



Ölvunarakstur og manndráp af gáleysi á Íslandi
-Rökstuðningur dómskerfisins fyrir refsingum

Heiður Sævarsdóttir

Lokaverkefni til BA-gráðu í félagsfræði

Félagsvísindasvísindasvið



HÁSKÓLI ÍSLANDS

Ölvunarakstur og manndráp af gáleysi á Íslandi Rökstuðningur dómskerfisins fyrir refsingum

Heiður Sævarsdóttir

Lokaverkefni til BA-gráðu í félagsfræði
Leiðbeinandi: Helgi Gunnlaugsson

Félags- og mannvísindadeild
Félagsvísindasvið Háskóla Íslands
júní 2014

Ritgerð þessi er lokaverkefni til BA-gráðu í félagsfræði og er óheimilt að afrita ritgerðina á nokkurn hátt nema með leyfi rétthafa.

© Heiður Sævarsdóttir 2014
140682-4899

Prentun: Prentsmiðja Háskóla Íslands
Reykjavík, Ísland 2014

Útdráttur

Alla jafna er ekki talað um eina ríkjandi stefnu í viðurlagapólitík á Íslandi. Almennt er þó talið að viðurlagakerfið skuli vera einfalt og skilvirkt. Hér verður fjallað um tvö sjónarmið sem eru áberandi í umræðunni um refsingar, en það er endurgjald (e.retribution) og nytjastefna (e.utilitarian), sem bæði falla undir klassískar kenningar. Að auki verður fjallað um meðferðarstefnuna sem fellur undir pósitoískar kenningar. Með þá hugmyndafræði til hliðsjónar verður rýnt í sex dóma Hæstaréttar og héraðsdóms sem fallið hafa fyrir manndráp af gáleysi í umferðinni, þegar gerandi er undir áhrifum áfengis. Refsiramminn fyrir brotið er 6 ára fangelsi, en refsiramminn er ávalt nýttur að litlum hluta. Hér verður skoðað hver sé helsti rökstuðningur dómkerfisins við refsingum í þessum brotaflokk. Ölvunarakstur er útbreitt vandamál á Íslandi en umfang þess og niðurstöður rannsókna sem sýna að almenningur telur ekki þörf á að lækka refsiviðmið við akstri undir áhrifum bendi til þess að alvarleiki brotanna sé ekki fyllilega ljós. Að auki verður greint frá viðtali við starfandi héraðdómara og er viðtalinu ætlað að gefa innsýn í viðhorf dómara til þessara mála.

Niðurstaðan bendir til þess að dómar fyrir manndráp af gáleysi samræmast ekki þeim kenningum sem kynntar voru í byrjun nema að hluta. Ef einhver vilji er fyrir breytingum í þá átt að nýta betur refsirammann þyrfti að sjá breytingar í lögum, jafnvel með tvískiptum refsiramma eins og tíðkast í Danmörku. Þörf er á vitundarvakningu meðal almennings um alvarleika ölvunaraksturs. Dómarar þyrftu einnig að taka af skarið og einungis dæma óskilorðsbundna dóma, sem þar af leiðandi gæfi þeim svigrúm á að nýta refsirammann betur.

Abstract

Usually there is not one dominant strategy in the politics of sanctions in Iceland. It is generally, however, believed that the penalty system should be simple and efficient. Here will be discussed two views that dominate the debate about punishment; they are retribution and utilitarian, both of which fall under the classical theory. In addition, treatment policy covered by positive theory will be discussed. With this ideology as reference, six cases from the Supreme Court and District Court will be examined. These cases are for manslaughter by negligence in, when the perpetrator is under the influence of alcohol. The range of penalty for this offense is six years in prison, but the range of

penalty is used to a limited extent. Here will be discussed what the main justification is for the court system punishments for this offense category. Drunk driving is a widespread problem in Iceland. The scope and results of studies show that the public does not feel the need to lower the criminal standards of driving under the influence, this indicates the gravity of the offense is not completely understood. In addition, an interview with a practicing District Judge will be reported, the interview is intended to give an insight into his opinion to these issues.

The result suggests that punishments for manslaughter by negligence are not consistent with the theories presented at the start. If there were to be any will for change towards better utilizing the range of penalties imposed, we would need to see a change in law. Perhaps with a split penalty framework imposed, as is the case in Denmark, improve awareness among the public about the severity of drunk driving or even that judges would only impose a suspended sentence, which consequently would give them the flexibility to take better advantage of the range of penalties.

Formáli

Þessi ritgerð er 12 ETCS lokaverkefni til BA gráðu í félagsfræði innan Félagsvísindasviðs Háskóla Íslands. Ritgerðin var unnin á vormisseri 2014. Mig langar til að þakka leiðbeinanda mínum Helga Gunnlaugssyni fyrir leiðsögn í þessu verkefni. Jafnframt vil ég þakka Sigfúsi Grétarssyni og Ásgeiri Sævarssyni fyrir aflestur. Að auki vil ég þakka Sigrúnu Jóhannesdóttur fyrir hjálp og góð ráð á meðan ferlinu stóð. Síðast en ekki síst langar mig að tileinka þessari ritgerð litlu systur minni, Lovísu Hrund.

Efnisyfirlit

1	Inngangur	3
2	Markmið refsinga í íslensku þjóðafélagi	5
3	Klassíski skólinn	5
3.1	Nytjastefnukeningin (e. utilitarian)	6
3.2	Endurgjaldskeningin (e. retribution)	7
3.3	Réttur brotþola á refsingu geranda	8
4	Pósítífíski skólinn	8
4.1	Meðferðarstefnan	9
5	Stefna Íslands í refsingum	10
6	Ölvunarakstur	12
6.1	Refsimörk fyrir ölvunarakstur.....	12
6.2	Viðhorf Íslendinga til ölvunaraksturs	13
7	Banaslys í umferðinni á Íslandi	14
7.1	Slysatölur ársins 2013.....	15
8	Vímuefnaasktur áhyggjuefni	16
9	Refsistefna ölvunaraksturs á Íslandi	17
10	Útdráttur dóma	19
10.1	Dómur héraðsdóms Suðurnesja. S-749/2010	19
10.2	Dómur Héraðsdóms Vesturlands S-189/2013	20
10.3	Dómur Héraðsdóms Reykjaness: S-749/2010	24
10.4	Dómur Héraðsdóms Austurlands nr. S-108/2009	25
10.5	Dómur Héraðsdóms Norðurlands eystra nr. S-289/2006.....	28
10.6	Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 6.júní nr. S-292/2006.....	29
11	Refsirammi fyrir manndráp af gáleysi í dönskum hegningarlögum ..	33
12	Lokaorð	36
13	Dómaskrá:	40
14	Heimildir	41

1 Inngangur

Niðurstöður rannsókna, sem hafa verið gerðar á Íslandi undanfarin ár, hafa leitt í ljós að almennt ríkir sú skoðun að almenningur telur afbrot vera sívaxandi vandamál hér á landi. Þetta sé vandamál sem með einhverjum hætti þurfi að ná föstum tókum á. Fíkniefnaneysla er þar listað sem helsta vandamál afbrota og áfengis- og vímuefnaneysla sem helsta ástæða afbrota (Helgi Gunnlaugsson, 2008).

Árið 2012 voru 1.274 teknir ölvaðir við akstur svo ljóst er að umfangið er gríðarlegt á ári hverju. Rannsókn sem unnin var í samstarfi við Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands í byrjun árs 2009 var sú fyrsta sinnar tegundar sem mældi viðhorf Íslendinga til ölvunaraksturs. Niðurstöður þeirrar könnunar gáfu til kynna að meiri hluti þjóðarinnar teldu að ölvunarakstur væri nokkuð mikið vandamál hér á landi. Aftur á móti telur almenningur ekki þörf á að lækka viðmiðið við ölvunarakstri þegar allt kemur til alls (Ágúst Mogensen og Helgi Gunnlaugsson, 2009). Þetta er athyglisverð staðreynd í ljósi umfangs ölvunaraksturs. Spurning er hvort fólk sé nægilega vel upplýst þegar kemur að umfangi og þeim skaða sem ölvunarakstur veldur.

Kveikjuna að þessari ritgerð má rekja til þess að höfundur sat tíma hjá Helga Gunnlaugssyni í afbrotafræði árið 2011. Þar vaknaði áhugi á ýmsum málum sem tengdust afbrotafræði, ekki síst þeim afbrotum sem tengja má beint við neyslu vímuefna. Höfundur hefur því löngum haft áhuga á málum tengdum þessu sviði. Vorið 2013 lenti höfundur í þeirri sáru reynslu að missa yngri systur sína í atburði sem með beinum hætti má tengja við neyslu vímuefna. Ölvaður ökumaður ók í veg fyrir hana á öfugum vegarhelmingi með þeim afleiðingum að hún lést samstundis af þeim áverkum sem áreksturinn olli henni. Með þessa reynslu í farteskinu, ásamt því að hafa löngum haft áhuga á málum tengdum afbrotafræði, vaknaði sterk löngun í að greina frá umfangi brota tengdum ölvunarakstri og þeim refsingum sem er beitt gegn þessum algenga vanda. Umfangið er gríðarlegt á ári hverju og spurning hvort refsingar þær sem beittar eru séu að hafa þau áhrif sem vonast er eftir. Farið verður yfir sex hæstaréttar- og héraðsdóma sem hafa fallið yfir einstaklingum fyrir manndráp af gáleysi. Slíkan dóm eiga þeir einstaklingar yfir höfði sér sem keyra drukknir og verða öðrum að bana í umferðinni. Rétt er að geta þess að dómur systur minnar kemur fyrir í þessari ritgerð. Sá

dómur er nýjasti dómur sem fallið hefur fyrir manndráp af gáleysi þar sem ölvun á hlut að máli og því mikilvægt að hann sé með sem dæmi um hvernig dómskerfið tekur á þessum brotum í dag. Dómarnir eiga það sameiginlegt að vera allir verulega vægir. Dómarar hafa svigrúm samkvæmt hegningarlögum að dæma gerendur í þessum málum í allt að 6 ára fangelsi. Refsiramminn er samt einungis nýttur að hluta, þrátt fyrir að gerendur hafi verið mjög ölvaðir. Reynt verður að skýra forsendur dóma sem hafa fallið þegar manndráp af gáleysi hefur átt sér stað út frá tveimur kenningarlegum forsendum. Ætlunin er að fjalla um klassískar kenningar og þá helst þau tvö sjónarmið sem oftast eru nefnd þegar umræður um refsingar ber á góma, en það er endurgjald og nytjastefna. Þar á eftir er umfjöllun um pósitífískar kenningar þar sem meðferðarstefnan verður umfjöllunarefnið. Einnig verður tölfraði banaslysa og alvarlegra slasaðra síðustu ára tekin saman til að skýra frá umfangi þessa vanda.

Samhliða úttekt á dómum sem hafa fallið fyrir manndráp af gáleysi síðastliðin ár verður greint frá viðtali sem höfundur tók við héraðsdómara sem hefur komið að dómum í þessum málaflokkum. Eins og er starfar hann fyrir héraðsdóm Reykjavíkur en hefur að auki starfað sem héraðsdómari út á landi. Viðtalinu er ætlað að gefa innsýn í viðhorf dómara til þessara mála.

2 Markmið refsinga í íslensku þjóðafélagi

Refsingar eru þau viðurlög sem ríkisvaldið getur beitt ef einstaklingur er uppvís að því að brjóta reglur samfélagsins. Í refsiréttinum hafa verið sett fram svokallaðar refsikenningar sem rökstuðningur fyrir því hvers vegna refsingum er beitt. Ekki er hægt að tala um þessar kenningar sem vísindalegar kenningar heldur eru refsikenningar ákveðið sjónarmið sem réttarkerfið er svo byggt á. Kenningar hafa yfirleitt orðið til á löngum tíma og farið í gegnum breyttar þjóðfélagsaðstæður og hugsunarhátt þar sem viðmið og gildi samfélagsins á hverjum tíma fyrir sig hefur haft áhrif. Strax í fornöld komu fram hugmyndir um að refsingum væri skipt í tvennt. Annars vegar það sjónarmið að refsa vegna þeirra brota sem hafa verið framin, og hins vegar refsað svo brot verði ekki framin síðar (Ragnheiður Bragadóttir, 2003). Þessi tvö sjónarmið, sem hafa verið mest áberandi þegar kemur að umræðu um refsingar, eru endurgjaldskenningar (e. retribution) og nytjastefnukenningar (e. utilitarian) en báðar þessar kenningar falla undir hinn svokallaða klassíska skóla sem er til umfjöllunar hér á eftir.

