

E K I

İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ HUKUK FAKÜLTESİ
CEZA HUKUKU VE
KRİMİNOLOJİ ENSTİTÜSÜ

*6085 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı maddelerinin
Değiştirilmesi ve Kanuna iki madde ile altı geçici madde eklenmesi
Hakkında Kanun Tasarısı
Üzerinde
Kollokyum*

25 Ocak 1977

S U N U Ş

Türkiye'de trafik bir yangın görünümündedir. Tüm toplumumuz bozuk trafik uygulamasının neden olduğu ızdıraplara katlanmak zorunda kalmakta ve kamu oyunda trafik başta gelen yeri almaktadır.

İçişleri Bakanlığı konuya 6085 sayılı kanunda bir kısım değişiklikler yapmak suretile çözüm yolu bulmaya çabalamaktadır. Sözügeçen kanun teklifini, uzmanların katılacağı bir kollokyumda tartışmayı yararlı saydığımız için, memleketimizin konu ile uğraşan uzmanlarını ve bilim adamlarını 25 Ocak 1977 tarihinde Enstitümüzde bir kollokyuma davet ettik. Kollokyumun esas konusu İçişleri Bakanlığınca hazırlanmış bulunan kanun teklifini ve komisyonun bu teklif dolayısıyla yaptığı değişiklikleri incelemek ve kanunkoyucuya yardımcı olacak önerileri sunmak idi.

Çalışmalara Doç. Dr. Duygun Yarsuvat'ın her iki proje hakkında hazırladığı bilimsel mütalâayı ihtiva eden raporla başlandı. Sonra kollokyuma katılanlar çeşitli konular hakkındaki görüşlerini belirttiler. Bu eser sözügeçen Doç. Dr. Duygun Yarsuvat'ın raporunu ve konuşmaların tümünü özetleyen Doç. Dr. Süheyl Donay'ın raporunu ihtiva etmektedir. Bu hali ile sunduğumuz çalışmanın ilerisi için yararlar sağlayacağı düşüncesindeyiz.

Müdür

Ord. Prof. Dr. Sulhi Dönmezer

KOLLOKYUMA KATILANLAR

Açısöz Engin	Ulaştırma Bakanlığı Kara Ulaştırması Genel Müdür Başyardımcısı
Aka M. Kemal	Em. General
Akan Halûk	Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketle- ri Birliği
Akgüner Tayfun	İ. Ü. İcaare Hukuku Asistanı
Akkay Erdem	İstanbul Tıp Fakültesi Adli Tıp Kür- süsü
Aksın Can	Günaydın Gazetesi
Alangoya Yavuz	İ. Ü. İcrâ İflâs Hukuku Doçenti
Alkaner Hami	Hürriyet Gazetesi
Alpaslan M. Şükrü	İ. Ü. Ceza Hukuku Asistanı
Altan Suphi	Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Der- neği
Altekin Selâhattin	İ. Ü. Ceza Hukuku ve Kriminoloji Ens- titüsü
Ataay Aytekin	İ. Ü. Medeni Hukuk Profesörü
Ayfer Murat Özgen	Bayındırlık Bakanlığı Karayolları 1. Bölge Müdürlüğü Mühendisi
Azrak Ali Ülkü	İ. Ü. İdare Hukuku Doçenti
Bayraktar Köksal	İ. Ü. Ceza Hukuku Doçenti
Bilgi Alaettin	TRT Haber Merkezi Muhabiri
Büyüksakarya Kemal	İstanbul Trafik Şube Müdürü
Cöner Fettah	Ankara Trafik Kazalarını Önleme Vak- fı ve Hastahanesi Temsilcisi
Çoruh Mümtaz	Mobil Şirketleri Temsilcisi
Doğanay Ümit	Profesör, Türkiye Turing Otomobil Ku- rumu Temsilcisi

Donay İhsan Süheyl Dönmezer Sulhi	İ. Ü. Ceza Hukuku Doçenti Ceza Hukuku ve Kriminoloji Enstitüsü Müdürü ve Ceza Hukuku Ord. Profesörü
Ekinci Hayri Ergin Nermin	Uluslararası Nakliyeciler Derneği Ceza Hukuku ve Kriminoloji Enstitüsü Sekreteri
Evinç Fatma Ergun Ziya Erman Sahir Genç Selami Turgut Gözütok Tokay Gökdağ Tuncay	TRT Muhabiri Şoför Esnaf Derneği Temsilcisi İ. Ü. Ceza Hukuku Profesörü Şoför ve Trafik Dergisi Tercüman Gazetesi Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanı
Gönültaş Güngör Gözübüyük A. Pulat Güvenilir Nurkan	Milliyet Gazetesi Yargıtay 8. Daire Başkanı İstanbul Şoför ve Otomobilciler Dernekleri Genel Sekreteri
Güran Sait Karshoğlu Işıl Kaytaç Fahri Kender Rayegan Matay Tamer Onat Şükran Ögel Turan	İ. Ü. İdare Hukuku Doçenti Akdeniz Haber Ajansı Muhabiri TRT Televizyonu İstanbul İ. Ü. Deniz Hukuku Profesörü Karayolları 17. Bölge Müdürü İETT Başmühendisi İstanbul Şoförler ve Otomobilciler Esnaf Dernekleri Temsilcisi
Özay İlhan Özbaydar Sabri Özçelik Selçuk Özeke Kâzım	İ. Ü. İdare Hukuku Asistanı İ. Ü. Psikoloji Profesörü İ. Ü. Anayasa Hukuku Profesörü İstanbul Milletvekili, İstanbul Otomobilciler Esnaf Derneği Başkanı
Özüm Kemal	Türkiye Şoförler Otomobilciler Federasyonu Eğitim Şube Müdürü
Öztürk Bahri Öztangut Şerafettin Sadroleşrafi Hüseyin Ali	İ. Ü. Ceza Usul Hukuku Asistanı İstanbul Otomobilciler Esnaf Derneği İstanbul Hukuk Fakültesi Doktora Öğrencisi
Sevener Bahir Sokollu Füsün	Emek Sigorta A.Ş. Genel Müdürü İ. Ü. Ceza Hukuku Asistanı

Sönmezateş Armağan	Hergün Gazetesi
Umar Faruk	İ.T.U. İnşaat Fakültesi Yollar ve Trafik Kürsüsü Profesörü
Urunç Tınaz	İETT Taşıtlar Dairesi İşletme Müdürü
Uzel Erdoğan	İETT Taşıtlar Dairesi Başkanı
Yarsuvat Duygun	İ. Ü. Ceza Hukuku Doçenti
Yayla Yıldızhan	İ. Ü. İdare Hukuku Doçenti
Yenisey Feridur.	İ. Ü. Ceza Usul Hukuku Asistanı

**6085 SAYILI KARAYOLLARI KANUNUNUN BAZI
MADDELERİNİN DEĞİŞTİRİLMESİ İKİ EK MADDE İLE
ALTI GEÇİCİ MADDE EKLENMESİ HAKKINDA KANUN
TASARISI GENEL GEREKÇESİ (*)**

Motorlu taşıtların karayolu taşımacılığında gittikçe artan önemi ve uygar toplumlardaki yararlı yeri yanında; insanlığı tehdit eden bir afet halini alan trafik kazaları her yıl karayollarında binlerce insanın ölümüne ve yaralanmasına milyonlara ulaşan maddî hasar ile milyara yakın Türk lirası karşılığı millî prodüktivite kaybına sebep olmaktadır.

Bununla ilgili olarak gerekli bazı istatistikî bilgiler aşağıdadır.

(1960 yılı 100 kabul edilince)

1963 - 1973 yıllarında meydana gelen kaza - ölü ve yaralı miktarı ile oranı :

Yılı	Kaza		Ölü		Yaralı	
	Sayı	Oranı	Sayı	Oranı	Sayı	Oranı
1963	12.619	158.0	2.422	456.0	12.001	151.9
1964	14.043	175.08	2.526	162.7	13.273	168.0
1965	14.805	183.3	2.564	205.2	13.654	172.9
1966	16.218	203.0	3.154	201.9	15.138	191.6
1967	16.763	209.9	3.364	216.7	15.211	192.3
1968	19.973	250.1	3.747	241.4	17.615	223.0
1969	19.063	246.2	3.760	242.2	17.233	218.2
1970	19.207	240.5	3.978	256.3	17.672	223.7
1971	26.783	339.8	5.510	354.5	24.405	314.1
1972	29.891	379.4	5.441	349.5	31.544	405.8
1973	36.206	459.4	4.451	285.6	22.882	293.8
1964 - 1973 yılları arasında 10 yıllık						
Toplam	213.552		38.495		188.627	

1973 yılında Trafik Kazalarının memleket ekonomisindeki etkisi :

1. Ölümlerden dolayı yatırım kaybı	30.302.500 TL.
2. Yaralılarından dolayı gelir kaybı	5.212.450 TL.
3. Yaralıların tedavisi	16.514.200 TL.
4. Mahkeme masrafı	11.625.310 TL.
5. Motorlu araçların tamiri	597.783.800 TL.
6. Ölü ve yaralılarından dolayı prodük-tivite kaybı	375.647.900 TL.
7. Motorlu araçlardan dolayı gelir kaybı	45.186.740 TL.
Toplam	1.082.275.040 TL.

TÜRKİYE VE BAZI AVRUPA DEVLETLERİ ARASINDA 1973 YILINA AİT BİLGİLER

Devlet adı	Mot. araç Ölü (Bin)	Nüfus (Bin)	Ölü			
			10.000 araca düşen	10.000 nüfusa düşen	1.000 taşıta düşen nüfus	
Türkiye	4.282	540	37.1467	79.2	1.1	68.7
Almanya	18.793	18.340	39.538	10.2	3.1	3.2
Belçika	3.066	2.605	9.651	12.1	3.1	3.7
Danimarka	1.213	1.647	4.938	8.2	2.4	3.3
Fransa	18.092	16.640	49.779	10.8	3.6	2.9
Hollanda	3.121	3.559	11.462	8.7	2.7	3.2
İsveç	1.213	2.667	8.077	4.5	2.7	3.0
İtalya	10.271	14.663	54.025	7.0	1.9	3.7

Eütün dünyada olduğu gibi ülkemizde de trafik kazalarının önlenmesi ve azaltılması konusunda rasyonel, teknik ve bilimsel olarak yapılan çalışmalar sürdürülmekle beraber yasalar yönünden de günün koşullarına uygun hükümlerin getirilmesi ve böylece uygulamada görülen aksaklıkların giderilmesi zorunlu hale gelmiştir.

18.5.1953 yılında yürürlüğe giren 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bütün illerde uygulanması 1958 yılına kadar çıkarılan kararnamelerle gerçekleştirilmiştir.

1961 yılında uygulamaların yarattığı boşluklar ve yetersizlikleri gidermek üzere 12 Ocak 1961 tarihli 232 sayılı Kanunla 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 27 nci maddesi değiştirilmiş ve 7 nci madde yürürlükten kaldırılmıştır.

Ancak, bugün yürürlükte bulunan 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile bu Kanunun bazı maddelerini tadil eden 223 sayılı Kanun 14 yıllık uygulama devresi içinde günün koşullarına ve gelişen trafik teknolojisine tam bir uyum sağlayamamaktadır.

Bu itibarla, 6085 sayılı Kanunda bu tasarıyla yapılacak bazı değişikliklerle aşağıdaki hususların gerçekleştirilmesi öngörülmüştür.

1. Aşağıdaki istatistikî bilgilerden de anlaşılacağı üzere, karayollarında araç kullanan şoför ve sürücülerin trafik kazalarına en yüksek oranda kusurlu unsurlar olarak karıştığı dikkate alınarak şoför ve sürücülerin çoğunlukla kişilerin kendi olanaklarıyla veya tesadüflere bağlı olarak, ya da basit, yetersiz, olanaksız, modern trafik teknolojisine son derece uzak özel kurslarda yetiştirilmesi yerine; Devletin olanaklarından faydalanılarak yetişmeleri ya da Devletçe kontrol ve mürakabe edilecek gerçek ve tüzel kuruluşlarca açılacak okul veya kurslarda, yurt çapında eğitimlerinin sağlanması zorunlu hale gelmiştir.

1961 - 1972 yılları arasında kaza sebepleri
Sebepler %

KAZA

Kazada kusurlu olanlar	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970	1971	1972
Toplam	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0	100.0
Araç kullanan	67.7	68.1	70.3	71.1	71.9	68.5	75.8	76.4	74.0	65.2	73.5	66.6
Yaya	22.2	21.9	21.4	21.8	21.7	23.9	21.0	18.9	18.7	20.9	24.9	21.3
Yolcu	2.1	1.7	1.5	1.5	1.4	1.9	0.9	0.9	0.7	0.8	1.4	1.0
Araç	7.9	8.0	6.6	5.4	4.9	5.5	4.4	4.1	4.1	4.2	6.7	6.5
Yol	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0.2	0.3	0.3	0.1	0.1	1.8	1.6

**1972 yılında meydana gelen trafik kazalarında
araç kullananların kusur oranı**

	Şehir içi %	Şehir dışı %
Aşırı hız	10.8	6.4
Öndeki aracı yakından takip etme	3.2	0.8
Hatalı geçiş	2.8	1.3
Geçiş hakkını vermemek	4.6	1.9
Hatalı dönüşler	2.7	1.5
Yanlış seritten gitmek	2.6	2.7
Hatalı durmak park	0.7	0.7
Dur işaretinde durmamak	1.2	0.1
Uygunsuz taşımak	0.3	0.7
Tedbirsizlik	3.1	2.1
Dalgınlık	9.1	2.5
Yorgunluk, uykusuzluk	0.3	0.7
Sarhoşluk	0.5	0.2
Hastalık	0.1	0.1
Acemilik, ehliyetsizlik	0.2	0.1
Toplam	% 66.6	

Esasen Türkiye Büyük Millet Meclisinin Anayasanın 88 nci maddesi gereğince teşkil ettiği «Meclis Araştırma Komisyonu» Türkiye'de meydana gelen trafik kazalarının artış sebepleri ile önleme çareleri konusunda düzenlediği ve Millet Meclisinin 3 ncü dönem 3 ncü toplantısında kabul edilen raporda da:

«Meydana gelen trafik kazalarının hemen hemen hepsinde şoför ve sürücülerin trafik nizam ve kurallarına uymamasından ileri geldiği saptanmış, yoldan faydalananların trafik konusunda eğitimsiz oluşları şoför ve sürücülerinin bu konuda ihtisas ve tecrübeye sahip Devlet'in murakabesi altında bulunan şoför eğitim okullarından yetiştirilmedikleri, şoförlerin büyük kısmının ciddi bir eğitimden yoksun oldukları;

Şoför olacakların herşeyden önce, şoförlük öncesi standart eğitimlerinin Sanat Enstitüsü ve okullarında yapılması ve şoförlerde bir trafik duygusu, trafik güvenliği, trafik karakteri yaratacak sisteme gidilmesi gerektiği öne sürülerek tedbirler bölümü 4 ncü maddesinde şoförlük öncesi standart eğitimin Millî Eğitim Bakanlığınca ele alınması» hususlarına değinildiği görülmüştür.

