

BİR KANUN TASLAĞININ CEZA KURALLARI YÖNÜNDEN İNCELENMESİ

Bu taslak, Prof. Dr. Ümit DOĞANAY'ın başkanlığındaki bir kurul tarafından hazırlanmıştır.

Aziz hatırasına saygı ile.....

Doç. Dr. Köksal BAYRAKTAR

GİRİŞ

1978 yılında Ülkemizin, özellikle trafik alanında önemli kurumlarından biri olan Türkiye Tücing ve Otomobil Kurumunda, bir bilim kurulu Karayolu trafiğı sorununu tüm yönleri ile inceleyerek bir kanun taslağı hazırlamıştı. 10 Bölüm ve 175 madde'den oluşan bu çalışmanın 9. bölümü "Trafik zabıtası - trafik mahkemeleri - koğuşturma"ya ayrılmıştı. Tasarının diğer bölümlerinde yer alan kural ve ilkelere aykırılıkların cezaları, yürürlükteki çoğı özel ceza kanunlarında olduğu gibi yasanın sonunda yer alan bir bölümde gösterilmemiş her bir fiile ilişkin aykırılık maddelerin hemen altında belirtilmiştir. Böylece suçun unsurlarının ve müeyyidesinin farklı maddelerde düzenlenmesinden doğan çeşitli askaklıkların ve uygulama zorluklarının önüne geçilmeye çalışılmıştır¹. Tasarıdaki özellik taşıyan maddeleri mevcut Karayolları Trafik Kanunu ile karşılaştırmalar yaparak ortaya koymak bu çalışmamızın ana konusunu oluşturacaktır.

1) Benzer düzenlemeye İtalyan ve Fransız Karayolları Kanunlarında da rastlanmaktadır.

I. ÖNTASARIDA YER ALAN SUÇLARIN GENEL SİSTEMATİĞİ VE ÖZELLİKLERİ

1) Tasarıda yer alan suçları, tasarının genel sistematiğine tamamen bağlı kalarak belirtmek istediğimizde “genel hükümler” başlığını taşıyan ilk bölümden sonra “*örgüt, görev ve yetkiler*” başlıklı ikinci bölümde Karayolunun kanuna aykırı biçimde kapatılması ve sınırlandırılmasının suç olarak düzenlendiği görülmektedir².

2) “*Trafik kütüğü - trafik belgesi - plâkalar ve araç üzerindeki hukukî işlemler*” başlığını taşıyan üçüncü bölümde motorlu taşıt veya aracın trafik kütüğüne kayıt edilmeksizin trafiğe çıkarılması³; geçici trafik belgesi olmadan taşıt veya aracın trafiğe çıkarılması⁴; trafik kütüğünde yer alan bilgilerin bildirilmemesi⁵; taşıtta plâka bulundurulmaması⁶; taşıtın fennî muayene zorunluğuna aykırı harekette bulunulması⁷, fiilleri suç olarak tesbit edilmiştir. Raporumuzun dip notlarında da görüleceği gibi bu suçlar yönünden öntasarı ile yürürlükteki Karayolları Trafik Kanunu müeyyideler yönünden farklılıklar dışında benzerlik göstermektedirler.

Bu bölüm içerisinde, bazı ayrıntıların da düzenlendiği ve müeyyideye bağlandığı görülmektedir. Taşıt veya aracın yokolması ya da kullanılamaz biçimde dağılıp parçalanması halinde kütükteki kaydın silinmesi için bildirim zorunluğu⁸, kaybolan, çalınan ve hasara uğrayan plâkaları bildirme zorunluluğu⁹, taşıt ve araçların bakım ve onarımını yapan işyerlerinde bir kayıt defterinin tutulması zorunluğu¹⁰ bu durumun örnekleri olarak belirtilebilir. Bölümde yer alan suçlardan ikisi Türk Ceza Kanununun bir çeşit trafiğe uygulanması

2) Bk. Yürürlükteki Karayolları Trafik Kanunu (Raporda KTK olarak beirlenecektir), m. 10, 58A - Karayolları Trafik Kanunu Öntasarısı (raporda KTKÖT olarak belirtilecektir).