3 Klassíski skólinn

Það réttarkerfi sem var við lýði á 18. öld var gjörólíkt því sem þekktist í dag. Refsilög byggðust á fornum grunni og dómur sem féllu gátu verið handahófskenndir og ekki í nokkru samræmi við aðra dóma á undan. Valdið lá oftast hjá opinberum starfsmönnum sem gátu svipt einstaklinga frelsi og eignum án þeirra meginreglna sem réttarkerfið, eins og við þekkjum það í dag, byggist á. Það viðgekkst að ásakanir sem byggðar voru á veikum grunni voru nægar til þess að fólk var tekið úr umferð og fangelsað. Dómarar höfðu heimild til að dæma af geðþótta í hverju máli fyrir sig. Af þeim sökum voru dómur oft handahófskenndir, í ósamræmi innbyrðis og oft byggðir á stéttarstöðu og valdi hins ákærða. Dauðarefsingum var ósjaldan beitt og þeim var gjarnan fullnægt með ómannlegum aðferðum. Jafnrétti fyrir lögum, eins og það þekktist í dag, var hugtak sem ekki var til á þessum tíma. Í stuttu máli má segja að enginn greinamunur hafi verið gerður á milli ákærðra og dæmdra (Monachesi, 1956).

Ítalinn Cesare Beccaria var frumkvöðull innan afbrotafræðinnar og oft álitinn sem einn af upphafsmönnum nytjastefnunnar um réttlætingu refsinga. Beccaria var helsti áhrifavaldur innan klassíska skólans og skrifaði ritið *On crimes and punishment* sem kom út árið 1764. Það verk hefur haft mikil áhrif á afbrotafræðina allar götur síðan og haft mikil áhrif á alla lagalega hugsun bæði í Evrópu og Bandaríkjunum. Í því riti kom hann fram með mikilvægi þess að refsingar fyrir brot væru í samræmi við þau brot sem framin væru (Geis, 1960). Þessi afstaða var mikilvæg í ljósi þess hvernig réttarkerfi voru uppbyggð á þessum tíma eins og áður hefur komið fram. Beccaria áleit pyntingar gagnslausar og dauðarefsingar taldi hann vera óþarfar. Honum þótti lífstíðarfangelsi með erfiðisvinnu vera ákjósanlegri kosturinn, bæði sem refsing og eins sem fælingarmáttur fyrir aðra þegna. Hann vildi að fangar fengju betri umönnun innan veggja fangelsins og að þeir væru aðskildir á grundvelli aldurs, kyns og alvarleika brota (Beccaria, 1981).

3.1 Nytjastefnukeningin (e. utilitarian)

Nytjastefnuna má rekja til fræðimannsins Jeremy Bentham. Hann leit á réttarkerfið sem leið til þess að tryggja velferð fyrir sem flesta (Jón Þór Ólason, 2004). Bentham sagði að grunnur allra dyggða væri gagnsemi og taldi að siðferðisleg dómgreind ætti að vera byggð á því að það væri heildinni til góðs (Postema, 2006). Nytjastefnukeningin gengur þar af leiðandi út frá því að ekki skuli refsa brotamönnum ef tilgangurinn sé að sefa réttlætiskennd og það gagnist ekki samfélaginu. Margar útfærslur eru til af nytjastefnukeningunni með mismunandi áherslur, en allar ganga þær út frá því að refsingar séu ekki markmið heldur leið til þess að bæta samfélagið allt (Andenæs, 1998).

Nytjastefnan gengur út frá því að einstaklingurinn sé frjál og skynsöm vera sem taki meðvitaða ákvörðun um að fremja afbrot eða ekki. Markmið refsinganna er þar af leiðandi að koma viðkomandi einstaklingi í skilning um þá staðreynd að fremji hann lögbrot þá verði refsingin honum dýrkeyptari en sá ávinnungur sem hlýst af því að fremja brotið. Með þessu fyrirkomulagi muni einstaklingurinn frekar velja að fara eftir

löglegum leiðum og þar af leiðandi ekki leiðast út í afbrot. Þeir sem aðhyllast kenninguna trúa því að með refsingum sé hægt að bæta brotamenn á þann veg að þeir fara aftur á beinu brautina í lífinu þegar refsingu lýkur. Þá eigi brotamenn að hafa öðlast þá vitneskju eftir afplánun að afbrot séu röng í sjálfu sér frekar en ótti við refsinguna sjálfa (Jón Þór Ólason, 2004).

3.2 Endurgjaldskenningin (e. retribution)

Endurgjaldskenningin, sem einnig fellur undir klassísk sjónarmið, lítur á refsingu sem réttlátt endurgjald fyrir það afbrot sem framið hefur verið, líkt og hið gamla sjónarmið að gjalda skuli auga fyrir auga og tönn fyrir tönn (Ragnheiður Bragadóttir, 2003). Kenningin er til í ýmsum útfærslum og þær eiga allar rætur sínar að rekja misjafnlega langt aftur í tímann. Fyrst ber að nefna það sjónarmið sem álitur refsingar sem friðþægingu fyrir brot. Litið var svo á að með refsingu væri reiði æðri afla sefuð svo sem náttúruafla eða guðanna. Þessi réttlætning fyrir refsingum þróaðist svo seinna á þann veg að brotamaður gat hreinsast af sök sinni með þeirra þjáningu sem það kostaði að taka út refsingu. Með því öðlaðist viðkomandi innri frið og yrði í kjölfarið hreinn af sínum brotum (Hurwitz, 1971).

Önnur útgáfa af endurgjaldskenningu er þegar litið var á að refsing væri réttlátt endurgjald fyrir afbrot og samkvæmt því er réttlætningin fyrir refsingum endurgjaldið sjálft. Þetta sjónarhorn á rætur sínar að rekja aftur til fornaldar og kom fram hjá Aristótelesi og Immanuel Kant. Kant taldi að endurgjald ætti að vera eina markmið refsinga og lagði áherslu á mikilvægi þess að valda hinum brotlega þjáningu sem gjald fyrir þau brot sem hann hafði framið. Endurgjaldskenningar sem seinna komu fram líta á endurgjald sem jákvæða leið til að koma í veg fyrir að viðkomandi brjóti af sér aftur (Hurwitz, 1971).

Loks skal nefna tvö sjónarhorn sem komu síðar fram. Annað kom í lok 19. aldar þar sem litið var svo á að endurgjaldið væri siðferðisleg fordæming á brotamanninum. Seinna kom svo fram fjórða og síðasta tilbrigði endurgjaldskenningarinnar þar sem brotlegum var refsað með þeim tilgangi að sefa þá reiði og gremju sem borgarar samfélaga báru til brotamanna vegna þeirra gjörða sem þeir höfðu verið uppvísir að.

Þessari sefjun var náð með refsingum og álitid að með því væri jafnvægi og sátt aftur náð í samfélaginu (Hurwitz, 1971).

3.3 Réttur brotþola á refsingu geranda

Í refsiheimspekinni hefur sú umræða sprottið upp á síðustu árum hvort ekki eigi einnig að líta til þolenda afbrota eða aðstandanda ef svo ber við. Umræður hafa verið uppi um að refsipólitíkin verði einnig að huga að þeim sem verða fyrir brotunum en ekki einblína einungis á refsingar sem fælingu og til að draga úr afbrotum í framtíðinni. Þá beri að líta til tilfinninga brotþola eða aðstandanda við mat á því hvort geranda skuli refsað og hvaða refsing þyki hæfileg (Nielsen, 2006). Krafan um þyngri refsingar yfir kynferðisafbrotamönnum er dæmi þar sem þeim rökum er haldið á lofti að líta verði til afstöðu og tilfinninga brotþola, enda ekki vafamál að þolendur kynferðisofbeldis hafa oftast en ekki orðið fyrir óbætanlegum skaða á sjálfsmynd og persónuleika.

Í Bandaríkjunum hefur verið gengið lengra en þekkt hér á landi að veita brotþolum réttindi í sakamálum. Til að mynda eiga brotþolar þar rétt á að bera vitni um þann skaða sem þeir hafa orðið fyrir af umræddu broti. Þann rétt hafa þeir burt séð frá því hvort það hafi þýðingu fyrir sönnun í málinu. Þeir geta einnig haft nokkur áhrif á ákvörðun um reynslulausn brotamanns, ef svo ber undir. Í sinni ýktustu mynd hafa aðstandendur manndrápa átt rétt á því að vera viðstaddir aftöku brotamanna þar sem aftökur eru leyfilegar, til að mynda sums staðar í Bandaríkjunum. Í þessu samhengi hefur verið bent á að krafa brotþola um refsingu brotamanns snúist ekki eingöngu um að hafa varnaráhrif heldur sé verið að tala um nokkuð sem oft vill gleymast í ferlinu, brotþolann sjálfan og aðstandendur hans. Bent hefur verið á að þetta snúist einnig um það að samfélagið sýni réttindum brotþola virðingu með viðeigandi refsingu brotamannsins sjálfs (Nielsen, 2006).

4 Pósitífíski skólinn

Pósitífíski skólinn kom fram á 19. öld. Hugmyndafræði hans gekk út frá því að hegðun fólks grundvallist á mörgum mismunandi þáttum sem það hafi ekki stjórn á.

Þessir þættir geta bæði verið út frá einstaklingnum sjálfum eða frá umhverfi hans. Þannig er bæði hægt að líta á afbrot út frá félagslegum pósitífisma og eins líffræðilegum pósitífisma. Talið er fullvíst að afbrotamenn og heiðvirðir borgarar séu í grundvallaratriðum ólíkir hvað snertir þá áhrifaþætti sem móta okkur sem manneskjur. Þetta geta bæði verið líffræðilegir eða sálfræðilegir þættir eins og erfðir, greind og persónuleiki sem eru mikilvægir þættir í mótun persónuleikans. Sumir afbrotafræðingar leggja meiri áherslu á félagslega þáttinn. Þá er litið til þess að þættir eins og félagsgerð, þjóðfélagsstaða, efnahagur og menntun hafi mikilvæg áhrif á hvort að fólk fremji afbrot eða ekki. Ef þessir þættir eru veikir þá er talið að meiri líkur séu á að fólk leiðist út í afbrot í lífinu (Helgi Gunnlaugsson, 2008).

Hvað viðurlög við afbrotum snertir þá líta þeir sem aðhyllast hugmyndir póstitífismans árangursríkast að huga að endurhæfingu afbrotamanna frekar en að þeim sé refsað fyrir gjörðir sínar. Þetta sjónarhorn aðhyllist frekar hugmyndina um að finna nýjar leiðir með þeim tilgangi að afstýra mögulegum afbrotum. Forsendur meðferðar og endurhæfingar brotamanna gengur út frá þeirri staðreynd að fólk leiðist út í afbrot vegna þátta sem fólk ræður ekki við. Þannig séu tækifæri til menntunar, fjölskylduúrræði og starfsþjálfun til að mynda mikilvægir þættir fyrir mögulega lögbrot til að halda þeim frá afbrotum (Helgi Gunnlaugsson, 2008).

4.1 Meðferðarstefnan

Á seinustu áratugum 19. aldar fór athyglin að beinast frekar að brotamanninum sjálfum í stað þess sem áður hafði tíðkast, að brotinu. Þegar meðferðarstefnan kom fram var fyrst þá farið að velja viðurlög fyrir einstaka brotamenn sem byggðust á því að ekki voru allir settir undir sama hatt. Þannig voru brotamenn flokkaðir niður í geðsjúka, drykkjusjúka og síbrotmenn, svo eitthvað sé nefnt. Oft voru viðurlög eða meðferð hálf- eða ótímabundin sem hentaði hverjum hópi fyrir sig. Bandaríkjamenn hófu að beita ótímabundnum refsingum seint á 19. öld. Þegar ljóst var að þær virkuðu ekki sem skylda voru hálfótímabundnar refsingar teknar upp. Ókostirnir við dóma sem þessa voru einkum þeir að óvissan um dvalartímamann hafði slæm áhrif á fanga (Jónatan Þórmundsson, 1982). Þetta fyrirkomulag skilaði ekki þeim árangri sem vonast var til þar

sem ítrekunartíðni afbrota minnkaði ekki. Þar með leið meðferðarstefnan undir lok á 7. áratugs síðustu aldar (Ragnheiður Bragadóttir, 2006).

Meðferðarstefnan hefur oft verið gagnrýnd. Talsmenn hennar hafa réttilega bent á að afbrotamenn hætta ekki að vera hluti af þjóðfélaginu þótt þeir brjóti af sér. Það sem snertir sjálfan brotamanninn snertir samfélagið sem heild. Þeir benda á að hægt sé að byggja einstaklinginn upp eftir afbrot. En tilvist refsinga sé ekki einungis til í lækningaskyni. Gagnrýnendur stefnunnar hafa svo bent á móti að tilgangur refsinga fyrir morð væri til að fæla aðra frá því að fremja slíkt brot, ekki vegna þess að fólk vildi sjá morðingjann öðlast lækningu (Duce, 2003). Eins og C.S Lewis bendir á í vel þekktu riti, þá virðist endurhæfingarsjónarmiðið fyrirfram gera ráð fyrir því að engin heilbrigð manneskja brjóti lög, líkt og hægt væri að skilgreina heilbrigði á fullnægjandi hátt. Að heilbrigði og eitthvað sem telst eðlilegt sé hægt að öðlast með meðferð, og það sem verra er, meðferð getur verið framlengd um óákveðin langan tíma, eða allt þar til þessum eiginleikum sé náð fram að einhverra mati. Þó að Lewis hefði haft róttækar skoðanir á hugmyndum stefnunnar þá voru lokarökin í gagnrýni hans að hann taldi það áhyggjuefni að líta á hreina endurhæfingu sem refsingu við afbrotum þar sem hætta væri á að fólk hætti að taka ábyrgð á gjörðum sínum (Duce, 2003).