6085 sayılı Kanunun bazı maddelerini değiştiren ve 1961 yılında yürürlüğe giren 232 sayılı Kanun'a idari peşin para cezaları şeklinde getirilen trafik para cezaları sistemi, uygulamaya başlandığı tarihten bugüne kadar etkisini sürdürmekle beraber, Türk parasının değerinde son 15 yıl içerisinde meydana gelen düşmeler nedeniyle trafik para cezaları da bugün için uyarıcı, yeni suç işlemlerini önleyici ceza niteliğini büyük ölçüde kaybetmiştir.

Dolayısıyla bu sistem içinde uygulaması sürdürülen trafik para cezalarının etkinliğini artırmak kaçınılmaz hale gelmiştir.

Bu nedenle, 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununa 232 sayılı Tadil Kanunu ile 57 ve 58 nci maddelerine konulan para cezalarının yeniden düzenlenmesi gerekmektedir.

Esasen, Millet Meclisinin 22 Ocak 1970 tarihinde 409 no'lu kararla kurduğu Meclis Araştırma Komisyonunun araştırmaları sonucu Yüce Meclise sunarak, kabul edilen raporun tedbirler bölümünün 17 nci maddesi de «Trafik kazalarının oluş nedenleri arasında en yüksek oranı teşkil eden şoför ve sürücü kusurlarının azaltılabilmek için müessir bir ceza tatbikatı ile mümkün olabileceği ve bugün yürürlükte bulunan Trafik Kanununda gösterilen cezaların azlığının bu aksaklığı meydana getirdiği ve dolayısıyla trafik cezalarının günün şartlarına uygun seviyeye çıkarılmasının zorunlu bulunduğu» şeklinde bir tavsiyeyi taşımaktadır.

3. — Halen yürürlükte bulunan yasada ehliyetnamelerin geçici veya daimi olarak geri alınmasına dair hükümlere yer verilmiş ise de, karar mercii sadece davaya bakan mahkemeler olarak tayin edilmiştir.

Ancak bu konunun sadece adli karara bağlı kılınması, kurallara aykırı hareket eden şoför ve sürücüler üzerinde cezanın etkinliğini sağlama ve dolayısıyla trafik düzenini yasalara uygun hale getirebilme olanağını sınırlandırmaktadır.

Asıl amaç hareket halinde tehlike yaratan kural ihlallerini de yasalara dayanan etkili sistemlerle önlemek ve şoförlerin bir çok kereler cezalandırıldığı halde araç kullanmaya devam etmeleri olanağını kısıtlamaktır.

Nitekim bu sistem dünya ülkelerinde yıllardan beri uygulanmaktadır. Trafik düzeni ve disiplini iyi olarak gösterebilecek ülkeler içerisinde getirdiğimiz tedbirlere benzer bazı örnekler verebiliriz.

Amerika'nın Illinois eyaletinin puanlama sistemi aşağıdadır.

Bu sistem; belli bir süre içinde kuralları ihlâl eden şoförlerin bu durumunun bir merkezdeki kayıtlarda işlemesi esasına göre çalışmaktadır. Bir nevi adli sicil düzeni demek olan bu kayıtlar, ihlâl edilen trafik kuralının yaratacağı tehlike derecesi ve ciddiyetine göre saptanan kötü puanların birikmesiyle şoförleri belli bir süre karayolunda araç kullanmaktan alıkoymak şeklinde bir işlemle sonuçlandırılmaktadır.

Örneğin bu eyalette, 12 aylık bir süre içinde 110 ve daha fazla kötü puan, ehliyetin daimî olarak geri alınmasını,

100 ilâ	109 puan	12 ay geçici	geri almayı
90 ilâ	99 puan	9 ay geçici	geri almayı
75 ilâ	89 puan	6 ay geçici	geri almayı
45 ilâ	74 puan	3 ay geçici	geri almayı
20 ilâ	44 kötü puan	2 ay geçici	olarak geri almayı
10 ilâ	19 kötü puan	1 ay geçici	olarak geri almayı gerektirir.

Puan sisteminin özellikle trafik ihlâllerinin çok fazla olduğu idarelerinde önemli ölçüde randımanlı ve etkili bir sistem olarak uygulanmakta olduğunu söyleyebiliriz.

Amerika'da bu puan sistemini uygulama yetkisi Eyalet Genel Sekreterliği Motorlu Vasıtalar Dairesine verilmiştir.

Esasen Amerika'da, ehliyetin geri alınması adli bir ceza olarak kabul edilmemekte; aksine bu, idarenin almak zorunluğunda olduğu yol güvenliği tedbirleri içinde mütalaa olunmakta ve dolayısıyla bir kimsenin karayolunda aracını kullanabilmesi için idareden yetki ve izin belgesi almasının zorunlu olduğu; bu belgenin şoför olacak kişilere şartlı olarak verildiği; şartların yitirilmesi veya değişmesi halinde bu ehliyet belgesinin idarece geri alınması kadar doğal hiçbir yetki olamayacağı; zira «karayolunda araç kullanmanın bir hak değil, Devlet tarafından ferde verilen imtiyaz olduğu», kabul edilmektedir.

Ülkemizde de bu etkili sisteme gitmek, trafik polisince tespit edilen trafik kuralı ihlâlleri için polisçe kesilecek cezalar yanında, bu şoförlerin aynı ihlâli bir çok kereler tekrarlama- sı halinde, karayolunda sürdürülecek tehlikeli taşıt kullanma eylemine karşı onu bir süre taşıt kullanmaktan alıkoymak suretiyle tedbir almak zorunlu hale gelmiştir.

Böylece trafik cezalarının etkin hale getirilmesi yanında, şoförlerin tehlikeli davranışlarını sık sık devam ettirmelerinden alıkoymak suretiyle de karayolunda trafik disiplini, trafik güvenliği sağlama imkânı getirilmiş olmaktadır.

Tasarıda, ehliyetnamelerin geri alınmasının Emniyet Müdürünün önerisi ve valinin onayı ile yapılması öngörülmüştür.

Ancak gerek bu sistemin iyi işlemesi ve gerekse ehliyeti alınan şoförlerin karayollarında tekrar taşıt kullanmalarının önlenmesi güçlü bir trafik kontrol ağının ve merkezî kayıt sisteminin tesisine bağlıdır. Bu maksatla tasarıda «merkezî trafik sicil sisteminin elektronik bilgi sayarlar ve diğer elektronik olanaklarla teçhiz edilerek kurulması için bir geçici madde konulmak suretiyle yeni sisteme geçiş sağlanmak istenmiştir.

Merkezî kayıt ünitesinin kuruluşu ile birlikte daha iyi işleyecek olan sisteme göre 6 aylık süre içinde hareket halinde tehlikeli olabilen suçlardan üç defa trafik para cezası alan şoförlerin bu cezaları ehliyetnamelerine ve bu ehliyetnamelelerin merkezî sicili sayılan merkezî kayıt ünitesindeki sicil fişlerine muntazaman işlenerek, kusur durumu takip edilecektir. Ehliyet sahibinin herhangi bir sebeple ehliyetnamesini zayi etmesi halinde yeniden çıkartacağı ehliyetine de eski cezalar aynen işlenecektir.

Ehliyetname sahibi, kanunda gösterildiği şekilde üçüncü cezayı hangi ilde almışsa ehliyetin geri alınması işlemi o ilde yürütülecektir.

4. — Trafik Polisinin Trafik Kanununu uygularken karşılaştığı zorluk ve engellerden biri de kuralları ihlâl eden şoförün kimliğinin saptanamaması halidir. Bu durumda işlenen trafik suçu cezasız kalmakta bunun sonucu olarak kanunlar önünde eşit hak ve koşullara tabi şoförler arasında farklı, ikili bir tutum meydana gelmektedir.

Ayrıca Trafik Polisine karayollarında yapılan trafik kontrolü veya trafik düzenleme görevi sırasında, kural ihlâli yaparak veya suç işleyerek önünden kaçan taşıtlara tatbik etmek zorunluğu bulunan trafik cezalarını işleme koyabilmek için o anda takip ederek yakalanmaları olanak dışı olduğundan, şoför veya taşıt sahibi işlediği suç veya ihlâl ettiği kuraldan dolayı kanunların gösterdiği cezalandırmaya tabi tutulamayacaktır.

Bu nedenlerle tasarıda «aracı kullanan şoförün kimliğinin tespiti mümkün olmayan hallerde araç sahibinden tahsil olunmak üzere aracın plakasına göre ceza tutanağı düzenlenir» şeklinde bir tedbir getirilmiştir. Ancak ceza tutanağı tanzim edildikten sonra taşıt sahibinin, aracının daha önce çalındığını veya aracı kullananın kimliğini ispat ettiği takdirde

araç sahibine ceza verilme ihtimali ortadan kalkmış olacaktır. Diğer taraftan trafik teşkilâtı hizmetine tahsis edilerek faaliyete geçirecek Traffi-Hot cihazları da kırmızı ııkta geçen şoförleri gizli kamera ile fotoğrafını çekmek suretiyle işlediği ihlâli tespit edeceğine göre plakaya ceza kesme usulüne teknik açıdan da başlanmış olacaktır. Bu durumda fotoğrafı çekilen oto plakası ve dolayısıyla taşıtın sahibini modern elektronik cihazlarla tespit etme imkânına kavuşan trafik polisi bu etkili kontrol faaliyetlerinde yasalarla da teçhiz edilmiş olacaktır.

Uygulama yöntem ve şekilleri ayrıca tüzükte daha geniş olarak düzenlenebileceğinden tasarıda daha fazla detaya girilmemiştir.

**6085 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNUN BAZI
MADDELERİNİN DEĞİŞTİRİLMESİ İKİ EK MADDE İLE
ALTI GEÇİCİ MADDE EKLENMESİ HAKKINDA KANUN
TASARISI MADDE GEREKÇELERİ**

Madde 1. — Bu madde ile 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 8 nci maddesi değiştirilmektedir.

Bu tasarı ile şoför ehliyetnamesi alacaklarda aranacak şartlar arasına resmî şoför okulu veya kursunu başarı ile bitirerek sertifika alma zorunluğu getirildiği ve ayrıca şoförlerin ehliyet öncesi eğitimlerini ve sınavlarını yapacak şoför okullarının Millî Eğitim Bakanlığınca kurulması öngörüldüğü için, 6085 sayılı Kanunun 8 nci maddesinde yer alan imtihan ve muayene komisyonları kaldırılmış bulunmaktadır.

Ancak aynı madde içinde, kayıt ve tescile tabi araçların muayeneleri konusunu da, getirilen sistem nedeni ile yeniden düzenlemek zorunluluğu doğmuştur.

Euna göre, araçların belli zaman aralıklarıyla yapılacak teknik muayenelerinin de, trafiğe katılan araçları yolda her zaman denetlemekle görevli İçişleri Bakanlığı tarafından yapılması ve dolayısıyla her iki hususta da aynı teşkilâtın görevli ve yetkili kılınmasının hizmetin daha etkin bir şekilde yürütülmesine imkân vereceği dikkate alınarak, teknik muayene birimlerinin bu Bakanlıkça kurulması ve yürütülmesi öngörülmüştür.

Ayrıca, artan araç sayısı ve buna paralel olarak artan hizmetlerin daha iyi yürütülebilmesi için ve ülkemizde ge-

lişen yerli otomobil imal ve montaj endüstrisi ve bu alanda yurdun her yerinde sayıları gittikçe artan modern fennî cihaz ve yetişmiş elemanlarla yürütülen bakım servislerinin varlığı da dikkate alınarak, tabii olacağı esaslar, açılış ve kapanış şartları ve denetimleri bir yönetmelikle gösterilmek suretiyle, araçların teknik muayenelerinin özei teknik muayene istasyonlarında yapılabilme imkânı da getirilmiştir.

Madde 2. — Bu maddede teknik muayenelerin ilçelerde de yapılabilmesini öngören bir fıkra ile hizmetin daha geniş alanda görülmesi gözetilmiştir.

Ayrıca muayene sürelerinin ve şeklinin, bu muayeneyi yapmaya yetkili İçişleri Bakanlığının tespit edeceği esaslara göre düzenlenmesinin uygun olacağı esası kabul edilmiştir.

Diğer yandan, maddenin son fıkrası, farklı hüküm taşıdığı ve dolayısıyla değişik ceza uygulanması gerektirdiği için, (a) ve (b) şeklinde iki bende ayrılmıştır.