4) KTKÖT 22 - KTK 18/1, 57A.

5) KTKÖT 22 - KTK 18/1, 57A.

5) KTKÖT 24 - KTK 21, 57A, B.

6) KTKÖT 35/5 - KTK 19/2, 57A, B.

7) KTKÖT 44/5, 6 - KTK 22, 57A, B.

8) KTKÖT, 23/3.

9) KTKÖT, 40/3.

10) KTKÖT, 50/2.

niteliğini taşıırken, diğer ikisi tasarıya bir özellik kazandırmaktadır. Gerçekten tasarının 26. maddesinde “trafik belgelerinde sahtekârlık”, 42. maddesinde “plâkalarda sahtekârlık” cürümleri düzenlenmiştir. Bu maddeler, TCK. 350. maddesinin müeyyide değişikliği ile bir tekrarı niteliğindedir. Trafik belgeleri ile plâkalarda yapılan sahtekârlık trafiğin işleyişi ile yakından ilgilidir. Dolayısıyla bu gibi fiillerin Trafik Kanunu içersine alınmasının bu kanuna bir bütünlük sağlayacağı düşünülmüştür¹¹.

İncelemekte olduğumuz bölümün 34. maddesinde yer alan düzenleme ve buna aykırılık konumuz açısından tasarının ilk özelliğini meydana getirmektedir. Maddeye göre :

“Trafik belgesi, taşıt veya aracın maliki ile bu belge de adı yazılı intifa hakkı sahibi ve noterlikçe onanmış bir kira sözleşmesine dayanan kiracı için geçerlidir. Taşıt veya araç kiralamayı meslek edinen kurumlar ve kişilerin yaptıkları kira sözleşmelerinde yönetmelikte öngörüldüğü biçimde, Karayolları Trafik Müsteşarlığınca hazırlanan bir kira formülerinin taraflarca doldurulup imzalanmış olması da yeterlidir.

Bunların dışında kalan kimselerin taşıt veya aracı trafiğe çıkarabilmesi için, adlarının trafik belgesinde gösterebilmek üzere trafik kütüğünde belirtilmiş olması şarttır. Bu hüküm, resmî araçlar ile bir ticarî işletmeye ait bulunan veya araç tamircilerinin gündüz saatlerinde deneme amacı ile trafiğe çıkardıkları araçlarda uygulanmaz. Taşıt veya aracı kullanmağa yetkili kişilerin yanında aracın sürülmesi bu hükmün dışındadır.

Bu maddeye aykırı olarak araç kullananlar hakkında 300.— liradan 500.— liraya kadar para cezası verilir. Taşıt veya araç bunu kullanmaya yetkili kişiye teslim etmek üzere zabıtaca trafikten alıkonur.

Bu bölümdeki ikinci özelliği 44. madde göstermektedir. Bu maddenin ilk fıkrasında özel otomobiller fennî muayene zorunluğu di-

11) Benzer düşünceye, daha genel bir açıdan, YARSUVAT'ta rastlanmaktadır. Bk. YARSUVAT, Trafik Suçları, İstanbul 1972, sh. 55.

şında bırakılmakta ve fakat herhangi bir noksanlığın, bozukluğun, trafiğe elverişsizliğin görülmesi halinde sürücü para cezası ile cezalandırılmaktadır. Bozukluğun otomobilin güvenlik yönünden önemli donanımları ile ilgili olması halinde ceza arttırılmaktadır. Bu arttırımın yanısıra bozukluğun 24 saat içinde düzeltilmesi öngörülmekte, ve düzeltilmeme durumunda cezanın bir misli arttırılacağı belirtilmektedir.

3) *Sürücü ve sürücü belgeleri*" başlığı 4. bölümün içersinde yer alan suçları nitelemektedir. Bölümün hemen başında, 51. maddede sürücü belgesinin zorunlu oluşu ilkesi konulmaktadır¹². Belge olmadan araç kullanmanın bir yıl içinde tekrarlanması veya kullanılan taşıtın genel taşıt olması suça tesir eden ağırlaştırıcı sebepler olarak belirlenmektedir.