5 Stefna Íslands í refsingum

Til að skilja tilgang refsinga hér á landi er ekki fjarri lagi að skoða hvaða kenningum er gengið út frá í refsipólitík á Íslandi. Refsingar verða að hafa einhvern tilgang eins og gefur að skilja. Á Íslandi er það yfirlýst stefna og markmið refsinga að þær eigi að vera mönnum til varnaðar. Einnig tíðkast það viðhorf að refsingar hafi þann tilgang að vera ákærða sjálfum til gagns og jafnvel betrunar (Sigurður Tómas Magnússon og Hildigunnur Ólafsdóttir, 2003). Varnaráhrif refsinga koma fram í eftirfarandi greinargerð með frumvarpi að hegningarlögunum nr. 19/1940:

Refsing er ein þeirra aðferða, sem þjóðfélagið hefur til að verjast réttarbrotum. Markmið refsingar er fyrst of fremst verndun almenns réttaröryggis og viðhald lögbundis þjóðaskipulags. En auk þess fullnægir refsing réttlætistilfinningu almennings er ekki sættir sig við það, að menn skerði órefsað mikilvæg réttindi annarra. Það mun ekki dregið í

efa, að refsing eigi rétt á sér vegna þess tilgangs, þar eð víst má telja, að aðrar vægari aðferðir mundu ekki verða að gagni. En nú er refsing böf, bæði þeim, er henni sætir, og ýmsum öðrum einstaklingum, einkum vandamönnum afbrotamannsins, og loks þjóðafélaginu í heild, þó að hún sé því nauðsynlegt böf. Af því leiðir að refsingu ber ekki að beita nema nauðsyn krefji og ætla megi að hún nái tilgangi sínum. (Þingskjal. 1939, A-deild, bls. 352-353).

Í greinagerð með hegningarlögunum kemur að auki eftirfarandi fram:

...Refsisetningin styrkir og oft þá skoðun, að siðferðislega rangt sé að fremja verknað þann, sem refsingu á að varða. Þá er refsingunni einnig ætlað að hafa áhrif á þann einstakling sjálfan, sem henni sætir, og koma í veg fyrir, að hann fremji brot að nýju, vegna ótta við nýja og oft aukna refsingu (Þingskjal. 1939, A-deild, bls. 352-353).

Eins og áður hefur verið fjallað um hafa tvær kenningar verið áberandi þegar talað er um refsingar, en það er endurgjaldstefnan og nytjastefnukenningin. Ef rýnt er betur í greinagerð hegningarlaganna hér að ofan, þá er vel hægt að sjá tvö þessara sjónarhorna bregða fyrir. Í fyrri tilvitnunni er talað um refsingu sem aðferð sem notuð er til þess að vernda almennt réttaröryggi. Auk þess er gengið út frá því að tilgangur refsinga sé að fullnægja réttlætistilfinningu almennings. Ef endurgjaldskenningin, sem gengur út frá að refsing sé réttlátt endurgjald fyrir afbrot sem framið hefur, er höfð til hliðsjónar má ætla að sú stefna hafi verið höfð að leiðarljósi. Aftur á móti ef seinni tilvitnunin er skoðuð má einnig greina hugmyndir sem ætla mætti að væru fylgjandi nytjastefnunni þar sem áhersla er lögð á að refsingar eigi að hafa þann tilgang að einstaklingar fælist frekar frá afbrotum heldur en að fremja þau.

Alla jafna er samt sem áður ekki beint talað um að ein sérstök stefna hafi verið ríkjandi hér á landi hvað snertir viðurlagapólitík. Almenn er þó talið að viðurlagakerfið skuli vera einfalt og skilvirkt. Einnig er talið mikilvægt að jafnræðis sé gætt á milli

afbrotamanna og er refsingum ætlað að hafa almenn varnaráhrif (Ragnheiður Bragadóttir, 2006).

6 Ölvunarakstur

Ölvunarakstur er gríðarlega mikill vandi sem Ísland líkt og önnur þjóðfélög standa frammi fyrir. Fjöldinn er mikill á ári hverju og margar rannsóknir hafa verið gerðar á ölvunarakstri. Tilgangur þessara rannsókna er að greina vandann svo með einhverjum hætti sé hægt að koma í veg fyrir þetta samfélagsmein. Margar rannsóknir hafa beint sjónum sínum að ofdrykkju sem stærsta vandamálinu en tölfræðin hefur sýnt að vandamálið liggur ekki einvörðungu þar heldur er ölvunarakstur algengari meðal almennings en ætla mátti í fyrstu (Ágúst Mogesen og Helgi Gunnlaugsson, 2013). Árið 2012 voru 1.274 teknir ölvaðir við akstur. Sé litið til meðaltals síðustu ára má samt sjá að það er örlítill fækkun, þar sem meðaltalið fyrir árin 2009-2011 var 1.324. Ef er litið til aksturs undir áhrifum ávana- og/eða fíkniefna má sjá fjölgun á meðaltali árána 2009-2011, þar sem fjöldi brota var 909 á móti 1.185 brota árið 2012. Umferðarlagabrot voru alls 45.525 sem jafngildir 134 á degi hverjum (Ríkislögreglustjóri, 2012).

6.1 Refsimörk fyrir ölvunarakstur

Á Íslandi er ekki leyfilegt samkvæmt lögum að aka bifreið ef viðkomandi hefur innbyrgt áfengi. Aftur á móti er fólk ekki sektað nema áfengismagn í blóði mælist yfir 0,5%. Til að ökumaður teljist óhæfur til að stjórna ökutæki er mælt vínandamagn í blóði. Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,2 prómillum eða meira eða vínandamagn í lofti, sem hann andar frá sér, nemur 0,6 milligrömmum í lítra lofts eða meira telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki. Ýmisir þættir hafa áhrif á hversu lengi áfengi er að hverfa úr blóði, þar á meðal líkamsbygging einstaklings og magn þess áfengis sem innbyrt er. Af þeim sökum er erfitt að ákvarða hvað áfengi er lengi að hverfa úr líkamanum (Samgöngustofa, 2014). Ef ökumaður, sem ákveður að setjast undir stýri eftir að hafa innbyrgt áfengi er staðinn að verki, eru viðurlög við því broti tengt því hversu mikið áfengismagn mælist í blóði hans. Í reglugerð um viðurlög vegna

brota á umferðarlögum kemur fram að sé vínandarmagnið til dæmis á bilinu 0,5 prómill til 0,6 prómill fær viðkomandi tveggja mánaða sviptingu ökuréttinda og 70.000 króna sekt. Eftir því sem vínandarmagn í blóðinu eykst hækka sektirnar og ökuleyfissviptingarnar verða lengri. Harðar er tekið á brotum ef einstaklingar eru uppvísir að ölvunarakstri í annað sinn. Til að mynda ef vínandarmagn í blóði mælist 2,01 prómill eða meira í fyrsta sinn þá er svipting tvö ár, á móti fjórum árum ef brotið er í annað sinn (Um sektir og önnur viðurlög vegna sekta á umferðarlögum nr. 930/2006).

Refsimörk hér á landi fyrir áfengismagn í blóði er með því lægsta sem þekktist, líkt og í flestum öðrum ríkjum í Evrópu, fyrir utan Svíðþjóð og Noreg þar sem mörkin eru 0,2 prómill. Drög að frumvarpi hefur verið lagt fram þar sem lagt er til að refsimörk vegna ölvunaraksturs verði lækkuð niður í 0,2 prómill. Með breytingum á núverandi lögum hvað þetta varðar gætu öikumenn ekki neytt einnar einingar af áfengi án þess að mælast yfir refsimörkum. Það yrði þá ekki lengur í höndum einstaklinga að meta eftir einn eða tvo drykki hvort viðkomandi væri fær um að stjórna bifreið, eða hvort hann væri undir eða yfir refsimörkum. Það væri þá einfaldlega refsivert að aka bifreið eftir alla neyslu áfengis. Aftur á móti hafa rannsóknir sýnt að almenningur telur ekki ástæðu til að lækka refsimörkin fyrir ölvunarakstur (Ágúst Mogensen og Helgi Gunnlaugsson, 2013). Þessar niðurstöður koma á óvart, ekki síst í ljósi þess hve stór hluti landsmanna lítur á ölvunarbrot sem stórt vandamál.

6.2 Viðhorf Íslendinga til ölvunaraksturs

Rannsókn sem unnin var í samstarfi við Félagsvísindastofnun HÍ í byrjun árs 2009 var sú fyrsta sinnar tegundar sem mældi viðhorf Íslendinga til ölvunaraksturs. Svarendur þessarar könnunar voru 1200 viðmælendur úr þjóðaskrá sem voru valdir að handahófi. Svarhlutfallið var yfir 60%, sem þykir ásættanleg þáttaka og niðurstöður því marktækar. Niðurstöðurnar gáfu til kynna að meiri hluti þjóðarinnar taldi að ölvunarakstur væri nokkuð mikið vandamál hér á landi. Hlutfallið skiptist þannig að 20% þjóðarinnar töldu að ölvunarakstur væri mikið vandamál og 48% töldu ölvunarakstur vera nokkuð mikið vandamál. Í heildina má því sjá að um 70% þjóðarinnar hefur því nokkrar áhyggjur af ölvunarakstri. (Ágúst Mogensen og Helgi Gunnlaugsson. 2009).

Aðrar rannsóknir sem hafa metið álit almennings á refsingum vegna ölvunaraksturs eru athyglisverðar. Þar kemur fram að margir eru óákveðnir þegar leggja átti mat á hvað þætti hæfileg refsing fyrir ölvunarakstur, eða 20%. Alls töldu 40% refsingar vera hæfilegar og 44% töldu refsingar vera of vægar eða allt of vægar. Niðurstöður þessarar könnunnar vöktu upp spurningar hvort Íslendingar væru ekki eins afgerandi í afstöðu sinni gegn refsingum fyrir ölvunarakstur í samanburði við önnur brot. Um 14-27% ökumanna sögðust hafa neytt áfengis seinustu 6 mánuði og ekið bifreið (Ágúst Mogensen og Helgi Gunnlaugsson. 2009). Þetta er stórt hlutfall ökumanna og mikið áhyggjuefni.

Til eru dæmi um rannsakendur sem hafa skoðað sérstaklega hvort drykkja geti jafnvel virkað sem málsbót í frávíkshæðun afbrotamanna. Ein slík rannsókn sem var gerð í Kaliforníufylki í Bandaríkjunum komst einmitt að þessum niðurstöðum. Niðurstöðunar gáfu til kynna að konur sýndu drykkjumönnum sem brotið höfðu af sér meiri samúð en karlar. Um 80% karla töldu að viðkomandi ætti að taka fulla ábyrgð á gjörðum sínum á meðan einungis 40% kvenna taldi svo (Sobell og Sobell, 1975). Það eru því ákveðnar heimildir fyrir því að áfengisneysla og að vera undir áhrifum þegar brot er framið geti virkað sem málsbót fyrir brotamenn.

Ágúst Mogensen og Helgi Gunnlaugsson (2009) benda á að almenningur, sem yfirleitt er samtaka í fordæmingu afbrota, eigi erfiðara um vik í þessu tilviki þar sem brotatíðnin sé það há, að mögulega séu það einstaklingarnir sjálfir, vinir eða ættingar sem eru brotamennirnir, og mun líkleggra að svo sé ef lækka á refsiviðmiðið.

7 Banaslys í umferðinni á Íslandi

Árið 2010 létust átta manns í sjö umferðarslysum. Banaslysum í umferðinni hefur fækkað nokkuð reglubundið síðastliðin ár eða frá árinu 2000, en árið 2013 varð aukning aftur þegar fjöldi látinna í umferðinni voru fleiri en þrjú seinustu ár á undan. Það má ekki sofna á verðinum því banaslys gera ekki boð á undan sér. Sem dæmi um hversu rokkandi tölfræðin getur verið þá létust til að mynda 32 árið 2000, 29 árið 2002 og 31 árið 2006. Þetta eru 92 látnir í umferðarslysum á þessum þremur árum.

Árið 2011 létust 12 manns í 12 umferðarslyslum á Íslandi. Áberandi var hversu hátt hlutfall ungra vegfarenda urðu fórnarlömb banaslysa það árið. Af þeim sem fórust voru sex 17 ára og yngri. Það er því mjög mikilvægur þáttur í baráttunni við umferðarslys að stuðla að öflugum forvörnum meðal ungra vegfarenda. Ekki voru öll þessara banaslysa tengd ávana- eða fíkniefnum, en þrjú þeirra má tengja beint við neyslu (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2011).

Níu manns létust í umferðarslysum á Íslandi árið 2012. Mismunandi ástæður er hægt að rekja til slysanna, þar sem bæði hefði mátt koma í veg fyrir slysin líkt og með beltanotkun eða ef viðkomandi hefði verið allsgáður undir stýri, til þátta sem ekki væri jafn auðvelt að afstýra, svo sem vegna hálkubletta eða vindhviðu. Flest slysin voru útafakstur árið 2012, en útafakstur er algengasta ástæða banaslysa í umferðinni (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2012)

Þrátt fyrir að banaslysum og alvarlegustu umferðarslysunum hafi fækkað undanfarin ár þá benda samt sem áður tölur úr slysaskrá Umferðarstofu til þess að sama, fækkun hefur ekki orðið í þeim hópi sem hlýtur mikil meiðsli. Alvarlega slösuðum hefur fjölgað frekar en hitt þegar litið er til allra vegfarendahópa, að undanskildum öikumönnum og farþegum fólksbifreiða (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2010).