Madde 3 — Bu maddede 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 ve 366 sayılı kanunlarla değişik 26 ncı maddesi yeniden düzenlenmiştir. Ancak; düzenlemede A. B. C. F. bentleri hükümleri günün şartlarına uygun ve yürütülmesinde aksaklık bulunmaması ve devamında fayda mülâhaza edilmesi nedeni ile aynen muhafaza edilmiştir. Sadece (A) bendindeki bisiklet kullananların yaş haddi, ceza ehliyetine uygunluğu sağlamak bakımından (11) yerine (12) olarak değiştirilmiştir.

(D) bendinde Millî Eğitim Bakanlığınca kurulacak resmî şoför okulları veya kurslarına devam ederek bu okullarda başarı gösteren ve motorlu araç kullanma yeteneği tespit edilenler verilecek sertifikanın şoför ehliyetnamesi almak için yeterli belge olacağı öngörülmüştür. Yeni sistemin dayandığı sebepler genel gerekçede geniş şekilde açıklanmıştır.

Diğer yandan özel şoför okul veya kurslarını bitirenlerin yine Devletçe kurulan resmî şoför okul veya kurslarına yapılacak imtihan sonunda sertifika almaları zorunluluğu hizmetin ciddiyeti bakımından gerekli görülmüştür.

26 ncı maddenin (G) bendinde yapılan değişiklikle Türk Ceza Kanununun 403 ve 404 ncü maddelerinde yazılı suçlardan mahkûm edilmiş olanların ehliyet almaları önlenmiştir. Bu değişiklikle uyuşturucu madde imalâtçısı, ihraç ve ithalâtçısı durumundaki şahıslarla uyuşturucu maddeleri ruhsatsız, ruhsata aykırı satanlarla, tedarik edenlere veya kullananlara, ehliyetname verilmemesi amacı güdülmüştür.

Daha önceki madde hükmünde bu kimselerin mükerrer olarak bu suçları işlemesi şartı mevcut idi. Eöylece 403 - 404 ncü maddelerde yazılı suçların diğer sayılan suçlardan daha ciddî sonuçları olacağı kabul edilmiştir.

Ayrıca (D) bendine göre sertifika alan kimselerin ehliyetnamelerini almak üzere trafik dairelerine müracaatlarının belli bir zaman süresi içinde (3 yıl) yapılması zorunluluğu getirilmiştir. Zira şoför okulundan sertifikayı aldıktan sonra arzu ettiği her zaman ehliyetini isteyebilmesi ile geçecek sürenin, daha önce tespit edilen ehliyet vize süresinden fazla olmaması, bu sürenin 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 25 nci maddesinde belirtilen asgarî vize süresi olan 3 yıl olarak tanımlanması, 3 yıldan sonra meleke kaybolması v.s. gibi sakıncalar dolayısıyla, uygun görülmüştür.

Kanunun 26 ncı maddesi (E) bendi hükmünde «Uyuşturucu maddeleri kullanmadığının ve alkollü içkileri kullanmayı itiyad derecesine vardırmamış olduğunun tespit edilmesi» denilmektedir.

Tasarı ile (G) bendinde yapılan değişiklikle, ehliyetname almak için T. C. K.'nun 403 ve 404 ncü maddelerinde yazılı fiillerden mahkûm edilmemiş olma şartıda getirilmiştir.

Ayrıca alkollü içkileri kullanmayı itiyad derecesine vardırmamış olmanın tespiti hususunda da bugüne kadar bir uygulama kolaylığı bulunamamıştır.

Bu nedenlerle (E) bendi hükmü kaldırılarak bunun yerine aynı bent içinde ücretle yolcu taşıyan şoförlerin yolcularla ilişkilerindeki iç - dış turizme zarar veren aksaklıkların önlenmesini düzenleyen yeni bir hüküm getirilmiştir.

Sürücü ehliyetnamesi alacak (At arabası, bisiklet gibi motorsuz) taşıt sürücülerinin okula devam etmeleri zorunluluğu gereksiz görülmüş sadece imtihan yeteneklerini tespit yeterli kabul edilmiştir.

Ehliyetnamelerin bu güne kadar olduğu gibi bundan sonra da hak sahiplerinin ikametgâh veya işyerlerindeki il trafik şube ve bürolarında verilmeye devam edilmesi hususunda maddeye açıklık getirilmiştir.

Ayrıca bu güne kadar yapılan uygulamada pratik ve yol güvenliğine dair faydası tespit edilemeyen vatanda a gereksiz külfet teşkil eden parmak izi alma zorunluluğu kaldırılmıştır.

Madde 4. — Bu madde ile nedenleri genel gerekçede geniş şekilde açıklandığı üzere 57 nci maddede mevcut para ceza-

ları artırılmış ve böylece bu cezanın daha etkili olması sağlanmıştır. Ancak bugüne kadar yapılan uygulamalardan da yararlanılarak ihlâl edilen trafik kurallarının önem ve ağırlığına göre verilecek cezaların tespitinde yeni gruplandırmalar yapılmış, ayrıca bazı suçların işlenmesi halinde yalnız şoför veya sürücüye değil, taşıtı kullandıranlara da aynı cezanın verilmesi sistemi getirilmiştir.

Ayrıca uygulama şeklinin açıklığa kavuşturulması için, yönetmelikte, tahsil olunacak ceza ve gelirlerin muhasebe usulleri, sayman mutemetlerinin görevleri, belge, cetvel ve makbuzların tabi olacağı kayıtlar ve diğer hususların gösterilmesi kabul edilmiştir.

Madde 5. — Bu madde ile 6085 sayılı Kanununun 58 nci maddesindeki hafif para cezaları ile hafif hapis cezaları da artırılmıştır.

Para cezalarının, hafif para cezası olması nedeni ile T. C. K. nun 24 ncü maddesindeki sınıra sadık kalmış, böylece en yüksek para cezası 1.000 TL. yı geçmemiştir.

Öte yandan bu maddede de, 57 nci maddeye göre verilecek cezalarda olduğu gibi yeni gruplandırmalar yapılmış, bazı suçların işlenmesi halinde ise taşıtı kullandıranların da şoför ve sürücüler gibi cezalandırılması uygun görülmüştür.

Ayrıca 6085 sayılı Kanununun 43 ncü maddesinde birbirinden farklı yasak hükümler yer aldığı için bu hükümlere göre ceza tertip edilmiş; yine aynı maddeye göre bir taşıta istiap haddinden fazla yük yüklenmesi halinde ise, kademeli ceza uygulaması öngörülmüştür.

Madde 6. — Bu madde ile 60 ncı maddenin son fıkrası değiştirilerek ayrıca yeni fıkralar eklenilmiştir.

60 ncı madde esas itibariyle ehliyetnamenin geri alınması ile ilgili olarak davaya bakan mahkemelere yetki tanıyan fer'i hükümlerden ibarettir. Ancak, son yıllarda genel gerekçede geniş şekilde izah edildiği üzere kazaya karışan şoförlerin kusur oranlarının yüksek oluşu, şoförler için verilecek cezalarla birlikte ehliyetnamenin mahkeme kararı ile alınmasına ilâveten idarî karar ve onayla da alınmasının zorunlu hale gelmesini gerektirmiştir. Böylece özellikle trafik içerisinde hareket halinde tehlike yaratan trafik ihlâllerinde kazalara sebebiyet verdiği dikkate alınarak, şoför ehliyetnamesinin idarece geçici olarak geri alınabilmesinin, trafik cezasının daha etkili olmasına yardımcı bulunacağı düşünülmüştür.

Bu maksatla en çok ihlâl edilen ve en çok kaza sebebi olduğu anlaşılan trafik ihlâllerinde altı ay içinde üç defa tra-

fik para cezası almış şoförler için 3 ncü ihlâli işlediği il de «Ehliyetnameyi aldığı iline bakılmaksızın» o il Emniyet Müdürünce yapılacak öneri ve Valinin onayı ile, ihlâl ettiği kuralın ağırlığına göre 10 günden 2 aya kadar ehliyetnamesinin geri alınması cezası getirilmiştir.

Ancak, Kanununun 57 nci maddesine göre trafik zabıtası tarafından verilen para cezalarına karşı itirazın mahkemeye yapıldığı dikkate alınarak, aynı maddede yer alan kuralların bir kısmının altı ay içinde üç defa ihlâli halinde idarece uygulanacak ehliyetin geri alınması işlemine karşı itirazın da mahkemeye yapılması uygun görülmüştür.

Öte yandan, idarece ehliyetnamenin geri alınması kararının ilgiliye tebliği ile birlikte uygulamaya konulacağı dikkate alınarak, itiraz halinde idarenin karar ve işlem evrakını en çok 2 gün içinde mahkemeye tevdi etmediği takdirde idarî kararın yürürlükten kalkacağı öngörülmüştür.

Ayrıca mahkemece de kararın evrak üzerinde verilmek suretiyle en çok üç gün içinde itirazı sonuçlandırması kabul edilmiş olup, bu süre mahkemenin itirazı gecikmeden sonuçlandırmasını sağlamak için getirilmiştir. Dolayısıyla belirtilen süre içinde hâkimin karar verememiş olması halinde, esasen ilgiliye tebliğle birlikte uygulamaya başlamış olan, ehliyetin geri alınması kararı devam edecektir.

Ayrıca 60 ncı maddeye eklenen son fıkra ile, gerek mahkeme ve gerekse idarî bir kararla ehliyetnamenin geçici olarak geri alınmasına ait bu cezanın infazı sırasında ehliyeti geri alınan kişinin yine araç kullandığı tespit edilirse, hakkında Trafik Kanununun 24 ncü maddesindeki ehliyetsiz karayolunda araç kullananlar için uygulanacak ceza işlemi tatbik edilmekle beraber, bu kere ehliyetnamesinin bir yıldan aşağı olmamak üzere geçici veya daimi olarak geri alınmasına da davaya bakan mahkemece karar verileceği hükmü getirilmiştir.

Madde 7. — Bu maddeyle kanuna iki madde eklenilmiştir.

Ek Madde 1. — Bu madde ile, yine nedenleri genel gerekçede açıklandığı üzere resmî şoför okul ve kurslarının Millî Eğitim Bakanlığınca açılması, ayrıca denetimi altında gerçek ve tüzel kişiler tarafından açılmasına bu Bakanlıkça izin verilmesi öngörülmüştür.

Millî Eğitim Bakanlığınca açılacak şoför okul ve kurslarının döner sermaye ile işletilmesi için Genel Bütçeden verilecek sermaye ile öğrenci ve kursiyerden alınacak ücret ve taşıma ve taşınmaz diğer mallarının oluşumu ve döner sermaye-

nin kullanılmasına ilişkin usul ve esasların bir yönetmelikte gösterileceği hükmü getirilmiştir.

Diğer taraftan, kısa zamanda daha çok sayıda okul veya kurs açılmasına o yönden de imkân sağlanması için, gümrük mevzuatına göre tasfiyesi gerekenlerle, Taşıt Kanununa göre hurdaya çıkan taşıtlardan, şoför eğitim ve öğretiminde kullanılmaya elverişli olanların Millî Eğitim Bakanlığına devredilmesi uygun görülmüştür.

Ek Madde 2. — Plâkaya göre ceza tutanağı tanimine dair genel gerekçede geniş şekilde açıklamada bulunulmuştur. Dolayısıyla bu madde ile getirilmek istenilen tedbir; Trafik Polisinin kontrol ve düzenleme hizmetlerinde ceza uygulama gücünü artırmağa yöneliktir. Bu arada şahsın haksız yere ceza ödememesi için gerekli tedbirde getirilmiştir.

Madde 8. — Bu tasarı ile şoför okul ve kurslarının ihdası ve öğrenimin bu kuruluşlarca yapılması sistemi getirildiği ve dolayısıyla «Şoför Aday Belgesi» denen ve öğrenim, yanında sorumlu bir şoförle münferit olarak karayoluunda devam etme imkânı veren şoför adayı belgesi usulü terkedildiği için 6035 sayılı Kanunun 23 ncü maddesinin (E) bendi ve 24 ncü maddesindeki «Ve şoför adayı belgeleri» deyimini ile; yine sistem değişikliği dikkate alınarak, 6085 sayılı Kanuna bir madde ilâvesini öngören 13.5.1964 tarih ve 471 sayılı Kanun kaldırılmıştır.

Madde 9. — Eklenen geçici maddelerle değişiklik hükümlerinin uygulama şekillerine açıklık getirilmiştir.

Geçici Madde 12. — Bu madde ile Millî Eğitim Bakanlığı tarafından açılacak şoför okul veya kursların bütün illerde en çok üç yıl içinde açılması zorunluluğu getirilmiş, ayrıca maddede sayılan bakanlıklarca şoför eğitim ve öğretimiyle ilgili araç ve gereçlerle taşınmaz malların aynı maksat için kullanılmak üzere Millî Eğitim Bakanlığına devri öngörülmüştür.

Geçici Madde 13. — Bu madde ile Millî Eğitim Bakanlığınca açılacak şoför okul ve kursları için, bu Bakanlıkça yeteri kadar kadro sağlanıncaya kadar, ilgili bakanlıklarla işbirliği yapılarak gerekli personelin temin edilebileceği hükmü getirilmiştir.

Geçici Madde 14. — Bu madde ile İçişleri Bakanlığınca teknik muayene ile ilgili teşkilâtın kurulması için gerekli süre ile, bu süre içinde muayene ve imtihan komisyonlarının, araçların fenni muayenelerine ilişkin görevler'nin, uygulamada boşluk olmaması için, bu bakanlıkça yapılması öngörülmüştür.

Ayrıca araçların teknik muayenesi için halen kullanılmakta olan teknik muayene istasyonları ile, diğer araç ve gereçlerin Bayındırlık Bakanlığınca (Karayolları Genel Müdürlüğü) İçişleri Bakanlığına devri öngörülmüştür.

Diğer yandan İçişleri Bakanlığınca bu hizmetin yürütülmesi için yeterli eleman sağlanıncaya kadar da, gerekli personelin Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıkları ile işbirliği yapılarak temin edilmesi uygun görülmüştür.