Geçerlilik süresi sona ermiş sürücü belgesi ile taşıt veya aracı sürmeğe devam etmek¹³, sürücü belgesini yanında bulundurmamak¹⁴ gibi fiiller yürürlükteki trafik kanunumuza yakın bir benzerlik gösterirken sürücünün adres değişikliğini bildirme zorunluğuna aykırı hareket etmesi gibi şimdiki Kanunumuzda bulunmayan bazı ayrıntılı durumlar da bu bölüm içersinde yer almaktadır.

Sürücü belgesinde sahtekârlık, bir önceki bölümde belirttiğimiz gerekçe ile tasarının içersine alınmış ve 67. maddede düzenlenmiştir.

Tasarının 68 ve 69. maddelerinde, şimdiki Karayolları Trafik Kanununun 32. maddesinin tüzüğe bıraktığı düzenlemeyi daha geniş biçimde, tasarının içine alınmıştır. 68. maddedeki düzenleme ile ülkemizde uzun süredir dile getirilen bir istem gerçekleştirilmeye çalışılmıştır:

Ticarî amaçla kullanılan taşıt veya araçların sürücülerinin 24 saatlik süre içinde toplam olarak 9 saatten veya sürekli olarak 5 saatten fazla taşıt veya aracı sürmeleri yasaktır. Sürücülerden, bu süreleri aşan bir çalışma istenemez.

12) KTK 58/B.

13) KTKÖT 53/son - KTK 25, 57 A, B.

14) KTKÖT 65/2 - KTK 27, 57 A, B.

Sürekli olarak en çok beş saat fiilen araç kullanmadan sonra en az yarım saat dinlenmek zorunludur.

Bu hususlar çalışma karneleri ile tesbit ve kontrol edilir.

Bu maddede yer alan yasaklardan birine aykırılık halinde 600.— liradan 800.— liraya kadar para cezası verilir.

Araç veya taşıtın genel taşıt olması halinde ceza bir miktar arttırılır.

4) Tasarının 5. bölümü “yol güvenliği ve trafik tesisleri” başlığını taşımaktadır. Bu bölümde Karayolunun maddî yapısının veya trafik işaretlerinin tahrip edilmesi, ortadan kaldırılması¹⁵, trafik işaretlerinin herhangi bir şekilde örtülmesi, anlamlarının değiştirilmesi¹⁶, Karayolu üzerine trafiğe engel olan maddeler konulması¹⁷, trafik işaretlerinin yetkili olmayan kişilerce konulması gibi fiiller cezalandırılmağa çalışılmıştır.

Sözkonusu fiillerin düzenlenişi ile yürürlükteki Karayolları Trafik Kanunu arasında büyük farklılıklar bulunmamaktadır. Sadece “Karayolunun yapısını bozma, tahrip etme” suçu tasarıda TCK.’daki nası ızzar suçunun küçük değişikliklerle ve TCK. 537/2. maddesi ile uyuşum sağlanarak düzenlenmiştir.

5) Tasarının en kapsamlı bölümlerinden birini “Karayolu trafiği ile ilgili kurallar” başlığı altında 6. bölüm oluşturmaktadır. Trafikte güven ilkesi, Karayolunun belirli kurallar içinde kullanılması, içkili araç kullanılmaması, aşırı ilâç ya da uyuşturucu madde alarak araç kullanılmaması, yayaların belirli kurallara uyarak Karayolundan geçmeleri, geçiş üstünlüğü, taşıtların belirli sür’atte seyretmeleri, dönmeleri, durmaları, parketmeleri, yüklemeleri, Karayolunda aracın bozulması durumunda uyulacak ilkeler, bu bölümde çok ayrıntılı biçimde düzenlenmiştir.

Bu bölüm içinde yer alan maddelerin pek çoğu yürürlükteki kanunda da 29-49. maddeler arasında bulunmaktadır. Tasarıda bu

15) KTKÖT 73 - KTK 14, 58 B.