7.1 Slysátölur ársins 2013

Þegar litið er til heildarfjölda umferðarslysa, slasaðra og látinna fyrir árið 2013 má sjá að alls voru þetta 5833 slys. Fjöldi slysa án meiðsla voru 5011, slys með minniháttar meiðslum voru 648, slys með alvarlegum meiðslum 160 og loks banaslys sem voru 14. Rétt er að geta þess að fjöldi slysa segir ekki til um fjölda slasaðra. Til að mynda létust 15 í þessum 14 banaslysum og fjöldi alvarlegra slasaðra var 177. Oft slasast eða láta lífið fleiri en einn í hverju slysi. Af þeim 15 sem létu lífið í umferðinni árið 2013 er orsök þeirra í tveimur tilvikum vegna ölvunar ökumanns. Ef tölur eru teknar saman um fjölda ölvaðra ökumanna sem valda slysum eða óhöppum þá má sjá að frá árinu 2004 þá er ölvun orsök banaslysa í 3,2 tilvika að meðaltali. Svo má ekki gleyma alvarlegum slysum sem ölvaðir valda, en þau eru 8,6 að meðaltali frá árinu 2004. Það getur oft verið skammt á milli alvarlega slasaðra og banaslysa. Til að mynda lést enginn vegna ölvaðra

ökumanna árið 2012 en um það bil fjórir höfðu látið látið lífið að meðaltali árlega frá árinu 2004 fyrir það (Samgöngustofa, 2013). Fréttáflutningur af þessum sögulegu tíðindum létu ekki á sér standa. Svo eitthvað sé nefnt kom frétt í Morgunblaðinu þess efnis að ekki myndu önnur dæmi um þetta í gagnagrunni slysaskráningar sem næði allt til ársins 1986 (Morgunblaðið, 2013). Þótt vissulega megi fagna hverju lífi, þá má ekki láta þessar tölur blekkja sig. Burtséð frá þessum tíðindum, þá ollu ölvaðir ökumenn sex alvarlegum slysum það sama ár. Það er meira heldur en árið á undan og árið á eftir svo því sé haldið til haga. Þessi fréttáflutningur kom að auki fram 14 dögum eftir að ölvaður ökumaður hafði orðið ungri manneskju í blóma lífsins að bana.

8 Vímuefnaasktur áhyggjuefni

Umferðarslysasvið Rannsóknarnefndar samgönguslysa annast rannsóknir banaslysa og alvarlega umferðaslysa. Tilgangur þeirra er að finna orsakaþætti og meðverkandi þætti sem leiða til banaslysa, með von um tryggt umferðaröruggi og reynt að koma í veg fyrir að sams konar slys verði aftur. Í skýrslu sem Rannsóknarnefndin stóð að og gaf út um slysatölur ársins 2011 koma fram áhyggjur nefndarinnar af ölvunar- og vímuefnaakstri.

Árið 2012 varð banaslys á Hrutafjarðarhálsi sem mátti beint rekja til þess að viðkomandi ók undir áhrifum vímuefna og lyfja. Viðkomandi var ökuréttindalaus og var ástæða réttindaleysisins ítrekuð umferðarlagabrot. Þrátt fyrir að viðkomandi hafi ekki verið ölvaður var hann undir áhrifum ólöglegra vímuefna. Samkvæmt Rannsóknarnefndinni þá hefur hún margofter rannsakað slys einstaklinga með svipaðan ökuferil. Nefndin leitaði til sérfræðinga á vegum SÁÁ og embættis ríkislögreglustjóra sem staðfestu augljóst áhyggjuefni, að ölvunar og lyfjaakstur er vaxandi vandamál hér á landi og með einhverjum hætti þarf að taka það föstum tökum. Stór hluti þeirra sem tekinn er fyrir ölvunar og fíkniefnaakstur hér á landi er staðinn að broti að nýju innan árs, um 20% þessara ökumanna (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2012). Það er hátt hlutfall, sérstaklega í ljósi þess að sú tala er einungis brot af þeim sem keyra aftur, þar sem hægt er að gera ráð fyrir að lögreglan hafi ekki hendur í hári allra ölvaðra ökumanna. Erlendar rannsóknir hafa varpað ljósi á þá staðreynd að nokkur hluti ökumanna sem aka ölvaðir eiga við áfengisvanda að stríða. Með reglulegu millibili neyta þessari einstaklingar áfengis í miklu mæli og aka bifreiðum (Beirness, Simpson

og Mayhew, 1998). Aðrar rannsóknir, sem gerðar hafa verið á öikumönnum sem hafa misst ökuréttindi sín vegna ölvunaraksturs, hafa sýnt að allt bendir til þess að 75% þessara einstaklinga aki áfram réttindalausir (Nichols og Ross, 1992).

Samgöngunefndin hvatti innanríkisráðuneytið til að skipa hóp fagaðila á sviði rétttarfars og réttivörslu og meðferðar við áfengis- og fíkniefnasýki, sem hefðu það hlutverk að vinna tillögur til sóknar gegn þeirri vá sem þessi vandi er. Að mati þeirra er brýnt að skoða til hlítar hvaða úrræði hafa gefist vel í öðrum löndum. Í því samhengi er einna helst nefnt meðferðarúrræði og námskeið, sem ættu að fara fram undir virkri stjórnun og eftirliti, sem mögulegan nýjan kost í réttarvörslukerfinu. Nefndin leggur til að ítarleg úttekt sé gerð á viðurlögum við ölvunar- og vímuefnaakstri og hvernig refsiframkvæmdinni sé háttað í þeim tilgangi að greina hvort að mögulega sé þörf á nýjum úrræðum til að taka á þessu vandamáli (Rannsóknarnefnd umferðarslysa 2012).

9 Refsistefna ölvunaraksturs á Íslandi

Samkvæmt 45. gr. umferðalaganna er ákvæði sem kveður á um ölvunarakstur:

...Enginn má stjórna eða reyna stjórna vélknúnu ökutæki ef hann er undir áhrifum áfengis. Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 0,50 ‰, en er minna en 1,20‰, eða vínandarmagn í lofti, sem hann andar frá sér 0,25 milligrömmum í lítra lofts, en er minna en 0,60 milligrömm, eða ökumaður er undir áhrifum áfengis þótt vínandamagn í blóði hans eða útöndun sé minna telst hann ekki geta stjórnað ökutæki örugglega. Ef vínandamagn í blóði ökumanns nemur 1,20‰ eða meira eða vínandamagn í lofti, sem hann andar frá sér, nemur 0,60 milligrömmum í lítra lofts eða meira telst hann óhæfur til að stjórna ökutæki (nr. 50/1987).

Í umferðalögum er einnig að finna ákvæði sem fjalla um ölvunarakstur og réttinn til bílprófs. Samkvæmt 101. gr. umferðarlaga skal svipta mann rétti til að stjórna vélknúnu

ökutæki sem ökuskírteini þarf til ef viðkomandi hefur orðið sekur um mjög vítisverðan akstur. Þar kemur einnig skýrt fram að svipting ökuréttar skuli vera um ákveðinn tíma, eigi skemur en einn mánuð, eða ævilangt ef sakir eru miklar eða brot er ítrekað öðru sinni (nr.50/1987).

Akstur undir áhrifum áfengis eða lyfja er ein af þremur algengustu orsökum banaslysa, ásamt hraðakstri og skorti á notkun bílbelta. Einstaklingur sem ákveður að setjast undir stýri og keyra ölvaður er talinn vera um það bil 90 sinnum líklegri til að lenda í eða verða valdur að banaslysi en sá sem ekki er undir áhrifum (Samgöngustofa, 2014). Þrátt fyrir að öll banaslys sem verða í umferðinni sé ekki hægt að tengja við ölvunarakstur, þá er akstur undir áhrifum vímuefna- og lyfja verulegt vandamál hér á landi líkt og víðar. Tölfræði þeirra sem eru teknir ölvaðir gefa nokkuð skýra mynd af umfangi þess árlega. Ekki eru allir ölvaðir ökumenn þó svo heppnir að vera teknir af lögreglu. Afleiðingar birtast með skýrum hætti í gögnum Rannsóknarnefndar umferðarslysa (2010) þar sem fram kemur að á fimm ára tímabili árin 2006-2011 fórust 95 manns í 85 umferðarslysum hér á landi. Af þessum 95 létust 24 í slysum sem rekja má til aksturs undir áhrifum áfengis eða lyfja. Þetta er fjórðungur allra sem létust í umferðarslysum á tímabilinu. Í mörgum tilvikum er það hinn ölvaði ökumaður sem verður sjálfum sér að skaða með þeirri ákvörðun að setjast undir stýri. Því miður eru þó of mörg dæmi þess að ölvaður eða vímaður ökumaður valdi alvarlegu umferðarslysi sem leiðir til dauða eða örkuumlunar þess sem honum mætir, en sá ölvaði lifir sjálfur slysið af. Í samhengi við þetta má nefna, að af þessum 24 banaslysum sem má beint rekja til ölvunar- eða lyfjaaksturs á fyrrnefndu tímabili létust sjö aðrir en ökumaðurinn sem olli slysinu. Það er óhugnanleg staðreynd og verulegt áhyggjuefni (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2010).

Í þeim tilvikum sem ölvaður ökumaður verður öðrum að bana í umferðinni er sá einstaklingur ákærður bæði fyrir brot á umferðarlögum og manndráp af gáleysi. Árið 1940 tóku í gildi hegningarlög á Íslandi, en dönsk hegningarlög voru að mestu höfð til fyrirmyndar. Ákvæði 215. gr. hegningarlaganna fjallar um manndráp af gáleysi:

Ef mannsbani hlýst af gáleysi annars manns, þá varðar það sektum...eða fangelsi allt að 6 árum (nr. 215/1940).

Refsiramminn gefur því heimild til að dæma einstaklinga í allt að 6 ára fangelsi. Ef dómar eru skoðaðir aftur í tímann má sjá að refsiramminn hefur aldrei verið nýttur til fulls. Raunveruleikinn er reyndar sá að refsiramminn hefur í gegnum tíðina einungis verið nýttur að hluta í öllum tilvikum.

10 Útdráttur dóma

Hér á eftir er útdráttur sex dóma sem hafa fallið og varða manndráp af gáleysi frá árinu 2000. Ekki verður fjallað um alla dóma sem hafa fallið á þessu tímabili, heldur einungis þá dóma þar sem ákærði hefur verið undir áhrifum og valdið slysi. Hér verður reynt að greina helstu þætti sem koma til refsilækkunar og hvort eitthvað mótsagnakennt komi þar fram.

Tekið var viðtal við dómara sem bæði hefur starfað í héraðsdómi út á landi, og hefur, þegar þessi orð eru rituð, verið settur sem dómari í héraðsdómi Reykjavíkur. Dómarinn var spurður út í einstaka þætti réttarkerfisins og hvernig mál sem snertir ölvunarakstur og manndráp af gáleysi horfir fyrir honum. Ekki er hægt að staðhæfa út frá þeim upplýsingum sem hann gefur, heldur er markmiðið frekar að fá hans innsýn inn í þessa brotaflokk.

10.1 Dómur héraðsdóms Suðurnesja. S-749/2010

Staðsetning: Grindavíkurvegur

Atburðarás:

Karlmaður fæddur 1975 ákærður fyrir manndráp af gáleysi og umferðarlagabrot, fyrir að hafa mánudaginn 29. maí 2009 ekið bifreið sinni norður Grindavíkurveg, sviptur ökuleyfi og undir miklum áhrifum áfengis. Ákærði keyrir bifreið sinni yfir á rangan vegarhelming miðað við aksturstefnu með þeim afleiðingum að hann lendir í árekstri við bifreið sem kom úr gagnstæðri átt, svo ökumaður þeirrar bifreiðar lést við áreksturinn.

Áfengismagn: Yfir 3 prómill

Hraði: Ekki gefið upp

Aldur og kyn geranda: Karlmaður, fæddur 1975.

Afleiðingar: Karlmaður um fimmtugt lést.

Liggur játning fyrir? Já

Rök fyrir dómi:

Við ákvörðun refsingar er litið til þess að ákærði sýndi af sér vítaverða og stórhættulega háttsemi með því að aka ölvaður og án ökuréttinda, sem varð til þess að mansbani varð af. Tekið er fram að ákærði hafi hlotið mikla áverka við slysið. Fyrir liggur í dóminum læknisvottorð sem staðfestir að viðkomandi fór í áfengismeðferð og í eftirmeðferð í kjölfarið og sækir reglulega AA-fundi.

Refsing:

6 mánaða fangelsi. En fresta skal fullnustu fjögurra mánaða af refsingunni og sá hluti hennar falla niður ef viðkomandi haldi sig frá öðrum brotum í þrjú ár. Ákærði er sviptur ökurétti ævilangt og dæmdur til að greiða allan sakarkostnað þar með talið málsvarnarlaun skipaðs verjanda.