Geçici Madde 15. -- Bu madde geçiş maddesidir. Şoför okul ve kursları kuruluncaya kadar geçecek sürede uygulanacak hükümler belirtilmiştir. Ancak şoför okul veya kurslarından alınacak sertifikalara dayanılarak ehliyetname verme sistemi kuruluncaya kadar da, kaldırılmış bu'unan muayene ve imtihan komisyonlarının ehliyetname imtihanına ilişkin görevlerinin Trafik zabıtası tarafından yapılması öngörülmüştür.

Geçici Madde 16. -- Bu madde ile nedenleri genel gerekçede açıkça belirtildiği üzere Emniyet Genel Müdürlüğüne araç ve şoförler için merkezi kayıt sisteminin kurulması görevi verilmiştir.

Geçici Madde 17. -- İlgili tüzüğün altı ay içerisinde çıkarılması öngörülmüştür.

Madde 10. -- Yürürlük maddesi olup uygulama imkânlarına göre yürürlük süreleri ayrı ayrı düzenlenmiştir.

Madde 11. -- Yürütme ile ilgilidir.

Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu Raporu

Millet Meclisi
 Bayındırlık, İmar, Ulaştırma
 ve Turizm Komisyonu
 Esas No. : 1/470
 Karar No. : 15

24.12.1976

Yüksek Başkanlığa

6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesi, iki ek madde ile altı geçici madde eklenmesi hakkındaki kanun tasarısı, ilgili Bakanlık temsilcilerinin iştirakiyle Komisyonumuzda görüşüldü.

Tümü üzerinde yapılan görüşmeler sonucunda; mevcut Trafik Kanununun günün ihtiyacını karşılamaktan uzak bulunmuş olması ve tatbikatta yaratmış olduğu güçlükleri âzami şekilde bertaraf etmek trafikle münasebetli görülen kuruluş ve uzman kişilerin iştirak ettirilmesi suretiyle teşkil olunacak 5 kişilik bir Alt Komisyonunda tetkik ettirilmesine karar verilmiştir.

Birçok kurum ve kuruluşlardan celbedilen yetki'li uzmanlarla birlikte, konuyu, tatbikattaki aksaklıkları da gözönünde bulundurulmak suretiyle etraflıca tetkik eden Alt Komisyon 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 8, 22, 26, 57, 58 ve 60 ncı maddelerinin tadili, iki ek ve altı geçici maddenin ilâvesine mütedair olarak hazırlanmış bulunan tasarı üzerinde yaptığı tetkik ve müzakereler neticesinde, gerek tadili, gerek ek ve gerekse geçici olarak Kanuna ilâvesi istenen maddelerin, tasarıda zikredilmemiş olmakla beraber 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3, 4, 5, 7, 12, 16, 17, 31, 38; 47, 48; 49, 50 ve 64 ncü maddelerine sirayeti dolayısıyla tatbikattaki aksaklığı asgariye indirmek mülâhazası ile metne ithâ'i, ilâve edilmek istenen ek iki madde bölünmek suretiyle beş ek maddeye çıkarılmış, altı geçici madde ise ek maddelere aktarılması sebebiyle iki geçici maddeye indirilmiştir.

Konu memleketimiz için çok ehemmiyetlidir. Bazı kimselerce söylendiği gibi bir trafik anarşisi mevcuttur. Sabahleyin evinden çıkan her vatandaşın akşam eve girinceye kadar hatta evinde uğraştığı, karşılaştığı konu trafik konusudur.

Şehirde caddelerden geçilemediği tretuvar diye bir mefhum kalmadığı, sokak cephe evlerin zemin seviyesindeki dai-

relerinin bile motorlu vasıta tehdidinde olduğu, şehirlerarası yollarda hakikaten kanun, tüzük ve teknik gereği konulmuş, kaidelere uyulmadığı açıkça bilinen bir vakiadır.

Trafik ışığı konmamış, (Bir iki noktası hariç) İstanbul'un Bağdat Caddesinde, Ankara'mızın birçok sokak ve caddele-
rinde e-cümle «Tunalı Hilmi» de yoldan karşıdan karşıya geç-
mek büyük bir zaman (Yarım saat gibi) isteyen hüner ol-
mak seviyesine gelmiştir.

Anayollar trafiği çok artmış, bilhassa Ankara - İstanbul yolu TIR kamyonları ve yolcu ve eşya nakliyatı yapan otobüs, minübüs ve benzerlerinin, kamyon dolmuş vesaire gibi vası-
talarla hiç boşluğu bulunmayan aralıksız bir tren katarının seyrettiği yol şekline girmiştir.

Karayollarının bazı kesimleri günlük vasıta geçme kapa-
sitesinin üstünde çalışmaktadır. Bunun dışında trafik düze-
ninin başı boş denecek ve bu hissi verecek şekilde sürat, yük,
bilgi ve nizama uymamazlık yönünden sorumsuzca yürümek-
te olması yol trafik kapasitelerini düşük hale getirmiş ve em-
niyeti tamamen ortadan kaldıran hale gelmiştir.

Yolların kazalar veya başka sebeplerle zaman zaman tı-
kanması günlük meselelerden olmuştur. Yolda seyahatlere
çıkılmak mümkün fakat hedefe varmak veya geri dönmek ko-
nusunda bir korku, şüphe herkesin şuuruna işler hale gelmek-
tedir.

Zaman zaman gerektiği gibi olmasa bile, sıkı kontrol ve
tedbirler alınmakta olduğu da vakidir. İşte o hale her zaman
sahip olabilmek vatandaşın beklediği bir şeydir.

Dışımızdaki her ülkede ortaya konabilen nizamın b'zde
olmaması yapılamaması bahis konusu olmamalıdır. Olamaz
da.

Mesele, bazı basit gibi görünen tedbirlerin alınması ile
birlikte bilhassa koordinasyon ve kooperasyonun çok iyi bir
şekilde yapılması ile kısmen çözülebilecektir. Hizmetin, ka-
nun ve nizamın sıkı bir şekilde takibi, yine takibi ve uygu-
lanması ile yürütülememesi için bir sebep yoktur,

Bu hizmetin görülmesindeki dağınıklığın giderilmesi, ar-
tık bir zaruret halini almıştır. Usuller, nizamlar, bilgililerce or-
taya konacak, öğretilecek, eğitim yapılarak yerinde gösterile-
cek uyamayan uyarılacak ve sonra cezalandırılacaktır. Sabır-
la takip işidir. Çözülemez problem değildir. Yeterki bu konuda
çok değişik dallarda gerekli olan ihtisaslarada yer verilsin ve
yerinde kullanılarak konulan kaidelere uyulsun.

Bu konuda memleketimizde senelerden beri çok konuşulmuş, çok yazılmış, seminerler, paneller, kongrelerle kamu efkârı yaratılmış herkesin ilgi duyduğu bir hâdise haline gelmiştir.

Alt Komisyon üyeleri bütün dokümanları elde etmekle beraber, kendilerine verilen imkân içinde, en kısa zamanda «İyi» yi ortaya koyabilmek ve «Daha iyi» sini yapmaya fırsat hazırlayacak bir tertibi telkin ve tavsiye etmek düşüncesinde birleşmişlerdir. Bu sebeple de yukarda arz olunan fikir ışığı altında trafik konusu ile yakından ilgili dış memleketlerde tahsil yapmış, kurs ve seminerlere iştirak etmiş, teknik, idarî ve hukuk ilâ, otoritelerini ve kanunu uygulayanların sıkıntılarını ve tavsiye edecekleri çareleri dinlemeyi ve kendilerinden bu görüşmeleri yazılı olarak almak suretiyle konuyu değerlendirmeyi uygun görmüştür.

Böylece, davet edilen 49 değerli mütehassıs arkadaşlarımızla 8 toplantı yapılmış, 32'si fikirlerini anlatmışlar ve 18'i yazılı olarak düşüncelerini bildirmiş. Ayrıca ilgi duyan vâfeli veya vazifesiz vatandaşlardan da (4) rapor daha alınmıştır. Bunun dışında çok kısa bir müddet evvel Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu kongre sırasında çok değerli teknik raporlar ve geçen yıl yapılan uluslararası trafik sorunları ve trafik kazaları kongresine yerli ve yabancı mütehassısların sunduğu raporlar ve tavsiyelerle birlikte doküman miktarı çok artmıştır. Ayrıca sayın bir milletvekili arkadaşımızın talebi üzerine T. B. M. M.'ce kurulan Araştırma Komisyonunun trafik kazaları ve öngörülen çareleri belirten (Dönem 3, Toplantı 3) S. Sayısı : 673 10/5 No. lu) 2.5.1972 tarihli çok iyi hazırlanmış bir rapor da dokümanlar arasına katılmış, böylece hepsi bu yazımızın eki olarak Yüksek Heyetinize sunulmuştur.

Rapor vererek ilgisini esirgememiş ve tasarıya da katkıda bulunmuş olan değerli mütehassıs, bilgili ve çok tecrübeli arkadaşlarımıza, dernekler, federasyonlar, enstitülere teşekkürlerimizi arz ederiz.

Bazıları da ufak kitapçık halinde (Şoförler Federasyonunda olduğu gibi) diğerlerinde sayfalar içinde yapılan hülasalar mümkün olabildiği kadar taslaklar yerini bulmuş ve fakat bu güzel tavsiyelerin hepsinin kanun maddesi haline gelmesi çok kısa zamanda mümkün olmamış, bir kısım da ileride yapılacak tüzüklere girmek üzere bırakılmıştır.

Fütün bu rapor ve tebliğler dikkatle tetkik edildiğinde değişik ifadeler altında ve fakat aynı maksada dönebildiği aşikâr olarak görülmektedir.

Halk eğitimi, çocuk eğitimi, yetişkin eğitimi, şoför eğitimi, tekâmül eğitimi, hep eğitim.

Yolların teknik standartlara göre teknik olarak inşası, görüş imkânları yol kenarları tanzimi, ufkî ve şakulî kuplar, döverler, satih düzgünlüğü banketler, trafik işaret ve emniyet tesisleri, ulaşım, planlaması, şehir giriş ve çıkışları, trafiğe açık yolun yeniden yapımı, tamiri genişletilmesi, bakımı, yola giriş çıkış, kavşak teşkili gibi teknik esaslar.

Trafiğin tanzimi ehliyet, yük, yolcu taşıma esasları bunlarla ilgili taşımacılık esasları, malî ekonomik sigorta, tartı ve kontroller.

Hukukî durum, kazalar, ilk yardım, cezalar ve mahkemeler cephesi.

Çözüme kavuşturulması gereken işlerdir. İşte bir teknik işler inşaat, makine mühendisliği branşlarına ilâve olarak trafik mühendisliği, ulaştırma mühendisliği gibi branşlar doğurmuştur.

Ferdin ekonomik sosyal ve kültürel faaliyetinden ulaşım doğar, trafikte ulaşımın bir mahsulüdür.

Memleketimizde, kamu hizmeti olma dışında esnekliği, çabuk ve kolay ucuz yapı işi, aktarmasız, kapıdan kapıya eşya ve yolcu naklini kolay olması sebebiyle karayollarımız çabuk inkişaf etmiştir. Ancak, alınması gerekli tedbirlerin bu inkişaf ve süratle artan «trafik» ile beraber yürüyemeyişi bu kargaşalığı doğurmuştur. Normal netice denebilir. Çok hızlı bir gelişmedir.

Fransız, darbı meselinde şöyle diyor «Eğer bugün çok trafik kazası oluyorsa bu bugünkü insanların dünkü yollarda yarının vasıtaları ile hareket edisindedir.» Fransa planlarını ve diğer tanzim ve eğitim tedbirlerini uzun seneler içinde almış bir memlekettir. Biz ise sapanı bırakıp otomobil kullanmaya süratle geçiyor ve fakat yolu yapmakla beraber eğitimi ve takibi iyi yapamıyoruz, kedyduğumuz usul'lerimiz ve kanunlar kendi şartlarımıza adepte etmeden, uygun hale getirmedi, manaları bile başka türlü alarak kullanıyoruz.

Bütün bunların neticeleri hepimizin bildiği gibi :

	Motorlu vasıta	Kaza adedi	Ölüm	Yaralı
1945'te	9.600	—	—	—
1960'da	173.000	7.986	1.552	7.897
1973'de	700.000	41.100	4.280	24.734'e çıkıyor.

Her sene bir tûmenden fazla, her sene bir büyük zelzele-
nin faciası kadar ölüm.

«İnsan sevdiklerinden kaçını kaybederse o kadar kez
ölür» Publius Syrus'un bu sözü ne kadar hüznü.

Raporlara daima geçen bu şekildeki tablolara bakıp üzün-
tüye kapılmamalıdır.

Kazalarda % 78'i şoför, % 18'a yaya nisbetinde suçlu bu-
lunduğuna göre evvelâ «İnsan'ı eğitmek ve Karayollarında
ulaşım ve trafiği tanzim eden ve devamlı takip eden, zaman-
la çok çabuk inkişaf eden trafiğin yeniliklerine uyabilecek es-
neklikte, münhasıran bu işle meşgul, yurdumuzda devlet ve
diğer müesseselerde koordinasyonun çok zor yürütülmesi se-
bebiyle, tek bir teşkilâtın elinde olması zarureti bütün rapor-
ların birleştiği bir netice olmaktadır.

Bu sebeple böyle bir kuruluşu süratle sağlamak gerekli
yardım ve teşebbüslere, teçhizat, alet, edevat sağlanmasına
yardımcı olmak üzere Hükümetin, gerektiği hallerde, kanun
gücünde kararnameler çıkarması gerekmekte olduğunu
ehemmiyetle öneririz.

Bugün böyle bir kuruluş yok diye hizmeti olduğu şekilde
bırakamayız. Son günlerde ilgili kuruluşların dikkatimizi çe-
ken bir gayrete girişti televizyonda, arazide, şehirlerde eğitim
ve takip faaliyetlerin artması mektup ve telgraflarla kcm's-
yon üyelerinin aydınlatılması yeniden faaliyete girme heve-
sinin belirtisi olarak kabul edilebilir.