16) KTKÖT 73 - KTK 10, 58 A.

17) KTKÖT 73.

maddeler daha ayrıntılı olarak yer almıştır. İçkili taşıt kullanmanın yasaklandığı madde¹⁸ bunun bir örneğini teşkil etmektedir:

Alkollü içki alarak taşıt veya araç kullanmak yasaktır. Bu yasağa aykırı hareket halinde 100.— liradan 200.— liraya kadar para cezası verilir.

Alkol miktarının kanda litrede 0,8 gram'dan fazla olması halinde sürücü zabıtaca trafikten men edilir ve 600.— liradan 800. —liraya kadar para cezasına mahkûm edilir.

2. fıkradaki fiilin bir yıl içinde tekrarı halinde bu cezaya ek olarak 3 aya kadar hafif hapis cezasına hükmedilip ve sürücü belgesi mahkeme kararı ile en çok bir yıl için geri alınır.

Kullanılan taşıtın genel taşıt olması halinde yukarıdaki cezalar bir misli arttırılır.

Mevcut Karayolları Trafik Kanununda miktarı ne olursa olsun içki kullanmak yasaklanmıştır¹⁹; yıllardır uygulanmakta olan bu durumun yararlı olduğu, trafik kazalarında önemli bir oranı meydana getirmedeğini gösteren istatistiklerle saptanabilmektedir²⁰. İçkili taşıt kullanmanın cezalandırılmasında karşılaştırmalı hukukta iki akım bulunmaktadır. İlk aklıma göre içkili taşıt kullanmanın cezalandırılmasında “içki içmiş olma” değil, “bunun araç kullanma yeteneğine etkisi” dikkate alınmakta ve belirli bir oran saptanmaktadır. Çoğu batı ülkelerinde bu olay kanda litrede 0,8 gr. alkoldür. Bun akarşı ikinci akımı da sadece içki içmeyi cezalandıran akım oluşturmaktadır. Doktrinin de aynı ikiliği gösterdiği ve bazı yazarların ancak otomobil kullanma yeteneğini etkileyen alkol miktarının kanda bulunması durumunda cezalandırma yoluna gidilmesini öne sürdükleri görülürken, diğer bazılarının da cezalandırma için alkol almanın yeterli olduğunu, çünkü en az miktardaki alkolün dahi etkili olduğunu saptandığını belirttikleri görülmektedir. Bu tasarıda içki içmenin, miktarı ne olursa olsun cezalandırılabilme essası gene korunmuştur. Türkiye'deki uygulamanın olumlu sonuçları bunun baş-

18) KTKÖT 75.

19) KTK 31, 58 C.

20) Bk. YARSUVAT, 78.

lıca nedenini teşkil etmiştir. Yukardaki maddede görüldüğü gibi içkili araç kullanma cezalandırıldıktan sonra içki miktarını nfazlalığı tıpkı Fransız Karayolu Kanununda olduğu gibi suça tesir eden ağırlaştırıcı sebep olarak kabul edilmiştir.

Tasarıda 83 ve 84. maddelerde, yürürlükteki Kanunumuzda yer almayan ilâç tutkunluğu altında araç kullanma ve gene yürürlükteki Kanunumuzda çok basit olarak belirtilmiş uyuşturucu maddenin etkisi altında araç kullanma durumları ağır cezalarla karşılanarak düzenlenmiştir.