Málsmeðferðartími: 2 ár

Þess má geta að dómur þessi er sá eini af þeim sem hér er greint frá sem var skotið til hæstaréttar, þar sem dómurinn var þyngdur um þrjú mánuði, eða í níu mánaða óskilorðsbundið fangelsi (Vefur Víkurfrétta, 2011).

10.2 Dómur Héraðsdóms Vesturlands S-189/2013

Staðsetning: Akrafjallavegur, Hvalfjarðarsveit

Atburðarás:

Ákært er fyrir manndráp af gáleysi og umferðalagabrot. Ákærða sest verulega ölvuð undir stýri, en áfengismagn í blóði mælist 2,7 prómill. Án aðgæslu og of hratt miðað við aðstæður, keyrði hún yfir á rangan vegarhelming miðað við aksturstefnu með þeim afleiðingum að bifreiðin lenti framan á bifreið sem kom úr gagnstæðri átt, með þeim

afleiðingum að ökumaður þeirrar bifreiðar lést samstundis af áverkunum er hún hlaut við áreksturinn.

Áfengismagn: 2,7 prómill

Hraði: 94 km hraða á klukkustund

Aldur og kyn geranda: Kona. Aldur ekki gefinn upp.

Afleiðingar: Kona lést. Aldur ekki gefinn upp.

Liggur játning fyrir? Já.

Rök fyrir dómi:

Ákærða sýndi af sér stórfellt og vítisvert gáleysi með akstri sínum og olli dauða og verulegu eignartjóni, eins og orðað er í dóminum. Þar kemur einnig fram að við mat á refsingu ákærðu væri óhjákvæmilegt að líta til þess að hún hóf akstur bifreiðar þrátt fyrir að hafa fundið fyrir áhrifum áfengis eins og hún hefur viðurkennt fyrir dómi.

Ákærða játaði afdráttarlaust að hafa framið þau brot sem henni voru gefin að sök.

Refsing:

Ákærða var dæmd í 12 mánaða fangelsi, þar af 9 mánuði skilorðsbundna ef ákærða héldi skilorði í þrjú ár. Einnig var hún svipt ökuleyfi í fjögur ár frá birtingu dómsins að telja. Að auki dæmd til að greiða allan sakarkostnað, þar með talið málsvarnarlaun skipaðs verjanda.

Liggur játning fyrir? Já.

Málsmeðferðartími: 8,5 mánuður

Þessi tvö mál eru svipuð að töluverðu leyti. Í fyrsta lagi má nefna að játning liggur fyrir hjá ákærðu í báðum málum og áfengismagn þeirra beggja mældist mjög hátt. Eins og áður hefur komið fram eru refsímörk fyrir ölvunarakstur þegar 0,5 prómill áfengismagn mælist í blóði og hærra, en ákærðu í þessum málum mældust með 2,7 og 3,0 prómill áfengismagn í blóði sem verður að teljast verulega hátt hlutfall. Það sem helst skilur þessi tvö mál fá hinum verður að teljast sú staðreynd að þau sem létust voru í sínum eigin bifreiðum, voru ekki í bifreið þess ölvaða, eða undir áhrifum sjálf. Athylgi vekur að í öðru málinu er aldur geranda og fórnarlamb gefið upp, en í hinu ekki. Það er athyglisvert í ljósi þess að aldur geranda virðist oft skipta máli þegar kemur að ákvörðunartöku um lengd dóms. Aldur er samt sem áður ekki gefinn upp í öllum tilvikum eins og einnig má sjá í dómum sem hér verður fjallað um síðar.

Það sem einnig verður að teljast athyglisvert er hvernig fyrirkomulag ökuleyfissviptingar á sér stað. Eins og áðan var nefnt þá er ákvæði í umferðarlögum sem segir að svipting eigi ekki að vera skemur en einn mánuður og ævilangt ef sakir eru miklar eða brot er ítrekað öðru sinni. Athygli vekur að í öðrum dómnum hér að ofan er ákærði sviptur ævilangt. Í hinum dómnum er ákærði sviptur í fjögur ár fyrir brot sem svipar mjög til þess fyrra. Í tilfallinu þar sem ökuleyfissviptingin var ævilöng hafði ákærði valdið mannsbana án þess að hafa ökuleyfi. Þannig má segja að hann hafi brotið af sér ítrekað sem eru forsendur ævilangrar ökuleyfissviptingar samkvæmt ákvæði umferðarlaga. Aftur á móti er einnig tekið fram í sama ákvæði að svipting skuli vera ævilöng ef sakir eru miklar. Í báðum þessum tilfellum lést saklaus vegfarandi, en í seinni dómnum hefur héraðsdómur ekki metið það nógu miklar sakir til ævilangrar ökuleyfissviptingar.

Í samtali við héraðsdómara hafði hann eftirfarandi að segja þegar hann var spurður út í hvort hann héldi að refsingar væru í samræmi við þá refsistefnu sem telja mætti að hegningarlögin í heild sinni væru byggð á. Fyrst tók hann fyrir stefnu í umferðarlagabrotum fyrir:

Umferðalögin eru með stefnu sem að ...þar sem að fólk sem ekur fullt það fær fyrst sekt, það er eitthvað sem er gefið, en auðvitað getur fólk lent í því þegar það ekur fullt að valda mannsbana, þá ertu auðvitað komin í aðra grein hegningarlaganna. En það er náttúrulega einhver stefna sett sem segir til dæmis að ef einhver ekur fullur eða undir áhrifum fíkniefna að þá er fyrst sekt, svo er aftur sekt og svo er fangelsi. Þetta er eitthvað sem er bara myndað af fólkinu sem við kjósum. Löggjafanum.. og hæstaréttur hefur túlkað þetta svona..ég veit svo sem ekki ..maður þyrfti til dæmis að skoða dóma annars staðar í heiminum til að sjá hvort þetta sé of vægt eða of hart..en það er bara þannig að það virðist vera viss hópur af fólki sem að þetta virðist ekkert bíta á. Það bara brýtur af sér aftur og aftur. En svo er það annar hópur sem að virkilega tekur sig á og er kannski með eitt svona mál á sakaskránni sinni og það er kannski...við getum ekki gert uppá milli..að þessi tvö, þrjú, fjögur prósent sem eru náttúrulega...taka ekki refsingu. Það er

kannski ósanngjarnt að láta öll hin 90 prósentin líða fyrir það. Og við verðum auðvitað að meta alla jafnt í fyrsta skiptið og annað skiptið ..þess vegna er þetta svona, stighækkar alltaf sem endar svo eins og ég segi..maður er að sjá aðila fara í sjö, átta mánaða fangelsi fyrir umferðarlagabrot. Og þetta er bara kerfið í dag..þetta bara.. það er í raun og veru ekki litið til fyrsta brots öðruvísi heldur en ...bara með svona excel skjali..því miður (Viðtal við héraðsdómara, 2014).

Og áfram hélt hann þegar talið barst að manndrápi að gáleysi;

Já svo ertu komin með mannslíf og þá ertu náttúrulega..þá þarftu að fara hugsa um jafnrétti, til að mynda ásetning, var ásetningur mannsins þegar hann settist upp í bíl að bana einhverjum. Nei, vonandi ekki..Maður þarf að gefa sér það að hann ætlar sér ekki að gera það..þá þurfum við að segja..En, þú ert stórhættlegur..þú ert undir áhrifum..er þá eðlilegt samhengi þess á milli að við séum að veita fólki einhverja sekt fyrir það að aka fullt. Eru ekki allir stórhættulegir? Þurfa þá ekki allir að fara í langt fangelsi fyrir að keyra fullir? Vegna þess, er það bara þetta að maður skuli skaða einhvern að þá þurfi að taka miklu harðar á því, eða eigum við setja stefnuna miklu harðara strax í byrjun að með því að aka fullur eða undir áhrifum þá ertu stórhættulegur í umferðinni...þannig að bilið þarna á milli er gífurlegt (Viðtal við héraðsdómara, 2014).

Það vekur einnig verulega athygli að í seinni dómnum þá virðist ökuleyfissvipting ekki hafa verið framkvæmd um leið og brot var framið. Málsmeðferð eru átta og hálfur mánuður frá atburði þar til dómur er kveðinn upp. Gerandinn í málinu hefur því haldið bílprófinu allan þann tíma og lögum samkvæmt haft rétt á því að keyra bíl daginn eftir ölvunaraksturinn og í átta og hálfan mánuð þar á eftir. Samkvæmt héraðsdómara sem rætt var við er það í höndum ákærvaldsins að svipta ökumenn á staðnum þegar þeir eru uppvísir af eins alvarlegu afbroti og raun ber vitni. Ákærvaldið hefur heimild samkvæmt lögum að svipta einstaklinga, en samkvæmt héraðsdómara er það ekki alltaf gert. Rétt er að leggja áherslu á það sem áður kom fram, að stór hluti þeirra sem tekinn er fyrir ölvunar- og fíkniefnaakstur hér á landi er staðinn að broti að nýju innan árs, eða

um 20% ökumanna (Rannsóknarnefnd umferðarslysa, 2012). Ekki er tekið fram hvort að þeir ökumenn séu próflausir eða ekki. Aftur á móti sýnir þessi háa prósentna nauðsyn þess að svipta þá einstaklinga sem hafa valdið bana um leið, frekar en þeim sé gefið tækifæri á að aka bifreiðum áfram.

Hér á eftir kemur annar dómur þar sem viðkomandi er ekki sviptur á staðnum. Heimild til sviptingar hefur samt sem áður verið notuð af löggjafanum nokkuð sienna, eða á meðan málið var í ferli, þar sem kemur fram í dómnum að hann sé sviptur frá 5. Maí 2010 að telja, sem um það bil tveimur vikum eftir áreksturinn. Ökumaðurinn var ekki sviptur ævilangt heldur missti prófið í þrjú ár. Ekki er tekið sérstaklega fram hver rökin fyrir þessum þremur árum sviptingarinnar er.

10.3 Dómur Héraðsdóms Reykjaness: S-749/2010

Staðsetning: Dalsbraut 12, Reykjanesbær

Atburðarás:

Ákærði keyrði langt umfram leyfanlegum hámarkshraða, undir áhrifum áfengis með þrjú farþega í bílnum. Án aðgæslu með þeim afleiðingum að ökumaður keyrði utan í ljósastaur hægra megin við aksturstefnu, en fór síðan yfir og útaf akbraut vinstra megin þar sem biðfreiddin valt og endastakkst með fyrrgreindum afleiðingum.

Áfengismagn: 1.31 prómill

Hraði: Langt yfir leyfðum hámarkshraða (sem er 70 km á klukkustund á hraðbraut).

Aldur og kyn geranda: 19 ára karlmaður.

Liggur játning fyrir? Ákærði játar að hluta. Hann gengst ekki við því að hafa keyrt yfir hámarkshraða.

Afleiðingar: Þrjár stúlkur sem voru farþegar bifreiðarinnar köstuðust út, fyrir utan ökumanninn, sem var sá eini í belt. Tvær stúlkanna létust daginn eftir slysið. Áverkar sem sú þriðja hlaut var opið sár í hársverði, brot á andlitsbeinum, mar í andliti, lítil blæðing og loft innan höfuðkúpu, loftbrjóst beggja vegna, brot á átta rifjum vinstra megin, brot á bringubeini, sár á bók, sár á öxl, þriðju gráðu rof á milta, fyrstu gráðu rof á lifur, rof á vinstra nýra, áverki á hægri nýrnarhettu og brot á upphandlegg hægra megin.

Rök fyrir dómi:

Ákærði er fæddur árið 1991 og hefur ekki áður sætt refsingu. Við ákvörðun refsingar er tekið mið að því að með stórkostlega háskalegri háttsemi sinni olli ákærði dauða tveggja ungra stúlkna og sú þriðja stórslasaðist. Á hinn bóginn, eins og fram kemur í dómi eins og hann birtist er tekið tillit til ungs aldurs en hann hafi einungis verið 19 ára þegar brotið var framið, sem og þess að hann hafi játað brot sitt að langmestu leyti. Tillit er tekið til þess að stúlkurnar þrjár voru ekki í belti, sem kann að vera ástæða þess að bani hlaust af, og alvarlegri líkamsmeiðsl en ella.

Refsing:

12 mánuðir í fangelsi, og vegna ungs aldurs eru 9 mánuðir skilorðsbundnir. Ákærði er sviptur ökuleyfi í þrjú ár frá 5. maí 2010 að telja. Einnig er ákærða gert að greiða sakarkostnað og málsvarnarlaun skipaðs verjanda.