Elimizdeki mevzuatı, elemanı ve teçhizatı iyi kullanmayı
sağlayacak bir tertibe gitmemiz şarttır. Bu da yukarıda bah-
solunan kuruluşun tahakkukunu aceleleştirmekle birlikte ida-
reler arasında kuvvetli ve müessir bir koordinasyon sağlaya-
cak bir ünite ile olacaktır.

Bu usul bir çok büyük hizmetlerin tahakkukunda denen-
miş başarılı olmuş, bilhassa turizm ve ulaşım koordinasyonu
hizmetlerinde böyle kurullara verilen vazifelerde çok iyi ne-
ticeler alınmıştır.

Alt komisyonumuz tasarı üzerinde getirdiği en mühim
yenilik yüksek koordinasyon kurulu adı ile bir kuruluşa yer
vermesidir.

Teknik ağırlığı çok fazla olan, hukuk, ekonomi, sağlık
bilgileri isteyen, mevzuatın ciddi olarak eğitilmiş kâfi mik-
tarda elemanla takibini isteyen, bu kontrol eleman'arının
ayrıca takibini isteyen, sürücü, şoför, halk ve kanun takipçi-
lerini isteyen bu mühim hizmet ancak bu yüksek düzeyde ku-

rulacak koordinasyon heyetinin sıkı takibi ile işin hakiki sahibi çıkıncaya kadar yürütülebilir.

Rapor veren değerli arkadaşlarımın; idarelerin, şoförlerin, nakliyecilerin, yolcular ve yayaların, sosyal alışkanlıkların, kusuru diye çok realist görüşle belirttikleri kusurlar, başka memleketlerde uygulanan usullerin bize uygun düşecek şekilde tadili trafik kargaşalığına şimdiye kadar girmemiş ve çok yüklü bulunan Millî Eğitim Bakanlığına bu tasarı ile verilen yükün hafifletilmesi, ana okulundan üniversiteye kadar her nevi okulda sınıf geçmeye müessir olacak, fakat daha çok tatbikata yönelik trafik derslerinin konulmasını, trafik kazalarında zamanında müdahale ve ilk yardım yapılması (Ölüm nispeti % 50 azalıyor) ve diğer çok mühim tavsiyeler kanunun ve müzakereye esas olan tasarının maddeleri içine sıkıştırılmaya çalışılmış ve bu şekilde şimdi büyük külfetlere sebep olacak teşkilât ve teçhizat aktarılmasından kaçınmanın yurt hizmetine geçici bir müddet içinde olsa faydalı olacağı ümidiyle bu rapor sunulmuştur.

Bu hizmetin daha uzun yıllar karayollarımızda devamlı olarak inşaat ve ıslahat yapılacağını gözönünde tutarak karayolu yolcu ve eşya taşıma işletmesini yani trafiği tertipleyecek ve sadece bu hizmet ile vazifelenecek teknik idarenin devamlı koordineli bir şekilde çalışma gereği gözden kaçmamalıdır.

Çocuk, genç, yaşlı, kadın, erkek, köylü, şehirli, her türlü vatandaşın motor çağının gereklerinin anlaşılması eğitiminde her nevi vasıttan faydalanılması şarttır.

Alınacak bütün tedbirlerle kimsenin kanununda faydasız olduğu diye bir netice çıkaracak fikre gelmemesine bilhassa itina edilmelidir.

Cezaların daima rayiçlere uygun olmasını sağlayacak değişik bir sistem tavsiye edilmiştir.

Aslında cezanın «Terbiye edici bir fazileti» vardır. Miktar mühim olmamak gerekir. Ancak bu terbiye için bazı kriterler uygulamak lâzımdır. Maddelerde tavsiyelere uyarak taddiller yapılmıştır.

Cezanın puanlama esasına dayanan haline gelmesi düşünülebilir. Yetkiler alınıp, mahkemeler işleri kolaylaştıracak şekle gelmelidir.

Bir çok maddeler, şehirlerde park yeri, dolmuş, minütüs ve benzeri vasıtaların disiplin içinde olmaları tüzüklerde yer alacak hususlar olarak bırakılmıştır.

Sicil tutma çok dikkat ve teknik bilgi isteyen bir iş'tir. Zaman içinde yapılacaktır. Tasarıda daha uygun biçimde işi yürütecek tadil yapılmıştır.

Bugün üniversite mezunu bile bazı hallerde yedek subay olmamaktadır. Askerde ortaokul ve lise mezunu bir çok genç bulunmaktadır. Bunları jandarma sınıfına ayrılarak ve trafik zabıtası eğitiminden geçirilerek kontrol ve takip işlerinde kullanmak ve böylece kadroyu genişletme imkânı tasarıya getirilmiştir.

Trafik idaremiz çeşitli iç ve dış yardımlar görmüş araç ve gereçlerle teçhiz edilmiştir ama kâfi değildir. Bu vasıtaların artırılma işine bir an evvel geçilmelidir.

Karayollarımızda bir problem de başıboş hayvanların trafiğin en kesif olduğu bölgede (İstanbul - Ankara yolu, Bafra, Samsun, Çarşamba) yolda her yerden geçmeleri yol üstünde yatmaları, yollara ışiksiz ve işaretli vasıta terkedilmesi meseleleri tüzüklerde tedbirler alınmaya değer kaza sebebi hadiselerdir.

Büyük kentlerde mesai saatlerini ayarlamak ve trafiği çok olan yollarda bazı transit trafiğinin diğer bir yola kaydırılmasında ferahlık yaratacağı kanısına varılmıştır.

Yukarıda arz olunan sebepler yerinde görülerek tasarının tümü kabul edilerek maddelerin müzakeresine geçilmiş ve Alt Komisyonca getirilen metin müzakereye esas alınmıştır.

Tasarı metninde olmayan 1 nci çerçeve maddeyle getirilen bu madde ile değiştirilen, 6085 sayılı Kanunun 3 ncü maddesi Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesindeki birimleri daha etkin bir kontrol yüzeyi sağlayabilmek üzere yeniden düzenlemeyi amaçlayan madde, metne ilâve edilmek suretiyle kabul edilmiştir.

Yine 1 nci çerçeve maddeye getirilen, bu madde ile 6085 sayılı Yasanın 4 ncü maddesinde de değişikliğe tâbi tutularak yeni görevler verilen Karayolları Genel Müdürlüğünün bu görevi yapabilmesi için zorunlu bulunmuş ve yeniden hazırlanan madde Komisyonumuzca kabul edilmiştir.

3 ncü çerçeve maddeyle getirilen, önemli bir yarar sağlayamayan Merkez Trafik Komisyonu tümüyle ortadan kaldırılmış yerine daha üstün görev yapabilecek bir birim düşünülmüş ve buna ait hükümler ek maddelerle getirilmiş olması sebebiyle 6085 sayılı Kanunun 232 sayılı Kanunla değişik 6 ncü maddesinin kaldırılması komisyonca kabul edilmiştir.

4 ncü çerçeve maddeye getirilen, bu madde ile il trafik

komisyonları yeniden düzenlemiş; uzun yıllardan beri yapılan uygulama sonucunda aktif görev yapma olanağı olan kurumlar eklenmiş ve bazı pasif kurumlar çıkarılmak suretiyle 232 sayılı Kanunun 7 nci maddesi değiştirilmek suretiyle kabul edilmiştir.

5 nci çerçeve maddeye getirilen ve bu madde ile taşıtların fennî muayenelerine ilişkin işlemlerin bu konuda teknik personel ve gereçlere sahip olan Karayolları Genel Müdürlüğü'nce yapılması uygun bulunmuştur. Aynı madde ile Bayındırlık Bakanlığınca düzenleme için yönetmelik çıkarma yetkisi verilmek suretiyle tasarının 1 nci çerçeve maddesiyle değişikliğe tâbi tutulan 8 nci madde değiştirilerek kabul edilmiştir.

6 ncı çerçeve maddeye getirilen, hızı gelişmekte olan ülke ulaşım ağına paralel yapıların bu ağa yatırılan kaynakların yarasını azaltmaması için kontrolünü öngörmekte olup eski madde hükümlerine açıkık getirilmesi için yeniden düzenlenmek suretiyle 6085 sayılı Kanunun 12 nci maddesi değiştirilerek kabul edilmiştir.

7 nci çerçeve maddeye getirilen ve bu madde hüküm ile yukarıdaki maddeye paralel olarak belediye sınırları içindeki tesislere ilişkin hükümleri getirmektedir. Eski madde daha açıklayıcı olarak yeniden düzenlenmek suretiyle 6085 sayılı Kanunun 16 ncı maddesi komisyonumuzca kabul edilmiştir.

8 nci çerçeve maddeye getirilen, tescil ve trafik ruhsatnamesi vermek üzere Karayolları Genel Müdürlüğü göre lendirilmiş olup yeni düzenleme ile taşıt satışları yeniden düzenlenmiş ve motorsuz taşıtlar tescil ve trafik ruhsatnamesinden muaf tutulması öngörülerek 6085 sayılı Trafik Kanununun 17 nci maddesi yeniden düzenlenerek kabul edilmiştir.

Komisyonumuzca, tatbikatta bazı ihtilâtlara sebep olacağı görüşüne varılarak tasarı ile getirilen 8 nci maddenin metinden çıkarılması uygun görülmüştür.

9 ncu çerçeve maddeyle getirilen, taşıtların belirli aralıklarla muayene edilmesini öngören bu madde sorumlu kurum değişikliği için yeniden düzenlenmesi uygun görülerek tasarının ikinci çerçeve maddesiyle getirilen 22 nci madde değiştirilmek suretiyle kabul edilmiştir.

10 ncu çerçeve maddeyle getirilen, ehliyetname verme koşullarını düzenleyen esas kanunun 26 ncı maddesi yeniden ele alınmış ve ehliyetnameden önce eğitim görme zorunluğu getirilmiş. Ancak bu eğitim ek maddelerde de görüleceği gibi merkezi bir birim tarafından koordine edilecek değişik kurumlar tarafından yapılacağı hükme bağlanarak 6085 sayılı

Kanunun 31 nci maddesi değiştirilmek suretiyle kabul edilmiştir.

11 nci çerçeve maddeye getirilen ve bu maddeyle eskiden tümüyle yasak olan alkolün, trafik güvenliğini azaltmamak koşuluyla, belirli bir miktar alınmasına izin verilebilecektir. Bu miktar tüzükte saptanmak suretiyle 31 nci madde komisyonumuzca kabul edilmiştir.

12 nci çerçeve maddeye getirilen, geçme koşullarını düzenleyen 38 nci madde 1968 de Viyana'da imzalanan karayolu trafik konvansiyonuna uygun hale getirilmiş böylece geçişler sırasında oluşan bazı kazaların önlenmesine yönelik tedbirler alınmıştır. Trafik hacminin artması üzerine hızla sorun olan geçme eylemine böylece ek bir güvenlik getirilmek suretiyle 38 nci madde komisyonumuzca değiştirilerek kabul edilmiştir.

13 ncü çerçeve maddeye getirilen ve bu madde ile esas yasanın 47 nci maddesi değiştirilmiş ve şehir dışı yollarda yapılan yarışlar için Karayolları Genel Müdürlüğünden izin alma gereği metne ilâve edilmek suretiyle 47 nci madde komisyonumuzca kabul edilmiştir.

14 ncü çerçeve maddeyle getirilen ve bu maddeyle yasanın iki maddesi değiştirilmiştir. 48 nci madde değişikliği ile kaza yerinde alınacak önlemler düzenlenmiş ve karaya girenlerin tümünün uygun görmesi koşuluyla maddî hasarla sonuçlanan olayların trafiği ve yetkilileri işgal etmesi önlenmiştir. 49 ncu maddede yapılan değişiklik ile trafik kazalarında yaralananları korumak için ek hükümler getirilmiş, 48 ve 49 ncu maddeler komisyonumuzca değiştirilerek kabul edilmiştir.

15 nci çerçeve maddeyle getirilen ve bu maddeyle evvelce verilen kanun teklifiyle istenen 50 nci madde değişikliği aynen metne alınmış ve sorumluluk hukuk yasalarımızın benzediği orta Avrupa hukukuna paralel olarak mal sahibinden işleticiye aktarılmıştır. Böylece yasanın hukukî uygulanırılığı artmış sorunlar önemli oranda azalmış olacağı kanısına varılarak 50 nci madde komisyonumuzca kabul edilmiştir.

16 nci çerçeve maddeyle getirilen ve bu maddeyle yasanın cezalara ilişkin maddeleri ele alınmış ve cezaların etkinliğini artırmak için her sene değişme olanağı getirilmiştir. Buna göre cezalar belirli bir meblâğın katlarına göre alınması öngörülerek aynı kanunun 232 sayılı Kanunla değişik 57 nci maddesi metne ilâve edilerek kabul edilmiştir.

17 nci çerçeve maddeyle getirilen ve bu maddeyle bazı

maddelerin değiştirilmesi üzerine ortaya çıkan yeni durumlar için cezalar düzenlenmiş ve madde yine hareketli ölçek sistemine uydurulmak suretiyle 58 nci madde bu şekliyle komisyonumuzca kabul edilmiştir.

18 nci çerçeve maddeyle getirilen ve bu maddede yapılan değişiklikle sürekli olarak suç işleyen kişilerin ehliyetnamelerinin mahkeme kararıyla otomatik iptal etme hükmü getirilmiş ve 60 nci madde bu şekliyle komisyonumuzca kabul edilmiştir.

19 ncu çerçeve maddeyle getirilen ve trafik mahkemelerinin sanığın bulunmadığı hallerde de hüküm verme olanağını sağlamak üzere bu madde getirilmek suretiyle 64 ncü madde komisyonumuzca metne ilâve edilmiştir.