6) Tasarının 7. Bölümü "*trafik kazaları*"na ayrılmıştır. Yaralanma veya ölüm ile sonuçlanan kazalarda sorumluluk, sürücünün ya da üçüncü kişilerin yükümlülükleri ayrıntılı biçimde ortaya konulmuştur. Bu bölümde trafik kazalarında meydana gelen yaralanma ve ölüm olaylarına ilişkin TCK.'da yer alan suçlar tekrarlanmıştır. Taksirle müessir fiil ve taksirle adam öldürme suçları ile ilgili TCK. 455 ve 459. maddelerine yollama yapıldıktan sonra suçu etkileyen yeni sebepler getirilmiştir. Bu bölüm içine TCK.'nın hükümlerinin getirilmesinin sebebi trafik ile yakından ilgili suç tiplerinin, bu olaya bakan yargı organlarının önüne getirilmesi ile bir birlik sağlanmasının çalışılması teşkil etmektedir. Bu suçlara ilişkin ağırlaştırıcı sebepler "sürme yeteneğine etkinlik derecesi" dikkate alınarak ve TCK. sisteminden ayrılınarak belirlenmiştir. Alman Ceza Kanununun 60. maddesinde yer alan ve Avrupa Konseyi Bakanlar Komitesince de önerilen bir hafifletici sebep trafiğin özellikleri dikkate alınarak yeni bir hüküm şeklinde getirilmiştir²². Maddeleri aynen belirtelim:

21) Ayrıntılı bilgi için bk. YARSUVAT, 73-78.

22) Alman Ceza Kanununun 60. paragrafına göre fiilin failde meydana getirdiği zararlar bir cezaya hükmedilmesinin müsaadesizliğini ortaya koyacak ağırlıkta ise, mahkemece bir yıla kadar hürriyeti bağlayıcı cezada, cezaya hükmedilmiyebilecektir. Bk. İÇEL, K., Hürriyeti Bağlayıcı Cezalara Seçenek Müesseseler (TCK. nın 50 Yılı ve Geleceği, İstanbul 1977), sh. 334. Yazar, bu konu ile ilgili olarak Alman doktrinde Jescheck, Dreher ve Tiedemann'ın failin yakınlarının zarar görmesi durumunda da bu maddenin uygulanabileceğini belirttiklerini aktarmaktadır.

“Taşıt veya araç kullanırken, tedbirsizlik veya dikkatsizlik veya acemilik veya trafik kurallarına uymama sonucunda bir kimseye cismen eza verilmiş veya sıhhatini ihlâl edecek bir zarar meydana getirilmiş veya akli melekelerinde bozukluk yaratılmış ise, fail hakkında TCK. 459. maddesinde yer alan cezalar verilir ve aynı maddedeki ağırlaştırıcı ve hafifletici sebepler gözönünde tutulur ayrıca failin sürücü belgesi bir yıla kadar geri alınabilir.

Yukarıda yazılı sonucun aşırı sür’at, hatalı sollama gibi trafik kurallarının ağır biçimde ihlâli veya fren bozukluğu veya uyuşturucu madde alma veya kanda litrede 0,8 gram alkolden fazla bulunacak şekilde içki içme dolayısıyla meydana gelmesi halinde cezanın asgarî haddi 9 ay hapis ve 500.— lira ağır para cezasıdır.

Mağdurun failin alt veya üst soy kan hısmı, eşi, kardeşi veya kardeşinin çocuğu olması halinde yargıç kusurun hafifliğini, failin özel durumunu, ve uğradığı manevî çöküntüyü dikkate alarak cezayı indirebileceği gibi, tamamen de ortadan kaldırabilir. Bu hüküm sürücü belgesinin geri alınmasına engel değildir.”

“Taşıt veya araç kullanırken tedbirsizlik veya dikkatsizlik veya acemilik veya trafik kurallarına uymama sonucunda bir kimsenin ölümüne sebebiyet verilmişse, fail hakkında TCK. 455. maddesinde yer alan cezalar verilir ve aynı maddedeki ağırlaştırıcı ve hafifletirici sebepler de gözönünde tutulur. Ayrıca failin sürücü belgesi üç yıla kadar geri alınır.

Neticenin aşırı sür’at, hatalı sollama gibi trafik kurallarının ağır biçimde ihlâli veya fren bozukluğu veya uyuşturucu madde alma veya kanda litrede 0,8 gramdan fazla alkol bulunacak biçimde içki içme dolayısıyla meydana gelmesi halinde cezanın asgarî haddi 4 sene hapis ve bin lira para cezasıdır. Birden fazla kişinin ölümü halinde verilecek ceza 6 yıl hapis ve üçbin lira para cezasından az olamaz.