Málsmeðferðartími: 1 ár

Hér er aldur sérstaklega gefinn upp sem ástæða til refsilækkunar. Athyglisvert er að sjá að dómur telur ákærða til málsbóta að stúlkurnar tvær sem létu lífið hefðu ekki verið í belti og það hefði mögulega verið ástæða þessa að bani hlaust af. Það verður þó að segjast að ef viðkomandi hefði ekki verið ölvaður þá hefði mjög líklega aldrei orðið slys til að byrja með, en eins og áður var minnst á, þá er ökumaður 90 sinnum líklegri til að lenda í eða verða valdur að banaslysi ölvaður heldur en sá ökumaður sem ekur bifreið sinni allsgáður (Samgöngustofa, 2014). Í dómnum sem kemur hér á eftir er svipað uppi á teningnum. Þar er ekki vitað hvort að sá látni hafi verið í belti eða ekki. Svo virðist samt vera að ákærði í málinu fái að njóta vafans og tekið er tillit til þess að skortur hafi verið á þeirri vitneskju þegar ákvörðun refsingar var tekin;

10.4 Dómur Héraðsdóms Austurlands nr. S-108/2009

Staðsetning: Frá kaupúninu á Fáskrúðsfirði, suður þjóðveg nr. 96.

Atburðarás:

Ákærði ók of hratt miðað við aðstæður, án ökuréttinda og undir áhrifum áfengis með farþega í bílnum. Hann missti stjórn á ökutækinu í krappri beygju með þeim

afleiðingum að bílinn lenti útaf veginum til hægri og fór margar veltur, með fyrrgreindum afleiðingum.

Áfengismagn: 1.22 prómill

Hraði: Of hratt miðað við aðstæður. Hraði ekki gefinn upp.

Aldur og kyn geranda: 18 ára karlmaður

Afleiðingar: Farþegi í aftursæti bifreiðarinnar lést nær samstundis.

Liggur játning fyrir? Já

Rök fyrir dómi:

Engin rök fyrir dómi, en tekið tillit til þess að atvik þessa máls höfðu haft þungbær áhrif á ákærða. Ekki var vitað hvort hinn látni hafi verið í bílbelti, og skortur á því kunnri að hafa átt þátt í því að bani hlaust af. Til þess væri horft þegar ákvörðun refsingar væri ákveðin. Ákærði var á skilorði þegar dómur var kveðinn upp vegna brota á reglugerð um sprengiefni. Einnig hafði ákærða sama ár verið gerð sekt og svipting ökuréttar vegna aksturs undir áhrifum fíkniefna. Að auki hafði ákærði gengið undir sekt hjá sýslumanni fyrir eignaspjöll. Þar sem ákærði hafði ekki náð 18 ára aldri þegar aksturinn undir áhrifum fíkniefna átti sér stað höfðu þau ekki ítrekunaráhrif á refsinguna og þar með hafði sakaferill ákærða ekki áhrif við ákvörðun refsingar. Ákærði var ungur að aldri og að hans hálfu var lagt fram í málinu bréf einkaþjálfara sem sjálfur hafði reynslu af áfengis- og vímuefnavanda. Í bréfinu kemur fram að ákærði hafi leitað til hans með því að markmiði að takast á við vanda sinn og breyta um lífsstíl.

Refsing:

Til mildunar kemur að ákærði var 18 ára þegar brotið var framið og hefur frá upphafi játað brot sín greiðlega. Tekið er tillit til þess að óvíst er hvort hinn látni hafi verið með öryggisbelti spennt eða ekki, sem kunnri að vera þáttur í að bani hlaust af.

Dómur:

Tveggja mánaða fangelsi, en frestun á fullnustu refsingarinnar og hún látin niður falla haldi ákærði skilorði í tvö ár. Ákærði var að auki sviptur ökuréttindum í eitt ár frá birtingu dómsins.

Einnig var ákærða gert að greiða sakarkostnað og málsvarnarlaun skipaðs verjanda.

Málsmeðferðartími: 6 mánuðir

Til refsilækkunar kemur fram að játning lá fyrir, ásamt því að ekki var vitað hvort sá látni hefði verið í öryggisbelti eða ekki. Ákærði hafði áður verið uppvís að því að keyra undir áhrifum þar sem viðkomandi fékk sekt og missti prófið. Ungur aldur fríar hann aftur á móti ábyrgð svo ekki hafði það brot ítrekunaráhrif eins og héraðsdómari hafði útskýrt í viðtali að réttarkerfið virkaði. Ekkert annað kemur þó í staðinn, eins og skipun í meðferð eða eitthvert eftirlit með gangi mála, enda þótt að ákærði legði fram gögn þess efnis að hann væri að reyna upp á eigin spýtur að ná tókum á vímuefnavanda. Heimild er í lögum að dæma brotamenn í meðferðir eins og fram kom í viðtali við héraðsdómara. Hann var einnig aðspurður hvers vegna það ákvæði væri ekki oft notað þegar ákvörðun refsingar væri gefin:

Það er í ...varðandi..hérna ef þú ert að skilorðsbinda refsingu.....(þögn).... þá er hérna.. (les upp lög svo hratt að ég næ ekki að afrita þau) ég held að þetta sé ekki notað við fyrsta brot ef fólk er með hreint sakavottorð..þú veist, það þarf auðvitað að liggja frammi að aðilinn sé alkohólisti og hafi ítrekað brotið af sér og þá vegna neyslu....og þá er þetta stundum sett inn í mál. Ef manneskja hlýtur dóm með hreint sakavottorð og það kemur ekkert fram sko um að hún hafi verið alkohólisti eða liggur ekkert fyrir í málinu þá getum við ekki lagt manneskksjuna í það að...eða...fá meðferð við einhverju sem liggur ekki frammi fyrir að hún með sýkingu fyrir, eða sé með veikindi fyrir. En þetta ákvæði er til. En það er oftast með vanaabrotamenn sem að leggja í vana sinn að brjóta af sér einhverja tegund afbrota og það er augljóst að það sé út af neyslu og þá þykir ekki eðlilegt að gefa honum tækifæri að gefa honum skilorðsbindingu nema hann fari í meðferð..En það er eins og ég segi yfirleitt með vanaabrotamenn (Viðtal við Héraðsdómara 2014).

Þrátt fyrir viðurkenndan vanda sem ákærði segist hafa gagnvart vímuefnum, þá var hann ekki dæmdur í þyngri refsingu en skilorðsbundna refsingu í tvo mánuði. Ákærði hlaut ekki neinn stuðning, eftirlit eða meðferð, þrátt fyrir að hann hefði áður orðið uppvís að akstri undir áhrifum vímuefna.

Svipað á við um dóminn sem hér kemur á eftir. Þar hafði ákærði áður orðið uppvís af ölvunarakstri, en vegna fyrningar höfðu ítrekunaráhrif ekki áhrif á dóminn. Tekið er fram að atburðurinn hafi haft þungbær áhrif á ákærða og refsing því ákveðin tveggja mánaða fangelsi skilorðsbundið. Að auki missti hann prófið í ár frá þeim degi sem dómur var kveðinn. Málsmeðferð voru sjö mánuðir, svo ákærði hafði haldið bílprófinu í þann tíma og því haft ökuleyfi til að aka bifreið.

10.5 Dómur Héraðsdóms Norðurlands eystra nr. S-289/2006

Staðsetning: Hjalteyrargata, Akureyri

Atburðarás:

Ákærði keyrði ölvaður og langt yfir leyfðum hámarkshraða eða á allt að 76 kílómetra hraða miðað við klukkustund, norður Hjalteyrargötu á Akureyri uns hann missti stjórn ökutækinu og hafnaði á húsi Vífilfells hf. Með þeim afleiðingum að farþegi sem var í framsæti bifreiðarinnar hlaut það mikla áverka á höfði og brjóstkassa að hann lét lífið nær samstundis.

Áfengismagn: 1.80 prómill

Hraði: Langt yfir leyfðum hámarkshraða, eða á 76 km hraða miðað við klukkustund.

Aldur og kyn geranda: Karlmaður, aldur ekki gefinn upp.

Afleiðingar: Farþegi í framsæti bifreiðarinnar lést nær samstundis.

Liggur játning fyrir? Já

Rök fyrir dómi:

Engin rök fyrir dómi, en tekið tillit til þess að atvik þessa máls höfðu haft þungbær áhrif á ákærða.

Refsing:

Ákærða hafði áður verið gerð refsing fyrir ölvunarakstur og hafði þá misst ökuréttindi sín í 12 mánuði. Þau brot voru aftur á móti fyrnd samkvæmt 3.mgr. 71. gr. almennra hegningarlaga nr. 19/1940 og höfðu þar af leiðandi ekki áhrif á dóminn. Ákærði var dæmdur í tveggja mánaða fangelsi, en frestun var á fullnustu refsingarinnar og hún látin niður falla haldi ákærði skilorði í tvö ár. Ákærði var að auki sviptur ökuréttindum í eitt ár frá birtingu dómsins.

Einnig var ákærða gert að greiða sakarkostnað og málsvarnarlaun skipaðs verjanda.

Málsmeðferðartími: 7 mánuðir

Hér kemur svo seinasti dómurinn sem tekinn verður fyrir hér. Ákærði fékk þriggja ára fangelsisdóm og honum var gert að greiða aðstandendum tveggja aðila sem létu lífið 8,6 milljónir. Þetta er þyngsti dómur sem hefur nokkurn tímann fallið fyrir manndráp af gáleysi.

10.6 Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur 6.júní nr. S-292/2006

Staðsetning: Á siglingu um Sundin í skemmtibátnum Hörpu

Atburðarás:

Ákærði sigldi skemmtibátnum Hörpu um Sundin með fjóra farþega. Hann var undir áhrifum áfengis og hafði ekki gát á siglingaleiðinni er siglt var. Með vaxandi hraða bátsins sigldi ákærði honum á sker með þeim afleiðingum að karlmaður sem var farþegi í bátnum lést af völdum áverka sem hann hlaut þegar hann skall á skerinu. Ákærði kallaði ekki á hjálp við árekssturinn né heldur kom slösuðum til hjálpar eða sneri bátnum við. Í stað þess sigldi ákærði austur Viðeyjarsund þar sem bátnum hvolfdi með þeim afleiðingum að kona, sem var einnig farþegi í bátnum druknaði.

Áfengismagn: 1.07 prómill (tveimur og hálfri klukkustund eftir slysið).

Hraði: 17 sjómílna hraði, án aðgæslu í myrkri, rigningu og vindi

Aldur og kyn geranda: Karlmaður. Aldur ekki gefinn upp

Afleiðingar: Karlmaður fæddur 1971 og kvenmaður fædd 1964 látin. Einnig slasaðist eiginkona ákærða en hún hlaut fjölmörg rifbrot, loftbrjóst og blæðingu í brjósthóli.

Liggur játning fyrir? Nei

Rök fyrir dómi:

Ákærði hefur ekki orðið uppvís að refsiverðri háttsemi áður sem er litið til í ákvörðun refsingar. Háttsemi sú sem ákærði er nú sakfelldur fyrir er stórkostleg. Hann var ekki einungis ákærður fyrir brot á hegningarlögum heldur einnig siglingarlög sem fela í sér einkar ófyrirleitin brot á almennum skipstjórnaskyldum. Afleiðingar sem í senn leiddu til dauða tveggja einstaklinga ásamt stórfelldum líkamsmeiðingum á þeim öðrum

farþega bátsins. Ekki einungis sigldi ákærði bátnum frá skerinu eftir árekstur, heldur er hann einnig sekur um að bera af sér sakir og reyna að koma ábyrgð yfir á þá sem létust í sjóslysinu af völdum hans.

Refsing:

Ákærði sæti fangelsi í þrjú ár, óskilorðsbundið. Honum ber einnig að greiða ættingjum þeirra látnu 8,6 miljónir samanlagt í skaðabætur. Að auki er ákærða gert að greiða sakarkostnað, þar með talin málsvarnarlaun skipaðs verjanda.

Málsmeðferðartími: 9 mánuðir

Hér eru ákveðin atriði sem svipar til hinna málanna sem greint hefur verið frá. Í þessu tilviki létust tveir vegna ölvunar einstaklings. Það sem helst sker sig frá hinum málunum er sú staðreynd að hér er verið að dæma eftir hegningarlögum, líkt og í fyrri dómum, en að auki siglingarlögum en ekki umferðarlögum eins og á við fyrri dóma. Í þessu máli er það Héraðsdómur sem dæmir þriggja ára fangelsi óskilorðsbundið. Héraðsdómari hafði þetta um málið að segja þegar hann varð spurður um lengdina á þessum dómi sem Hæstaréttur hafði úrskurðað;

Já ég veit ekki af hverju...sko það er undir öðrum refsiramma..eða sko þetta er sér refsiramma líka. Ég veit ekki af hverju Hæstiréttur hefur verið með þyngri dóma með þessa báta. Ég var mjög undrandi þegar ég var að skoða það. Sko við verðum bara að miða við þá dóma sem hafa fallið í sambærilegum málum hjá manni sem ekur fullur. Hvort að það sé einhver skilningur hjá hæstarétti að það þurfi meira til, að maður þurfi að vera meira meðvitaður. Ég veit ekki hvers vegna Hæstiréttur hefur tekið harðar á þessu (Viðtal við héraðsdómara, 2014).