20 nci çerçeve maddeyle getirilen ve bu maddeyle ek 1 nci madde okullarda trafik eğitiminin daha tutarlı olarak ele alınmasını sağlamak için düzenlenmiştir. 2 nci ek madde uygulamadaki zorluklardan biri olan şoförün saptanamaması halinde yapılacak eylemleri tanımlamakta olup plâka numarasından zabıt düzenleme yetkisi getirilmektedir. Ek 3 madde ile mahkemeleri çok işgaleden Türk Ceza Kanununun 565 nci maddesinin uygulanmasına yeni bir yön vermektedir. Böylece gereksiz binlerce dava mahkemelerden geri çekilecektir. Ayrıca saygısızca taşıt sürme cezalandırılmıştır.

Bu maddeyle getirilen ek 4 ncü madde Karayolları Genel Müdürlüğünde bir bilgisayar merkezi kurulması öngörülmüştür. Diğer bir ek madde ile yasanın ortaya çıkardığı yönetsel sorunları ortadan kaldırmak için evvelce de bahsedilen bir birim oluşturulmuş ve bu şekilde tasarıda çerçeve 7 nci maddeyle getirilen 1 ve 2 nci ek maddeler değiştirilerek bunlara ilâve olarak da gerekçede açıklandığı veçhile 3, 4 ve 5 nci ek maddeler eklenmek suretiyle komisyonumuzca kabul edilmiştir.

21 nci maddeyle getirilen ve bu maddeyle 2 geçici madde getirilmiş olup, bunların 1 ncisi mal sahipliği ve hukukî sorumluluğa ilişkin değişikliklerden doğacak mağduriyetleri önlemek için getirilmiştir. 2 nci geçici madde tüzüğün yeniden düzenlenmesine ilişkin Hükümet tasarısındaki çerçeve 9 ncu maddeyle getirilen 6 geçici maddeye lüzum görülmemiş ve komisyonumuzca metne 12 ve 13 ncü maddeler olarak ithali uygun görülmüştür.

Yine tasarının 10 ncu maddesinin kapsamı genişletilmek suretiyle 22 nci madde olarak değiştirilmiş ve 11 nci maddesi de 23 ncü madde olarak aynen ve kanunun başlığı da yapılan ilâve ve değişiklikler sebebiyle yeniden kaleme alınmak su-

retiyile kabul edilmiş ve yapılan bu değişiklik ve ilâve'lerle tasarı komisyonumuzca kabul edilmiştir.

Başkanlığınızca komisyonumuza, 16.7.1976 tarihinde havale edilen 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesi, 2 ek madde ile 6 geçici madde eklenmesi hakkındaki kanun tasarısı komisyonumuzda görüşülerek 22.12.1976 Çarşamba günü saat 15.00 te karara bağlanmıştır. Komisyon Raporu ve Komisyon değişikliği ekte arz edilmiştir.

İçişleri Bakanının tasarıyı İçtüzük madde 38'e göre Genel Kurul Gündemine alınması istemi; 22.12.1976 da kabul edilmiştir. Oturum Başkanı; Genel Kurul görüşmelerine esas olarak Komisyon değişikliğinin olacağını beyan etmiştir.

Genel Kurulun tasviplerine arz edilmek üzere Yüksek Başkanlığa saygı ile sunulur.

Komisyon Başkanı yerine

Sözcü
İstanbul
M. Emin Sungur

Kâtip
Abdullah Eazencir
İmzada bulunamadı

Ankara
Necdet Evliyagil

Erzincan
Hasan Çetinkaya

Gaziantep
Mehmet Özkaya
İmzada bulunamadı

Kahramanmaraş
Mehmet Pamuk

Zonguldak
Orhan Göncüoğlu

Bu rapor sözcüsü
Adana
İlter Çubukcu

Ankara
Orhan Alp
İmzada bulunamadı

Ankara
İlyas Seçkin

Erzurum
Yahya Akdağ
İmzada bulunamadı

İzmir
İsmail Taşlı
İmzada bulunamadı

Manisa
Necmi Çzgür
İmzada bulunamadı

**6085 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNUN BAZI
MADDELERİNİN DEĞİŞTİRİLMESİ İKİ EK MADDE İLE
ALTI GEÇİCİ MADDE EKLENMESİ HAKKINDA KANUN
TASARISI (Hükümet Teklifi) (*)**

MADDE 1 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232. sayılı Kanunla değişik 8. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

«MADDE 8 — Kayıt ve tescile bağlı taşıt ve lâstik tekerlekli traktörlerin teknik muayeneleri her ilde ve gerekli görülen ilçelerde İçişleri Bakanlığınca kurulacak Teknik Muayene Birimlerinde veya bu Bakanlıkça yetkili kılınacak özel Teknik Muayene İstasyonlarında yapılır.

Teknik muayene birimlerinin kuruluş ve görevlerine ilişkin esaslar özel teknik muayene istasyonlarının açılış ve kapanışına ait şekil ve şartlar ve bunların denetimi ile teknik muayene birim ve istasyonlarında alınacak ücret esasları İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak bir yönetmelikte gösterilir».

MADDE 2 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 22. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

«MADDE 22 — Kayıt ve tescile bağlı araçların teknik muayenesi zorunludur. Hangi aracın zaman süresinde ve nasıl teknik muayeneye tâbi tutulacağı, İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak Yönetmelikte gösterilir.

Muayeneler teknik muayene birimi veya istasyonu bulunan herhangi bir il veya ilçede yaptırılabilir.

(*) Millet Meclisi, Tutanak Dergisi D. 4 T. 4 (S. Sayısı 428).

Trafiğe çıkan araçlar trafik polisince her zaman denetlenebilir, ve trafiğe elverişli olduğundan şüphe edilen araçlar teknik muayenesi yaptırılmak üzere her zaman teknik muayene birim veya istasyonuna gönderilebilir.

a) Süreleri içinde muayeneye getirilmeyen araçların muayenesi yapılincaya kadar,

b) Muayenesinde trafiğe elverişli olmadığı anlaşılanların tesbit edilen arızaları giderilinceye kadar; trafiğe çıkarılmaları yasaktır.

Bu yasağa aykırı hareket halinde araçlar zabıtaca trafikten men olunur.»

MADDE 3 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 ve 866 sayılı kanunla değişik 26. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

«MADDE 26 — Şoför veya sürücü ehliyetnamesi almak için;

A — Bisiklet kullananların 12, amatör ehliyetnamesi veya traktör ehliyetnamesi alacakların 18, profesyonel ve ağır vasıta ehliyetnamesi alacakların 19 yaşında olmaları, azami yüklü ağırlığı 14.5 tonu geçen kamyon ve istiap haddi 36 yolcuyu geçen otobüs veya römorklu ağır taşıtları kullanabilmek için en az beş yıllık ağır vasıta ehliyetnamesine sahip olmaları,

B — Sürücü veya traktör ehliyetnamesi alacakların okur-yazar, şoför ehliyetnamesi alacakların ilk okul mezunu olmaları,

C — Evvelce verilmiş bir ehliyetnamenin daimî olarak geri alınmamış olması, eğer geçici olarak geri alınmış ise müddetinin dolmuş bulunması,

D — Resmî şoför okulu veya kursunu başarı ile bitirerek sertifika alınmış olması, (özel şoför okul veya kursunu bitirmiş olanların ayrıca resmî şoför okul veya kursunda sınava girip sertifika almaları zorunludur.),

E — Profesyonel şoför ehliyetnamesi sahibi olup da ücret karşılığı yolcu taşınması yapacakların resmî şoför okul veya kursunda yapılacak özel sınavda da başarı göstermeleri,

F — Sağlık ve teknik muayenesinde şoför veya sürücülüğe mani bir hali bulunmadığının anlaşılması,

G — Ehliyetname alacakların Türk Ceza Kanununun 403-404 ve 448-450. maddelerinde yazılı suçlardan mahkûm edilmemiş olmaları ve 414-418, 429-436, 491-493, 495-503, 508-510. maddelerinde yazılı suçlarda bir veya birkaçı ile mükerrer olarak mahkûm edilmemiş olmaları şarttır.

Askerî ehliyetnameleri haiz askerî şoförlerden resmî şoför okulu veya kursu tarafından yapılacak imtihanı müteakip kazananların, askerî şoför ehliyetnameleri yukarıdaki (A) ve (B) fıkralarında yazılı şartlar aranmaksızın vize edilir. Vize edilen bu ehliyetnameleri trafik ehliyetnamesi niteliğinde olup şahsın askerliği süresince ve sadece askerî taşıtlar için geçerlidir. Bu vizeler harca tâbi değildir.

(D) bendine göre sertifika almış olanların sertifikalarının verilmiş tarihinden itibaren en geç (3) yıl içerisinde kazandıkları tür ehliyetnamesini almaları zorunludur.

Bu süre içerisinde ehliyetnamesini almak üzere müracaat etmemiş olanların müracaat işlemleri ve sertifika imtihanları yenilenir.

Sürücü ehliyetnamesi alacak olanlar resmî şoför okul veya kurslarından yalnız imtihana tâbi tutulurlar.

Şoför veya sürücü ehliyetnameleri, hak sahiplerinin ikametgâh veya iş yerlerinin bulunduğu il trafik şube veya bürolarınca verilir.».

MADDE 4 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 57. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

«MADDE 57 — Bu kanunun;

— 25, 27, 33 ve 35. maddelerine aykırı hareket eden sürücüler ile 45. maddesine aykırı hareket eden yayalardan 25.— TL. sı.,

17, 18, 19, 20, 22 ve 43. (tehlikeli madde taşınması hariç) maddelerine aykırı hareket eden sürücüler, 21. maddesine aykırı hareket eden motörsüz taşıt sahibi ile 46. maddesine aykırı hareket edenlerden 50.— TL.,

B — 25, 27 ve 35. maddelerine aykırı hareket eden şoförlerden 50.— TL.

19 ve 20. maddeleri ile 22. maddenin (a) bendine aykırı hareket eden şoförler ve 21. maddesine aykırı hareket eden motörlü taşıt sahibi ile 44. maddesine aykırı hareket eden sürücülerden 100. TL. sı.

C — 20, 30, 36, 37, 38, 39, 40, 41 (şehirlerarası karayollarında bırakılanlar hariç) ve 42. maddelerine aykırı hareket eden şoför ve sürücüler ile 54. maddesine aykırı hareket edenlerden 150. TL.

D — 24. maddesine aykırı hareket eden sürücülerle, 32 ve 34. maddelerine aykırı hareket eden sürücü ve şoförlerden 200.— TL. sı

trafik para cezası alınır.

E — 17, 18, 20, 22/A, 24, 25, 32. maddelerine aykırı hareket halinde taşıtı kullandıranlar da şoför ve sürücüler gibi cezalandırılır.

Trafik para cezalarına karşı tutanağın düzenlendiği tarihten itibaren 15 gün içersinde mahkemeye itiraz olunabilir.

15 gün içinde itiraz olunmayan cezalar kesinleşir.

Ceza tutanağının plâkaya göre düzenlenmesi halinde ödeme ve itiraz müddeti tutanağın trafik şube veya bürosunda ilgiliye tebliği tarihinden itibaren başlar.

Mahkemeye itiraz yürütmeyi durdurmaz.

İtiraz üzerine mahkemece evrak üzerinde yetinilmeyip duruşma yapılmasına karar verildiği takdirde yapılan çağrıya itiraz edenin uymaması halinde itirazdan vazgeçmiş sayılır.

Para cezaları, kendilerine sayman mutemetliği görevi verilmiş trafik polisince yerinde veya trafik şube ve bürolarında makbuz mukabilinde tahsil olunur.

Bu makbuzlar damga resminden muaftır.

Ödeme derhal yapılmadığı takdirde, trafik para cezası 7 gün içinde ödenir.

Bu süre içersinde ödenmeyen para cezaları üç misli olarak 6183 sayılı Âmmeye Alacaklarının Tahsili Usulü hakkında kanun hükümlerine göre takip ve tahsil olunur.

Ödemelerde son gün resmî tatile rastlıyorsa, ödeme süresi tatili takip eden ilk iş günü sonunda biter.

Yukarıdaki fıkralara göre ödenecek trafik para cezaları herhangi bir mal sandığına veya trafik şube veya bürolarındaki sayman mutemetlerine ödenebilir. Bu ödeme posta ile de yapılabilir. Paranın postaya verilmiş tarihi ödeme tarihi sayılır.

Paranın yatırıldığı mal sandığı veya sayman mutemedi tutanağı düzenlenen trafik şube veya bürosuna hemen bilgi verir.

Bu kanuna veya trafik işlemleri ile ilgili olarak diğer kanunlara göre tahsil olunacak çeşitli gelir ve cezaların muhasebe usulleri, sayman mutemetlerinin görevleri, işlemlerde kullanılacak belge, cetvel ve makbuzların tâbi olacağı kayıtlar, toplanan paraların banka veya saymanlık veznelerine tevdiine dair işlemler, İçişleri ve Maliye Bakanlıklarında birlikte çıkarılacak bir yönetmelikte belirtilir.».

MADDE 5 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 58. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

MADDE 58 — Bu kanunun

A — 10 ve 15. maddelerine aykırı hareket edenlerle 22/b maddesine aykırı hareket eden şoförler ve taşıtı kullandıran'ar 200.— liradan 750.— liraya kadar hafif para cezası ile cezalandırılırlar.

43. maddesine aykırı olarak istiap haddinden fazla yolcu alınması halinde şoför ile fazla yolcuyu aldırırlar 100.— liradan 500.— liraya kadar hafif para,

43. maddesine aykırı olarak gabari dışında eşya yüklenmesi açık yük üzerine veya nakil vasıtası dışına yolcu bindirilmesi hallerinde şoförle, eşyayı yükleten veya yolcu bindirenler 250.— liradan 500.— liraya kadar hafif para,

43. maddesine aykırı olarak alınan yükün, trafik ruhsatnamesinde gösterilen istiap haddinden % 10'a kadar (% 10 dahil)

fazla olduğu veznen sabit bulunması halinde Şoförler ve yükletenler 250 — liradan 500.— liraya kadar hafif para; % 20'ye kadar (% 20 dahil) fazla olduğu veznen sabit bulunması halinde Şoförler ve yükletenler 500.— liradan 750.— liraya kadar hafif para; % 20'den fazla olduğu veznen sabit bulunması halinde Şoförler ve yükletenler 750.— liradan 1.000.— liraya kadar hafif para cezaları ile ceza'andırılırlar.

