επικίνδυνη οδήγηση».

²⁷Βλ. Αιτιολογική Έκθεση ΠΚ