Það sem greinir þennan dóm frá þeim fyrri er að játning liggur ekki fyrir. Ákærði heldur því fram að hann hafi ekki verið við stýri þegar báturinn sigldi á skerið, heldur konan sem lést við áreksturinn. Allt benti þó til þess að ákærði hefði verið við stjórnina svo ekki var tekið tillit til þess, heldur að hann hafi reynt að koma sök sinni yfir á látna manneskju. Í þeim dómum sem hér hefur verið farið yfir áður þá hefur játning legið

frammi og er í öllum tilvikum til refsilækkunar. Þegar héraðsdómari var spurður um hvort rétt væri að lækka refsingu með játningu á broti sem augljóst er að ákærði olli hafði hann þetta að segja:

Það sýnir fram á einhvers konar iðrun. Það sýnir fram á líka..það eru hérna ákvæði í hegningarlögum sem segja til um það hvað sé til refsilækkunar. Það er hvernig fólk hefur hagað sér eftir atburðinn (Viðtal við héraðsdómara, 2014).

Ekki virðist þó vera neitt eftirlit með fólki á meðan það bíður dóms, en samkvæmt dómara hefur það áhrif á dóminn hvernig fólk hagar sér. Ekki kemur fram hvort hann eigi við aðrar handtökur eða hvort fólk taki sig á og breyti sínum lífstíl, hætti að drekka svo eitthvað sé nefnt. Dómari var spurður hvort að eitthvert skipulagt eftirlit væri með gerendum þar sem þessi þáttur kemur til refsilækkunar:

Nei, það eru sem sagt ýmis ákvæði sem að taka til um það.. Ekkert endilega bara það, bara með að játa brot sitt..það eru bara ýmis atriði sem eru til refsilækkunar” (Viðtal við héraðsdómara, 2014).

Þegar allt kemur til alls og eftir yfirferð þessara sex dóma, þá er ljóst að refsiramminn er ekki nýttur til fulls í neinu tilfelli. Eins og áður hefur komið fram er refsiramminn fyrir manndráp af gáleysi sex ár. Þegar dómari var spurður hvers vegna sá refsiramminn væri aldrei nýttur nema að hluta hafði hann þetta að segja

Já, sko þá þarftu að skoða eitt. Við erum að tala um manndráp af gáleysi...Refsiramminn er sex ár, og þá ertu að tala um einhvern aðila sem fyllir upp í verstu tegundina af brotinu..Hann veldur...Hann keyrir á bíl fullan af börnum..Hann gerir þetta á einhvern veginn á þann hátt að ...auðvitað er engin afsökun skilurðu, en þú veist, þú þarft að sjá fyrir

þér að refsiramminn er þannig settur upp að það er stórkostlegasta brotið. Auðvitað er það stórkostlegt brot að valda mannsbana, en... en þú veist refsiramminn er þannig að hvert einstaka mál út af fyrir sig þarf að skoða út frá því hvort að manneskjan hafi brotið af sér áður, hvers er hans saga, hverjar eru afleiðingarnar.. þú veist mannlíf er ekki hægt að verðmæta, þannig þú getur ekki gert það.. en þú þarft auðvitað að, manneskja sem að ekur á einhvern og veldur mannsbana ..þetta verður bara... sko ég veit ekki af hverju (Viðtal við héraðsdómara, 2014).

Í kynferðisafbrotamálum undanfarin ár hafa komið fram þyngingar í dómum. Þegar dómari var spurður um ástæður þeirrar þyngingar taldi hann að þar hefði þynging verið bundin í lög sem hægt væri að dæma eftir:

“Þar hefur þynging til að mynda komið fram í lögum. Það var til að mynda breytt nauðgunarhugtakinu. Þarna er löggjafinn að taka á þessu og hann er að breyta stefnunni. Og þetta þarf svolítið að koma þaðan..vegna þess, eins og ég segi það er voðalega erfitt að velja einhvern einstakling í það að taka ákvörðun um að nú ætlum við að þyngja refsingar, og það ert þú sem verður fyrstur til þess. Þetta þarf svolítið að vera bundið í lög finnst mér. En eins og ég segi, maður dæmir aldrei í sínu eigin máli, þá hefur maður ekki skilning til að fara aðeins út fyrir og skoða þannig en það þarf að vera sambærileg refsing í sambærilegum málum. Nema ef löggjafinn tekur ákvörðun um að þeir vilja þyngja refsinguna. Og það er alveg spurning..þetta kannski..umferðarlagabrot eru til dæmis held ég 70-80% af öllum málum á Vesturlandi. Þetta er mjög mikið vandamál t.d á Akranesi varðandi ölvunarakstur. Og það er spurning hvort að ekki þurfi að fara taka til þarna og fara þyngja refsingar. En eins og staðan er í dag þá erum við bara bundin dómum Hæstaréttar”.

Ragnheiður Bragadóttir, prófessor í lagadeild Háskóla Íslands, kom fram í blaðaviðtali árið 2013, þegar mikil umræða var í þjóðfélaginu um refsingar fyrir manndráp af gáleysi. Um þyngingu refsinga almennt segir hún að þær geti þróast en það gerist á lengri tíma. Refsingar fyrir stórfelld fíkniefna- og kynferðisafbrot hafa þyngst á undanförunum árum. Ragnheiður nefnir líkt og héraðsdómari að það hafi gerst í kjölfar þess að lagabreytingar voru gerðar sem höfðu áhrif á þyngingar refsingar. Ragnheiður álitur þó að framkvæmdin hafi gerst á undan breytingum laga, þar sem refsingarnar hafi þyngst á undan lögnum. Það hafi gerst í kjölfar aukinnar umræðu og upplýsinga um alvarleika brotsins og að auki þrýstings frá samfélaginu.

11 Refsirammi fyrir manndráp af gáleysi í dönskum hegningarlögum

Ákvæði danskra hegningarlaga um manndráp af gáleysi er mun ítarlega en það sem á við um íslensk hegningarlög fyrir sama brot. Í dönskum hegningarlögum er refsiramminn tvískiptur. Hámarksrefsing er fangelsi í allt að fjóra mánuði. Ef einstaklingur er uppvís af því að keyra ölvæður og verða manni að bana þá er sá atburður álitinn sem sérstök refsibýngingarástæðna og þá er hámarks refsing átta ára fangelsi. Þessi þróun í dönskum hegningarlögum hefur orðið á rúmum 10 árum. Ákvæðinu hefur verið breytt oftar en einu sinni síðastliðin ár. Efri mörk refsiramms hafa verið hækkuð ef sérstakar refsibýngingarástæður eru fyrir hendi í þeim tilgangi að reyna sporna við ölvunarakstri og öðrum akstri sem telja má sérstaklega ófyrirleitinn, til að mynda hraðaakstri. Sérstaklega er tekið fram í athugasemdum með frumvarpinu að tilgangur þyngingarinnar væri ekki til að hvetja til aukinnar notkunar á ákvæði 56.gr. um óskilorðbundna dóma, eða blandaða dóma með samfélagsþjónustu sem skilyrði (Vagn Greve ofl., 2008).

Þessir svokölluðu blönduðu dómur eru mjög algengir hér á landi, þar sem fangelsisvist er ákveðin og þá er hluti óskilorðsbundinn og hluti skilorðsbundinn. Í lögum er þó ekki heimild til þess að dæma lengri fangelsisvist en þriggja mánaða óskilorðsbundið dóm ef nota á blandaða refsingu. Það þýðir að ekki er hægt að skilorðsbinda refsingu að hluta ef óskilorðsbundinn dómur er lengri en þrjú mánuður. Ef litið er til þeirra dóma sem hér hefur verið fjallað um þá má sjá að þyngstu dómarnir eru þeir sem ekki að öllu leyti óskilorðsbundnir dómur. Annar dómurinn var sá fyrsti sem

var til umfjöllunar. Honum var skoti til hæstaréttar frá héraðsdómi og þyngdur verulega, eða úr sex mánaða fangelsi, þar af fjórir skilorðsbundnir, í níu mánaða óskilorðsbundið fangelsi. Seinasti dómurinn sem var greint frá var þriggja ára óskilorðsbundið fangelsi sem féll þegar skipstjóri sigldi upp á sker ölvaður. Það er mjög athyglisvert að þessir tveir dómar eru með því þyngsta sem þekkist í þessum málaflokki. Þyngri dómurinn er úrskurðaður af Héraðsdómi Reykjavíkur og vekur athygli að Hæstaréttur mildaði ekki þann dóm.

Ákvæði hegningarlaganna sem fjallar um blandaða dóma hljómar eftirfarandi:

...Í dómi er heimilt að ákveða að allt að 3 mánuðir fangelsisrefsingar verði óskilorðsbundnir, en aðrir hlutar skilorðsbundnir (nr. 57a/1940).

Í viðtali við héraðsdómara, sem hafði komið að dómi sem féll fyrir manndráp af gáleysi, minntist hann á þetta ákvæði. Niðurstaða þess dóms hljómaði upp á þriggja mánaða óskilorðsbundið fangelsi og tveir þriðju hlutar dómsins voru skilorðsbundnir. Að hans sögn höfðu dómarnir ekki heimild til að dæma óskilorðsbundið fangelsi lengur en dómurinn hljóðaði upp á vegna þessa ákvæðis hegningarlaganna. Hann viðurkenndi einnig að í því tilfalli hefði verið betra að hafa rýmri heimild til þess að hafa óskilorðsbundna dóminn stærrí hluta af heildar refsingunni. Aftur á móti virðist Hæstiréttur hafi tekið frumkvæðið í öðrum dómum og sýnt fordæmi þess að blandaðir dómar séu ekki alltaf nauðsynleg niðurstaða.

Dómari var spurður hvort hann teldi að almennt sé það álitid slys í réttarkerfinu þegar ölvaður einstaklingur sest upp í bifreið, keyrir af stað og veldur bannsbana. Látum hans síðustu orð loka þessari umræðu:

“Sko lagalega séð.. skilgreingaratriði ..þá er það ekki tilgangur að drepa einhvern. Það er náttúrulega, þess vegna er talað um þetta gáleysi, en fólki má nú vera ljóst að það er að stofna fólki í hættu með þessu, en

það er ekki þeirra vilji þegar þau keyra af stað að verða banni að bana, en(þögn).... En þeim sko.. eins og segi fólki má vera ljóst að það er að stofna manneskju ...eða öllum bara, og sér líka í stórkostlega hættu. En eins og ég segi, þá er þetta ekki þeirra vilji, en þessir einstaklingar eru samt valdur af því að hafa gert þetta og hérna...já ég veit ekki hvernig þeim líður. Ég held að enginn maður komi heill út úr þessu” (Viðtal við héraðsdómara, 2014).

12 Lokaorð

Í refsiréttinum hafa verið settar fram refsikenningar sem rökstuðningur fyrir því af hverju refsingum er beitt. Þau tvö sjónarmið sem hafa verið mest áberandi þegar kemur að umræðu um refsingar eru endurgjaldskenningar og nytjastefnukenningar. Þessi sjónarhorneru ólík að ýmsu leyti. Endurgjaldskenningar leitast við að láta afbrotamenn gjalda fyrir brot sín og þær líta á refsingu sem réttlát endurgjald fyrir brotið, á meðan nytjastefnukenningar ganga út frá því að refsingar séu ekki markmið heldur leið til þess að bæta samfélagið allt. Sú umræða hefur einnig sprottið upp síðustu ár hvort ekki sé jafn mikilvægt að líta til þolenda afbrota. Bent hefur verið á að refsipólitíkin verði fyrst og fremst að huga að þeim sem verða fyrir afbrotum, en ekki einblína einungis að fælingarmættinum eða hvort þeim takist að draga úr brotum í framtíðinni.

Á seinustu áratugum 19. aldar fór athyglin að beinast frekar að brotamanninum sjálfum í stað þess sem áður hafði tíðkast, að brotinu sjálfu. Þegar meðferðarstefnan kom fram var í fyrsta skiptið farið að velja viðurlög fyrir einstaka brotamenn. Brotamenn voru flokkaðir niður í drykkjusjúka, síbrotamenn og geðsjúka, svo eitthvað sé nefnt og refsingar ákveðnar út frá því hvað átti við hvern hóp. Meðferðarstefnan, sem oft hefur staðið undir gagnrýnisróddum, leið undir lok í upphafi sjöunda áratug síðustu aldar.

Alla jafna gengur íslenskt réttarkerfi ekki út frá einni sérstakri stefnu. Almennt er þó talið að viðurlagakerfið skuli vera einfalt og skilvirkt. Einnig er talið mikilvægt að jafnræði sé gætt á milli afbrotamanna og refsingum ætlað að hafa almenn varnaráhrif. Aftur á móti ef rýnt er í greinagerð sem fylgdi frumvarpi að hegningarlögunum má vel greina hugmyndafræði sem ætla mætti að væri bæði fylgjandi nytjasefnu og endurgjaldskenningum. Þegar dómur fyrir manndráp af gáleysi eru skoðaðir þá má greina ýmsa þætti sem ekki eiga við hugmyndafræði þessara kenninga og verða þeir þættir taldir upp hér að neðan.

Þegar litið er til umfangs ölvunaraksturs má sjá að umfangið er gríðarlegt á ári hverju. Að meðaltali ársins 2012 voru framin 184 umferðarlagabort á dag. Alls voru 1.274 teknir ölvaðir við akstur og 1.185 voru teknir undir áhrifum fíkniefna það sama ár. Til umræðu hefur verið að breyta núverandi lögum um refsiviðmið við ölvunarakstri.

Það kemur verulega á óvart að landsmenn, sem rannsóknir hafa sýnt að allt að 70% hafi nokkrar áhyggjur af ölvunarakstri, telja ekki þörf á að lækka refsiviðmiðið.