Ölenin, failin, alt veya üst soy hısmı, eşi, kardeşi veya kardeş çocuğu olması durumunda hâkim kusurun

hafifliğini, failin özel durumunu ve uğradığı manevî çöküntüyü dikkate alarak cezayı indirebileceği gibi tamamen de ortadan kaldırabilir. Bu hüküm sürücü belgesinin geri alınmasına engel değildir²³”.

II. TASARIDA YER ALAN CEZALARIN GENEL ÖZELLİĞİ

Tasarıda trafik suçları için hürriyeti bağlayıcı cezalar ile para cezaları öngörülmüştür. Hürriyeti bağlayıcı cezalar ancak ölüm ve yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarında ve sahtekârlık gibi ağır fiillerin karşılığı olarak belirtilmiştir.

Trafiğin olağan işleyişi içindeki ihlaller için para cezaları uygulanmıştır. Bu tür cezalarla trafiği ihlâl eden kişinin en çabuk ve en etkin biçimde trafik düzenine yeniden dönebileceği ve trafik zabıtasına infazı kolay olan bu cezalarla yeni bir güç verileceği düşünülmüştür. Gerçekten bugün kriminolojik araştırmalar trafik suçlarında para cezalarının hürriyeti bağlayıcı cezalardan daha fazla etkin olduğunu göstermektedir²⁴. Para cezaları 50.— liradan 500.— liraya kadar öngörülmüş, dolayısıyla o yıldaki (1978) uygulamadan ve para değerinden nisbeten ağır bir müeyyide sistemi il merkezlerinde ve gerektiğinde ilçe merkezlerinde düşünülmüştür.

Trafik mahkemeleri, trafik zabıtasınca tayin edilen para cezalarına itiraza kalkmak ve bazı suçlarını da yargılamakla görevlendirilmiştir. İhlâl edilen trafik yasağının ağırlığı - hafifliği para cezasının tayininde başlıca unsur olarak gözönünde tutulmuştur.

Sürücü belgesinin gerinalınması bazı suçlarda (ölüm ya da yaralanma ile sonuçlanan trafik kazaları ile ilgili) fer'î ceza olarak öngörülmüştür.

23) YARSUVAT, eserinde genel taşıt araçlarının sebep olduğu kazalarda, aracın bu özelliğinin suça tesir eden ağırlaştırıcı sebep olarak dikkate alınmasının yararlı olacağını savunmaktadır. Bk. YARSUVAT, 130.

24) Bk. DÖNMEZER, S., Trafik ve Kriminoloji (Türkiye'de Trafik Problemleri Semineri, İstanbul 1967), sh. 21; BAYRAKTAR, K., Trafik Düzensizliği ve Çözüm Yolları (İHFM., C. XXXVII, sy. 1-4, Ayrı Bası, sh. 65).

Tasarının 170. maddesinde “sürücü belgesinin geri alınması” idarî bir önlem ve işlem olarak kabul edilmiştir. Bu yönden tasarı önemli bir yenilik getirmekte ve güncel trafik hukuku eğilimlerine uyma amacını taşımaktadır²⁵. Maddeye göre her sürücü için trafik merkezinde (bütün Türkiye’ye şamil olacaktır) bir sicil tutulacak ve trafik kurallarına aykırılık hallerinde verilecek ceza ile birlikte gene aykırılığın derecesine göre fena sayı verilecektir. 5 yıllık süre içerisinde sürücünün yüz fena sayı alması durumunda belge 3 aydan bir yıla kadar idarece geri alınacaktır.

Cezanın arttırılması konusunda da tasarıda bir yenilik yer almaktadır. Trafik Hukukunda, yasaklara aykırı harekette bulunmak itiyadı özel bir önem taşımaktadır. Belirli yasakların belirli süreler içerisinde “tekrar” ihlal edilmeleri suça tesir eden sebep olarak öngörülmüştür.