Yukarıdaki suçları işliyenler; haklarında ceza zaptını tanzim eden trafik polisi sayman mutemetliği görevini haiz ise, ilgilinin fiiline terettüp eden cezanın asgari haddini derhal ödemesi, trafik polisi sayman mutemetliği görevini haiz değilse, cezanın zaptın tanzimi tarihinden itibaren 7 gün içinde, 57. maddede belirtilen mercilere ödenmesi halinde takibat yapılmaz.

B — 11, 12, 14, 16 ve 47. maddelerine aykırı hareket edenlerle, 41 (yalnız Şehirlerarası karayolları üzerinde bırakılanlar), 43 ve 49. maddelerine aykırı hareket eden Şoför ve sürücüler ile 33. maddesine aykırı hareket eden Şoförler ve 17, 18 ve 24. maddelerine aykırı hareket eden Őoförlerle taşıtı kullandıranlar, 43. maddesine aykırı olarak tüzükte tesbit edilen Şekil ve Şartlar dışında tehlikeli maddeler yüklenmesi halinde Şoför ve sürücülerle yükletenler; 500.— liradan 1.000.— liraya kadar hafif para cezası ve icabına göre ayrıca 3 aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar.

C — 31. maddeye aykırı olarak alkollü içki almak suretile taşıt kullananlarla, bunlara bilerek taşıt kullandıranlara 500.— liradan 1.000 liraya kadar hafif para cezası ile 15 günden 4 aya kadar hafif hapis cezası,

ayni maddeye aykırı olarak uyuşturucu veya keyif verici maddeler almış olmak suretile taşıt kullananlarla bunlara bilerek taşıt kullandıranlara 1.000.— lira hafif para cezası ile, iki aydan bir yıla kadar hafif hapis cezası verilir.»

MADDE 6 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı kanunla değişik 60. maddesinin son fıkrası aşağıdaki Şekilde değiştirilmiş ve bu maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

«Adli veya idari bir karar almadıkça bu kanuna aykırı» hareketten ötürü Şoför ve sürücü ehliyetnameleri geçici de olsa, alınamaz.

Bu kanunun 57. maddesine göre verilecek cezalardan başka emniyet müdürünün önerisi ve valinin onayı ile kanunun 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, (şehirlerarası karayolları üzerinde bırakılanlar hariç) ve 42. maddelerine aykırı hareketten dolayı 6 ay içinde aynı maddeden veya ayrı ayrı maddelerden üç defa trafik cezası almış olan şoför ve sürücülerin ehliyetnameleri, ihlâl ettiği kuralların ağırlığına göre, on günden iki aya kadar geri alınır.

Ehliyetnamenin geri alınmasına karar verilen kimse, bu işlerin kendisine tevdiinden itibaren on gün içinde idare nezdinde itiraz edebilir.

İtiraz tarihinden itibaren evrak, en çok iki gün içinde mahkemeye tevdi olunur. Mahkeme bu konuda üç gün içinde evrak üzerinde talebi sonuçlandırmak mecburiyetindedir.

İdarece itiraz tarihinden itibaren en çok iki gün içinde evrak mahkemeye tevdi edilmediği takdirde, karar kendiliğinden kalkar.

Ehliyetnameleri adli veya idari mercilerce geçici olarak geri alınmış olanların, geri alınma süresi içinde araç kullanmaları halinde kanunun 24. maddesine göre haklarında ceza işlemi yapılmakla beraber ayrıca davaya bakan mahkemece daha önceki geri alınma cezasının, infaz süresi de dikkate alınarak ehliyetnamenin bir yıldan aşağı olmamak üzere geçici veya daimî olarak geri alınmasına hükmolunur.».

MADDE 7 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununa aşağıdaki maddeler eklenmiştir.

Ek MADDE 1 — A) Traktör ve şoför ehliyetnamesi alacakların yetiştirilmesi için Millî Eğitim Bakanlığınca gerekli görülen yerlerde şoför okul veya kursları açılır ve denetimi altında gerçek veya tüzel kişiler tarafından şoför okul veya kursları açılmasına izin verilebilir.

Millî Eğitim Bakanlığınca açılacak okul ve kurslar, mesleki ve teknik öğretim müsteşarlığı bünyesinde kurulacak bir daire başkanlığı tarafından yürütülür.

Resmî veya özel şoför okul ve kurslarının açılış ve kapanışı-

na ait şekil ve şartlar ile giriş, çalışma ve sınav usulleri ve eğitim ve denetim esasları, Millî Savunma, İçişleri, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıklarının görüşleri alınmak suretile Millî Eğitim Bakanlığınca, çıkarılacak yönetmelikte gösterilir.

B — Millî Eğitim Bakanlığınca açılan şoför ve okul kurslarının döner sermaye ile işletilmesi amacı ile Millî Eğitim Bakanlığı bütçesine konulacak ödeneklerden 30 milyon liraya kadar döner sermaye verilebilir. Bu miktar Bakanlar Kurulu kararı ile bir katına kadar arttırılabilir.

Döner sermayenin işletilmesinden elde edilecek kârları, ödenmiş sermaye miktarı yukarıda belirtilen limite ulaşınca kadar mevcut sermayeye eklenir. Ödenmiş sermaye miktarı bu limite ulaştıktan sonra kârlar bütçeye gelir kaydedilmek üzere mal sandıklarına yatırılır.

Açılacak olan okul ve kurslardan uygun görülenler döner sermaye vermeye ve bunlardan birinden diğerine sermaye aktarmaya Millî Eğitim Bakanlığı yetkilidir.

Yapılan bu değişikliklerden Maliye Bakanlığınca bilgi verilir.

Özel ve tüzel kişiler döner sermaye işletmelerine yardım ve bağışta bulunabilirler. Ancak bu yoldan sağlanan gelirler sermaye ilitite bağlı kalmaksızın mevcut sermayeye eklenir.

Döner sermaye işlemleri, 1050 sayılı Muhasebe-i Umumiye Kanunu ile 2490 sayılı Arttırma, Eksiltme ve İhale Kanunu hükümlerine tâbi değildir.

Her okul müdürü aynı zamanda döner sermaye işletmesinin müdürü olup yönetim işlerinde tek başına, malî işlerde saymanla birlikte sorumludur. Sayman Maliye Bakanlığınca atanır.

Her çalışma dönemi sonunda, döner sermaye işlemlerine ilişkin olarak düzenlenecek bilânço, ekleri ve bütün gelir ve gider belgeleri malî yılın bitiminden itibaren 4 ay içinde Sayıştay Başkanlığına, bilânço ve eklerinin birer örnekleri de Maliye ve Millî Eğitim Bakanlıklarına gönderilir.

Döner sermaye ile yapılacak çalışmaların gerektirdiği gider-

ler ile döner sermaye işlerinde çalıştırılacak uzman ve işçilerin ücretleri döner sermayeden ödenir.

Döner sermayenin işlemlerine, hesap usullerine alım, satım, bakım ve onarım işlemlerine ilişkin esaslar Maliye ve Millî Eğitim Bakanlıklarınca birlikte çıkarılacak bir yönetmelikte belirtilir.

C — Gümrük mevzuatına göre, tasfiyesi gereken taşıtlarla, Taşıt Kanunu hükümleri uyarınca hurdaya ayrılan kamu kuruluşu taşıtlarından elverişli olanlar, ilgili Bakanlık veya kamu kuruluşlarınca, bu okul veya kurslarda kullanılmak üzere Millî Eğitim Bakanlığınca bedelsiz olarak devredilir.

Gerek yukarıdaki fıkra, ve gerekse bu kanunun geçici 12. maddesi uyarınca Millî Eğitim Bakanlığınca devredilen araç, geç ve taşınmaz mallar şoför eğitim ve öğretimi dışında başka bir amaç için kullanılamaz.»

«Ek MADDE 2 — Trafik kontrolleri ve düzenlenmesi sırasında hakkında ceza tutanağı tanzim edilerek, trafik para cezası ile cezalandırılması gerekli olduğu halde, aracı kullanan şoför kimliğinin tesbiti mümkün olmayan hallerde, taşıtın trafikte üzerine kayıt tescilinin yapıldığı kimseden tahsil olmak üzere, aracın plâkasına göre ceza tutanağı düzenlenir. Ancak bu kimse, aracının daha önce çalındığını veya başkasına satıldığını veya kullananın kim olduğunu ispat ettiği takdirde kendisine ceza verilmez.

Seyir halindeki taşıtların plâkasının fotoğraf veya benzeri teknik araçlarla tesbiti şarttır.»

MADDE 8 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun, 232 sayılı kanunla değişik 23. maddesinin (F) bendi ve 24. Maddesinin 1. fıkrasındaki «ve şoför adayı belgeleri» ibaresi ile aynı kanuna bir madde ilâvesi hakkındaki 13.5.1964 tarih ve 471 sayılı kanun kaldırılmıştır.

MADDE 9 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununa aşağıdaki geçici maddeler eklenmiştir.

Geçici MADDE 12 — Bu kanunla, 6085 sayılı Kanuna eklenen ek 1. maddede Millî Eğitim Bakanlığınca açılması öngörülen şoför, okul ve kursları kanunun yayınlandığı tarihten itiba-

ren uygun görülen illerde başlanmak suretile kademeli olarak bütün illerde en geç üç yıl içinde açılır.

Şoför eğitim ve öğrenimi ile ilgili olarak İçişleri, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıklarında mevcut araç ve gereçlerle, bina, arsa ve pist gibi taşınmaz mallar bedelsiz olarak Millî Eğitim Bakanlığına gönderilir.

«Geçici MADDE 13 — Millî Eğitim Bakanlığına bağlı şoför, okul veya kursları için bu Bakanlıkça yeteri kadar yönetici ve eğitici kadrosu sağlanıncaya kadar, İçişleri, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıkları ile işbirliği yapılarak bu elemanların temini yoluna gidilir».

«Geçici MADDE 14 — İçişleri Bakanlığı bu kanunla kendisine verilmiş bulunan teknik muayene ile ilgili görevleri yerine getirmek üzere gerekli teşkilâtı, kanunun yayınlandığı tarihten itibaren en geç üç yıl içinde kurmak zorundadır.

Teknik muayene ile ilgili olarak Bayındırlık Bakanlığınca (Karayolları Genel Müdürlüğü) bu maksat için kullanılan teknik muayene istasyonları ile araç ve gereçleri bedelsiz olarak İçişleri Bakanlığına devredebilir.

Teknik muayene birimleri için İçişleri Bakanlığınca yeterli personel sağlanıncaya kadar, Bayındırlık ve Ulaştırma Bakanlıkları ile işbirliği yapılarak bu elemanların temini yoluna gidilir.»

«Geçici MADDE 15 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bu kanunla değiştirilen 26. maddesinde yer alan resmî şoför okulları veya kurslarında eğitimin ve imtihanın hangi illerde ve ne zaman yapılacağı, okul veya kursun açıldığının Millî Eğitim Bakanlığınca bildirmesi üzerine İçişleri Bakanlığı tarafından ilân olunur.

Yukarıdaki fıkraya göre uygulama başlayıncaya kadar ehliyetname imtihanına ilişkin görevler münhasıran trafik zabıtası tarafından yapılır. Bu konuda uygulanacak esas ve usuller İçişleri Bakanlığınca hazırlanacak bir yönetmelikte belirtilir.»

«Geçici MADDE 16 — Şoför ve sürücülerin işledikleri suçlarla kayıt ve tescilli araçların teknik ve hukukî değişikliklerini takip ederek, şoför ve sürücülerle kayıt ve tescilli araçlar hakkında uygulanacak yöntemlerde güvenlik tedbirleri almak üzere

İçişleri Bakanlığı, Emniyet Genel Müdürlüğünce Merkezî Kayıt Tescii ve Ehliyet Sicil Ünitesi, Kanunun yayınlandığı tarihten itibaren bir yıl içinde kurulur.».

«Geçici MADDE 17 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 75. maddesine göre hazırlanan tüzük hükümlerinde gereken değişiklik bu kanunun yayımı tarihinden itibaren 6 ay içinde yapılır.».

MADDE 10 — Bu kanunun 2. maddesi ile değiştirilen 6085 sayılı Kanunun 22. maddesinin 2 ve 3. fıkraları kanunun yayımı tarihinden bir yıl sonra, diğer maddeleri yayımı tarihinden yürürlüğe girer.

MADDE 11 — Bu kanunu Bakanlar Kurulu yürütür.

**BAYINDIRLIK, İMAR, ULAŞTIRMA VE TURİZM
KOMİSYONUNUN KABUL ETTİĞİ METİN**

6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine ve bu Kanuna Ek ve Geçici Maddeler İlâvesine ve Aynı Kanunun 232 sayılı Kanunla Değişik 6. Maddesinin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Kanun Tasarısı.

Madde 1 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3 ve 4. maddeleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 3 — Bu kanun hükümlerine göre Karayolları üzerindeki trafiğin tanzim ve murakabası İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğünce tesbit edilecek Bölge ve İl Trafik Zabıtası tarafından yapılır.

Merkezde trafik daire başkanlığı, teşkilâtında şube müdürlüğü bulunan illerde il trafik şubesi, diğer illerde il trafik büroları bulunur.

Genel zabıtaya (jandarma dahil) da trafik zabıtası görevi verilebilir.

Trafik zabıtası genel zabıtanın bilcümle selâhiyetlerini haiz ve vazifeleri ile de mükelleftir.