Versta birtingarmynd ölvunarbrotu í umferðinni er þegar banaslys á sér stað. Á fimm ára tímabili, árin 2004-2011, létust 95 manns í umferðinni. Af þeim fjölda má rekja 24 banaslys til ölvunar- eða fíkniefnaaksturs. Það er sorgleg staðreynd að í sjö af þessum 24 banaslysum lést annar en ökumaðurinn sjálfur, saklausir einstaklingar létu lífið vegna ölvunar annarra.

Mjög reglulega kemur upp umræða um hvort að refsingar fyrir manndráp af gáleysi séu of vægar. Dómar hafa sýnt að refsiramminn er ekki nýttur nema í litlum hluta í flestum tilvikum.

Niðurstöður þeirra dóma sem hér hefur verið fjallað um sýna að refsingar eru allar mjög vægar. Héraðsdómur notar blandaða dóma, sem merkir að hluti þeirra er skilorðsbundinn og hluti óskilorðsbundinn. Samkvæmt lögum er ekki heimild að óskilorðsbinda refsingu lengur en þrjá mánuði ef ætlunin er að nota blandaða dóma. Að auki virðist héraðsdómur fara eftir því sem Hæstiréttur hefur gefið fordæmi fyrir. Ef Hæstiréttur hefur ekki dæmt tveggja til þriggja ára fangelsisdóm þá getur héraðsdómur, sem undirdómstóll, að sögn ekki dæmt þá refsingu. Aftur á móti er athyglisvert að héraðsdómur hefur dæmt þyngri dóma. Dómur Héraðsdóms Reykjavíkur sem var til umfjöllunar hér á undan hljóðaði upp á þrjú ár. Hæstiréttur lét þann dóm standa og mildaði hann ekki í kjölfarið. Í fyrsta dómnum sem fjallað var um þyngdi Hæstiréttur refsinguna í 9 mánaða óskilorðsbundið fangelsi. Hæstiréttur hefur því gefið ákveðin fordæmi fyrir því að dómar í þessum málaflokki geti verið þyngri en þeir eru nú og refsiramminn nýttur betur.

Ef nauðsynlegt er að hafa blandaða dóma, þá þarf augljóslega að breyta því lagaákvæði sem segir til um að einungis þrjú mánuðir megi vera óskilorðsbundnir. Með vísan í viðtal við héraðdómara sem segir að refsiramminn sé settur upp sem refsing fyrir “versta hugsanlega brot eins og að taka af lífi fulla rútu af skólabörnum”, verður að segjast að þar sé ekki mikils samræmis gætt á milli brotamanna. Þessi skilgreining á refsiramma hljómar eins og að þetta huglæga mat á versta mögulega broti sé háð álitu hvers dómara fyrir sig. Ef versta hugsanlega brot er ekki að enda líf annarrar manneskju ölvaður, þá þyrfti ítarlegri lýsing að fylgja hverjum refsiramma til að koma í

veg fyrir ósamræmi á refsingum eða misskilning almennings á því hver sé forsenda þess að refsirammur séu nýttir.

Ef tekið er saman hvað kemur helst til refsilækkunar á þeim dómum sem hér hefur verið greint frá þá er játning það atriði sem er gerendum helst til málsbóta. Við fyrstu sýn virðist játning hafa heldur mikið vægi í málum þar sem augljóst er hver olli bananum. Einnig er tillit til ungs aldurs geranda, en nokkurt ósamræmi er á milli dóma hvort aldur geranda og fórnarlamb sé tekið fram. Umhugsunarvert er hvort ákvörðun refsingar sökum aldurs ætti ekki að ganga í báðar áttir, það er að segja, gerendur sem hafa tekið út ákveðinn þroska og ættu þar með að gera sér grein fyrir hættunni, ættu að fá þyngri refsingar en þeir sem yngri eru.

Í tveimur tilvikum kemur fram að gerendur höfðu áður orðið uppvísir að ölvunarakstri. Í öðru tilfallinu voru þau brot fyrnd og höfðu því engin áhrif á refsinguna. Í hinu tilfallinu hafði ákærði einnig verið tekinn fyrir ölvunarakstur áður og misst prófið. Þar sem gerandi var undir lögaldri þegar fyrra brot var framið hafði það ekki ítrekunaráhrif á seinna brot, og þar með engin áhrif á refsinguna sem beið hans. Það er umhugsunarvert hvort að 17 ára ungmenni ættu að eiga rétt til bílprófs ef þau þurfa ekki í öllum tilvikum að taka ábyrgð á gjörðum sínum jafnt við aðra ökumenn sökum aldurs. Oft er tekið fram í dómum hvernig geranda leið eftir atburðinn. Hversu mikið til refsilækkunar það kom er óljóst, en oft er tekið tillit til þess við ákvörðun refsingar. Samkvæmt frásögn dómara er einnig litið til þess hvernig fólk hefur hagað sér eftir atburðinn en jafnfamt viðurkennir hann að ekkert eftirlit er með gerendum eftir banaslys. Það er einnig mismunandi lengd á bílprófssviptingu í hverjum dómi fyrir sig. Stundum ævilöng svipting en í öðrum tilvikum ekki nema ár, þrátt fyrir að skýrt komi fram í umferðarlögum að forsendur ævilangrar sviptingar sé til dæmis að hafa orðið uppvís að mjög vítaverðum akstri. Síðast en ekki síst er það áhyggjuefni að gerendur eru ekki í öllum tilvikum sviptir ökuleyfi á staðnum. Oft halda ákærðu ökuskírteininu allt til dagsins sem málið er tekið fyrir. Eins og áður kom fram er málsmeðferðartími oft á tíðum allt upp í tvö ár. Með það í huga og einnig hve margir brotamenn verða uppvísir af ölvunarakstri aftur innan árs, eða um 20%, vekur óhug.

Eftir yfirferð þessara sex dóma má álykta að oft mætti vanda betur til verka. Þegar játning liggur fyrir eru sumir dómar ekki lengri en ein blaðsíða. Í þyngsta dóminum lá játning ekki fyrir og þar er farið ítarlega yfir málsatvik, sem leiddi til dæmis til þess að

ákærði hafði ekki komið slösuðum til hjálpar, sem svo aftur leiddi til þyngri refsingar. Í þeim dómum þar sem játning liggur fyrir er upptalning á atburðarás mjög ónákvæm. Það hlýtur að vera vert að minnst á málsatvik ef það kemur til þyngingar í öðrum dómum. Dómarar hafa heimild til þess að skylda ákærðu í meðferð, en það ákvæði hefur ekki verið notað í þessum brotaflokkum. Það vekur undrun hversu léttvægt það er metið þegar viðkomandi valda svo miklum harmleik og raun ber vitni. Þegar litið er á aðrar refsingar, til samanburðar þá voru fimm einstaklingar dæmdir samanlagt til sex ára fangelsisvistar (Vísir, 2008). Það er erfitt að sjá rökin fyrir þyngri dómum í málum þar sem hvorki er fórnarlamb eða syrgjandi aðstandendur. Fólk þyrfti að horfast í augu við alvarleika þess að keyra undir áhrifum. Þeir dómur sem falla þegar manndráp af gáleysi á í hlut gefa ekki skilaboð um alvarleika brotanna og þá síst um þær afleiðingar sem manndráp af þessu tagi hefur í för með sér. Það að valda manni bana undir áhrifum hefur augljósan mannorðshnekk í för með sér. Það eitt og sér ætti samt sem áður ekki að vera rök fyrir því að refsingar séu jafn vægar og raun ber vitni.

Hvort Íslendingar ætti að horfa til Danmerkur í þessu samhengi, þar sem refsiramminn fyrir sama brot er tvískiptur, er látið liggja á milli hluta. En það gefur beinskeittari skilaboð út í samfélagið að ölvunarakstur sé litinn alvarlegum augum og að refsingarnar séu í einhverju samræmi við alvarleika brotsins. Ekki er hægt að segja það sama um hvernig íslenskt réttarkerfi tekur á refsingum fyrir það manndráp sem hefur verið til umfjöllunar hér.

13 Dómaskrá:

Dómar Héraðsdóms:

Héraðsdómur Reykjaness nr. S-473/2010

Héraðsdómur Reykjavíkur. nr. S-292/2006

Héraðsdómur Vesturlands. nr. S-189/2013

Héraðsdómur Austurlands nr. S-108/2009

Héraðsdómur Reykjaness nr. S-749/2010

Héraðsdómur Norðurlands eystra nr. S-289/2006

14 Heimildir

Almenn hengingarlög, nr.215/1940

Almenn hegingarlög nr. 57a/1940

Alþingistíðindi. 1939, A-deild, bls. 352-353

Ágúst Mogensen og Helgi Gunnlaugsson. (2009) *Viðhorf íslendinga til ölvunaraksturs*. Í Gunnar Þór Jóhannesson og Helga Björnsdóttir (ritstjórar). *Rannsóknir í félagsvísindum* (bls 51-60). Reykjavík: Félagsvísindastofnun Háskóla Íslands.

Beirness, D.J., Simpson, H.M. og Mayhew, D.R., (1998). *Programs and policies for reducing alcohol-related motor vehicle deaths and injuries*. Contemporary Drug Problems, nr.25, bls. 553-578.

Beth Grothe Nielsen (2006) *Straf. Hvad ellers?* Kaupmannahöfn.

Beccaria, Cesare (1981) *Dei delitti e delle pene*. Milano.

Duce. R.D (2003) A christian approach to punishment. Í Seán McConville (ritstjóri) *The use of punishment*. The use of punishment (bls 23-54). Willan publishing.

Geis, Gilbert. „Jeremy Bentham.“ Í *Pioneers in criminology*, ritstýrt af Hermann Mannheim, 51-67. London: Stevens, 1960.

Helgi Gunnlaugsson. (2008). *Afbrot á Íslandi*. Reykjavík: Háskólaútgáfan.

Hurwitz, Stephan (1971) *Den danske kriminalret*, Almindelig. Del. 4. Útgáfa. Kaupmannahöfn.

Jónatan Þórmundsson (1992) *Viðurlög við afbrotum*. Reykjavík.

Johs. Andenæs (2009). *Norsk straffeprosses*. 4. Utgave: Osló

Jón Þór Ólason: “Auga fyrir auga (2006) Markmið refsinga og þróun viðurlagakerfisins”. *Úlfjótur*, 3. tbl. bls 342-403.

- Monachesi, E. (1956) Pioneers in criminology IX—Cesare Beccaria. *Journal of criminal law and criminology*, 46(4), 439-449.
- Ragnheiður Bragadóttir. “Markmið refsinga”. *Úlfjótur*, 1. tbl. 2003, bls 97-100.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa (2011). Skýrsla rannsóknarnefndar umferðarslysa 2010. Reykjavík.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa (2012). *Skýrsla rannsóknarnefndar umferðarslysa 2011*. Reykjavík.
- Rannsóknarnefnd umferðarslysa (2013). *Skýrsla rannsóknarnefndar umferðarslysa 2012*. Reykjavík.
- Sobell, L. C., & Sobell, M. B. (1975). Drunkenness, a “special circumstance” in crimes of violence: Sometimes. *International Journal of the Addictions*, 10, 869a882.
- Sigurður Tómas Magnússon og Hildigunnur Ólafsdóttir: Ákvörðun refsingar. *Rannsókn á refsíákvörðunum vegna manndrápa, rána og líkamsmeiðinga, 1951-2000*. Reykjavík 2003.
- Vagn Greve, Asbjorn Jensen, Poul Dahl Jensen og Toftegaard Nielsen (2008) *Kommenteret straffelov. Speciel del. 9*. Útgáfa. Kaupmannahöfn.
- Vefur Morgunblaðsins. *Ekkert banaslys vegna ölvunar* (2013) sótt þann 13.apríl 2014:
http://www.mbl.is/frettir/innlent/2013/04/20/ekkert_banaslys_vegna_olvunar/
- Vefur dagblaðsins Vísi (2013). *Iðrun ökumanns mikilvægari en fangelsisdómurinn* (2013) Sótt þann 20.apríl 2014:
<http://m.visir.is/forsida/Frett?ArticleID=2013131219580>
- Vefur samgöngustofu (2014) *Ölvun og vímuefnaakstur*. Sótt þann 15. Mars 2014:
<http://ww2.us.is/node/904>

Vefur Víkurfrétta (2011). *Dómur þyngdur vegna manndráps af gáleysi*. Sótt þann 15. Apríl 2014: <http://www.vf.is/frettir/domur-thyngdur-vegna-manndraps-af-galeysi/48930>

Umferðarlög nr. 50/1987

Samgöngustofa (2013) *Skýrsla um umferðarslys á Íslandi árið 2013*.

Ríkislögreglustjórinn (2013). *Afbrotatölfræði 2012*. Reykjavík: Stjórnsýslusvið ríkislögreglustjóra.

Reglugerð um sektir og önnur viðurlög vegna brota á umferðarlögum og reglum settum samkvæmt þeim nr. 930/2006.

Postema, G. J. (2006). Interests, universal and particular: Bentham's utilitarian theory of value. *Utilitas*, 18(2), 109-133.