Tasarıda görülen diğer bir yenilik de “araç plâkası esas alınarak ceza verilmelidir.” 154. maddenin ilk ve üçüncü fıkraları ile bu durum şöyle belirlenmiştir:

“Trafik kurallarına aykırı harekette bulunanların kimliğini tesbit imkânı bulunmayan hallerde trafik zabıtası memuru taşıt veya aracın plâka numarasını, olay zamanını, yerini, harekete ilişkin maddeyi ve tayin edilen cezayı belirliyen bir tutanak tutar.

Bu gibi durumlarda hürriyeti bağlayıcı olmayan cezalar failin kimliği ispat edilmedikçe kütükte işleten olarak gözüken kişiye verilir.

III. TASARIDA YER ALAN YARGILAMA DÜZENİNİN ÖZELLİKLERİ VE NİTELİKLERİ

Tasarıda trafik mahkemelerinin trafik sorununun çözümü için zorunlu olduğu inanişından hareketle²⁶ trafik mahkemelerinin kurulması ve trafik zabıtasının tayin ettiği cezalara bu mercilerde itiraz edilebilmesi öngörülmüştür. Böylece yürürlükteki kanunun para ce-

25) Bk. DÖNMEZER, 20, 22; YARSUVAT, 283 ,281.

26) YARSUVAT, 159.

zalarına yargı yolunu kapalı tutan hükmü de ortadan kaldırılmak istenmiştir²⁷.

Tasarıda iki mahkeme öngörülmüştür. Bunlardan ilki trafik mahkemesi diğeri de trafik üst mahkemesi olarak isimlendirilmiştir. Trafik mahkemesinin adli teşkilâtın bulunduğu her yerde, trafik üst mahkemesinin ise yalnızca bu yargılama aşamasında önödeme ve ceza kararnamesi ile ceza tayin edilebilmesi ilkesi bazı durumlarda birlikte ve bazı durumlarda da ayrı ayrı kabul edilmiştir²⁸. Bu kurumlarla trafik yargılamasında gerekliliği savunulan çabukluk ilkesi gerçekleştirilmeye çalışılmıştır²⁹.

Trafik üst mahkemeleri ise ağır suçlara bakmakla ve trafik mahkemesi kararlarının bazıları için bir istinaf mercii olmakla görevlendirilmiştir.

SONUÇ

Kısaca özetini sunmuş bulunduğumuz tasarı görüldüğü gibi önemli bazı yeniliklerle yürürlükteki kanundan farklılıklar taşımaktadır. Tasarıda pek çok trafik yasağı ayrıntılı biçimde ortaya konulmuş yeni ve değişik müeyyideler getirilmeye çalışılmıştır. Ülkemizin en önemli sorunlarından biri olan trafik sorunun çözümü elbetteki yalnızca bir kanun değişikliği ile mümkün olamaz. Bu tasarının da, getirdiğini iddia ettiği yeni ilke ve kuralların ülkemizde uygulamaya yansıyabilmesi, gerçekleşmesi için trafik zabıtasının çok iyi olması, trafik polisinin eğitilmiş, her türlü modern araçla donatılmış; yargı mekanizmasının trafiğin özelliklerine uygun biçimde araç, gereç ve tüm örgütü ile işletilmiş olması gerekli ve zorunlu bulunmaktadır. Sunduğumuz tasarı trafik kargaşasının çözümü için iyi niyetli bir adım olmaktan başka bir iddia taşımamakta idi. Gönül onu diler ki, ülkemizde sorunlara bu tür yaklaşımlar yansımalarını resmî ve özel diğer kurumlarda da bulsun ve karşılıklı tartışma ortamından ileriye dönük olumlu çabalar verilebilsin.

27) YARSUVAT, 156; GÜRELLİ, Trafik Suçlarında Muhakeme Hukuku Problemleri, (Türkiye'de Trafik Sorunları Semineri), sh. 312.

28) YURTCAN, E., Önödeme ve sulh yargıcının ceza kararnamesi yolları, aynı konuda peşpeşe uygulama alanı bulabilirler mi? (Ceza Hukuku ve Kriminoloji Dergisi, sy. 1, sh. 47).

29) YARSUVAT, 167.