Trafik zabıtası ve trafik zabıtasında görevlendirilenlerin hizmet yürütme şekil ve usullerini kontrol; gerektiğinde mahallinde ve iş başında eğitimleri İçişleri Bakanlığı Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Daire Başkanlığına bağlı Merkez Trafik Denetim Birimi tarafından yürütülür.

Madde 4 — Bu kanunla kendisine verilen görevleri yapmak

üzere Karayolları Genel Müdürlüğünde Teknik Trafik Daire başkanlığı kurulur.

Bu daire başkanlığının görevleri şunlardır :

- a) Yol ve trafik güvenliği için tesisi gerekli trafik kontrol tertibatı ile Karayollarına konulması gereken trafik işaretlerine ve trafiği tanzim bakımından çizilmesi gerekli çizgilere ait standartları tesbit etmek, bunları ilgililere duyurmak ve kontrol etmek.
- b) Yol güvenliğini ilgilendiren kavşak, durak yeri, aydınlatma, yol dışı park yerleri gibi tesislerin proje esaslarını koymak ve konulmuş olanları kontrol etmek.
- c) Yoldan faydalananların eğitimini yapmak.
- d) Ağırlık ve taşıt tekniği konularında kontrol yapmak.
- e) Bu kanunla verilen diğer görevleri yapmak.

Madde 2 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 5. maddesine aşağıdaki fıkra eklenmiştir:

«Trafikin denetiminde zabıtaya yardımcı olmak üzere İçişleri Bakanlığınca uygun görülenlere fahri trafik denetçiliği verilebilir.

Bu yetkili veriliş yetki ve şartları ile nasıl uygulanacağı bir yönetmelikte gösterilir».

Madde 3 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 6. maddesi kaldırılmıştır.

Madde 4 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 7. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Madde 7 — İllerde vali veya muavininin başkanlığında, Bayındırlık, İmar, YSE, Emniyet, Ulaştırma Müdürleri, Garnizon Komutanlığı temsilcisi (motorlu birlik varsa) ve belediye başkanlığı varsa Teknik Üniversiteyi temsilen bir trafik uzmanı yahut trafik yetkilisinden ve Şöförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisinden teşekkül eden İl Trafik Komisyonu kurulur.

Bu komisyona fikirlerinden faydalanmak üzere, varsa çevre

belediyelerin yetkili elemanları, trafik enstitüsü ve kazaları önleme cemiyetlerinin birer temsilcisi katılır.

Bu komisyon kanun hükümlerinin tatbikinde mahallî şartlara göre icap eden ve emniyeti sağlayan tedbirleri alır.

Madde 5 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 8. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir :

Madde 8 — Kayıt ve tescile bağlı taşıt ve lâstik tekerlekli traktörlerin teknik muayeneleri, her ilde ve gerekli görülen ilçelerde Karayolları Genel Müdürlüğünde kurumuş ve yeniden kurulacak teknik muayene birimlerinde bu idarece yapılır.

Genel Müdürlük eksik teşkilâtını tamamlayıncaya kadar, gerekirse, özel teknik muayene istasyonlarına yetki verebilir.

Bu işlere ait şekil, şart, denetim, alınacak ücret gibi konular Bayındırlık Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikte belirtilir.

Madde 6 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 12. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 12 — Belediye sınırları dışında olup:

A) Karayolları Genel Müdürlüğünce yapımı gerçekleştirilen ve/veya bakımı sürdürülen Karayolları boyunca karayolu sınırından itibaren yolun her iki yanında 50 şer metrelik mesafe (il yollarında 30 ar metre) içinde, Karayolları Genel Müdürlüğünce ruhsat alınmadıkça geçici ya da sürekli olarak:

- a) Her türlü yeraltı ve/veya yerüstü inşaatı,
- b) Bu mesafe dışındaki her türlü inşaat ve yapının karayollarına yapılacak bağlantı yolları.
- c) Her türlü toprak hareketi.
- d) Duvar, çit, kanal, çukur ve kuyular.
- e) Her türlü yeraltı ve/veya yerüstü taş, kireç, tuğla, kiremit ocak ve harmanları ile benzerleri.
- f) Her türlü boru ve kablo, direk ve pylon, enerji nakil ve telekomünikasyon hatları.

- g) Sık ağaçlık.
 - h) Reklâm ve ilân levhaları ile teçhizatı.
 - ı) Yukarıda sayılanların dışında kalan her türlü tesisler.
- Bunlarla ilgili ekler ya da değişiklikler yapılması yasaktır.

B) Karayolları Genel Müdürlüğünden başka idarelerce yapımı gerçekleştirilen ve/veya bakımı sürdürülen Karayolları boyunca yolun sınırından itibaren her iki yanında 15'er metrelik mesafe içinde yolu yapan ve/veya bakımını sürdüren idareden ruhsat alınmadıkça geçici veya sürekli olarak, (A) fıkrasında yazılı bulunan tesislerin ve/veya bunlarla ilgili eklerin ya da değişikliklerin yapılması yasaktır.

Ruhsatsız ve ruhsata aykırı yapılmış olan bu gibi tesisler zabıtaca derhal kapatılır.

Madde 7 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 16 ncı maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 16 — Belediye sınırları içinde (Mücavir alanlar hariç) kalan karayollarında :

A) Karayolları Genel Müdürlüğünce yapımı gerçekleştirilen ve/veya bakımı sürdürülen karayolları boyunca yapılacak ve açılacak olan;

- a) Akaryakıt ve tehlikeli madde depoları.
- b) Akaryakıt istasyonları.
- c) Servis istasyonları.
- d) Umumi garajlar.
- e) Otomobil ve otobüs terminalleri.
- f) Yolcu indirme ve bindirme yerleri.
- g) Taşıt parkı.
- h) Taşıt kiralama yerleri.
- ı) Araç tamir ve sökme yerleri.
- i) Şöför ve sürücü okul ve kursları.
- j) Nakliyat ambar ve depoları.

k) Taşıt alım ve satım yerleri.

l) Her türlü boru ve kablo, direk ve pylon, enerji nakil ve telekominikasyon hatları.

m) Taşıt teşhir yerleri.

n) Park yeri ihtiyacı gerektiren diğer tesislerin.

Ancak, Karayolları Genel Müdürlüğünün izni üzerine, İl Trafik Komisyonunun olumlu kararından sonra ilgili belediyeden ruhsat alınmadan yapılması ve açılması yasaktır.

B) Yukardaki fıkrada yazılı olan tesislerden yapımı ve/veya bakım Karayolları Genel Müdürlüğüne ait olmayan karayolları kenarında olanlar için, İl Trafik Komisyonunun olumlu kararı üzerine ilgili belediyeden ruhsat alınmadan yapılması ve açılması yasaktır.

Ruhsatsız ve ruhsata aykırı yapılmış olan bu gibi tesisler zabıtaca derhal kapatılır.

Madde 8 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 17. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 17 — Bir taşıt veya lâstik tekerlekli traktöre sahip olan kimse, bunları ikametgâh veya işyerinin bulunduğu yere en yakın Karayolları Genel Müdürlüğü Teknik Trafik Kuruluşuna tescil ettirmeden ve bu kuruluş trafik ruhsatnamesi ve tescil olmadan trafiğe çıkaramaz.

Ancak :

a) Motorsuz taşıtlar,

b) Türk Silâhlı Kuvvetlerine ait taşıt lâstik tekerlekli traktörler,

c) Tescil edildiği ülkenin tescil belgesi ve tescil plâkası bulunan yabancılara ait taşıtlar,

ç) Müteharrik makinalar ve tramvaylar,

bu madde kapsamı dışındadır.

Ancak, (b) bendinde yazılı taşıtlar, Türk Silâhlı Kuvvetlerince, (ç) bendinde yazılı taşıtlar sahiplerince tüzükte belirtilen ku-

rallara göre tescil edilir. Bunlardan (b) bendinde yazı'analara yine Türk Silâhlı Kuvvetlerince ve (ç) bendinde yazılanlara Karayolları Genel Müdürlüğü Teknik Trafik Birimlerinde trafik belgesi verilir.

Bu kanunun kapsamına giren motorlu taşıt ve lâstik tekerlekli traktörlerin mülkiyetinin intikali, mülkiyeti muhafaza kaydı ile yapılan satışlar dahil, noter senedine istinaden trafik bürolarınca yapılacak devir ve tescille mümkündür.

Bu araçların zilyetlik veya haricî devir ve alım, satımlarla mülkiyetleri başkalarına devredilemez.

Alım, satım vesair *vergilerin* ödendiği ve aracın trafik şube ve bürosundan alınmış teknik ve hukukî bütün vasıflarını ve satışlarına mani olmadığını bildiren belge olmadıkça noterler, satış senedi düzenleyemezler. Satış senedine, alıcının fotoğrafı ve nüfusa kayıtlı olduğu yer ve ikametgâh ve aracın teknik ve hukukî bütün vasıfları dercedilir. Ve senedin bir örneği noter tarafından ilgili trafik büro veya şubesi ile vergi dairesine re'sen tevdi olunur.

Aracı satan, senet tarihinden itibaren, hukukî, malî ve cezai sorumluluktan kurtulur. İlgili trafik şube ve büroları bu belgele- re istinaden devir ve tescil işlemini ait olduğu vergi dairesi de mükellef kaydını, yeni malike göre tashih ederler.

Satın alan kimse, alış tarihinden itibaren 15 gün içinde bu kayıt ve tescil işlemini trafik ruhsatnamesine, vergi mükellefiyet işlemini de vergi karnesine ve kayıtlara işletmeye mecburdur.

Madde 9 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 22. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir:

Madde 22 — Kayıt ve tescile bağlı araçların teknik muayenesi zorunludur.

Hangi aracın hangi zaman süresinde ve nasıl teknik muayene- neye tâbi tutulacağı, İçişleri ve Bayındırlık Bakanlıklarınca çıkarılacak yönetmelikte gösterilir.

Muayeneler teknik muayene birimi veya istasyonu bulunan herhangi bir il veya ilçede yaptırılabilir.

Trafiğe çıkan araçlar, trafik polisince her zaman denetlene-

bilir. Ve trafiğe elverişli olduğundan şüphe edilen araçlar teknik muayenesi yaptırılmak üzere her zaman teknik muayene birim veya istasyonuna gönderilebilir.

a) Süreleri içinde muayeneye getirilmeyen araçların muayenesi yapılınca kadar,

b) Muayenesinde trafiğe elverişli olmadığı anlaşılanların tesbit edilen arızaları giderilinceye kadar; trafiğe çıkarılmaları yasaktır;

Bu yasağa aykırı hareket halinde araçlar zabıtaca trafikten alıkonur. Trafikten alıkonma şekliyle yapılacak işler Bayındırlık ve İçişleri Bakanlıklarınca çıkarılacak yönetmelikte belirtilir.

Madde 10 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 ve 866 sayılı Kanunla değişik 26. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 26 — Şoför veya sürücü ehliyetnamesi almak için:

A) 18 yaşını bitirmiş olması lâzımdır;

B) Sürücü belgesi ve şoför ehliyetnamesi alacakların en az ilkokul mezunu olmaları;

C) Evvelce verilmiş bir ehliyetnamenin daimî olarak geri alınmamış olması, eğer geçici olarak geri alınmış ise müddetinin dolmuş bulunması,

D) Resmî şoför okulu veya kursunu başarıyla bitirerek sertifika almış olması,

E) Sağlık ve teknik muayenesinde şoför veya sürücülüğe mani bir hali bulunmadığının anlaşılması,

F) Ehliyetname alacakların Türk Ceza Kanununun 403, 404, 448 ilâ 450. maddelerinde yazılı suçlardan mahkûm edilmemiş olmaları ve 414 ilâ 418, 429 ilâ 436, 491 ilâ 493, 495 ilâ 503, 508 ilâ 510. maddelerinde yazılı suçlardan bir veya birkaçı ile mükerrer olarak mahkûm edilmemiş olmaları şarttır.

Sürücü ehliyetnamesi alacak olanlar resmî şoför okulu veya kurslarında yazılı imtihana tâbi tutulurlar.

Şoför ve sürücü ehliyetnameleri, hak sahiplerinin ikametgâ-

hı veya işyerlerinin bulunduğu il trafik şube ve bürolarınca verilir.

Madde 11. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 31. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 31 — Uyuşturucu ve keyif verici maddelerle, tüzükte belirtilen rakkamı aşan miktarda, alkollü içki kullanmış olanlar taşıt ve müteharrik makina kullanamazlar.

Bu gibiler ilgililerce trafiğe katılmaktan men olunurlar.

Madde 12. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 38. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 38 — Aşağıdaki hallerde öndeki bir taşıt, veya müteharrik makinayı geçmeleri için;

a) Geçmenin herhangi bir trafik levha, çizgi vb. ile yasaklanmamış olması,

b) Görüş yetersizliği olan tepelerde, kurbalarda, yaya ve okul geçitleri yaklaşımında, kavşaklarda, demiryolu geçitlerinde ve bunların yaklaşımında,

c) Kendisini takip eden şoförlerin kendisini geçmeye başlamamış olması veya önündeki sürücünün, başka bir taşıt veya aracı geçme niteliğini belirten uyarma işaretini vermemiş olması,

ç) Gececeği taşıt veya müteharrik makinanın hızı ile geçme arasındaki kendi hızını da gözönüne alarak, iki yönlü trafiğin kullandığı kaplamalarda, karşıdan gelen trafik dahil, Karayolunu kullananların tümü için tehlike ve engel olmadan geçme için kullanacağı şeridin yeteri kadar ilerisinin boş olması,

d) Karşıdan gelen trafiğe kapalı olan şeridin kullanılması hali dışında, geçilen taşıt veya araçlar için bir güçlük yaratmadan, bu yasada tanımlanan güvenle yerine gelebilecek durumda olmaları, zorunludur.

Madde 13 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 47. maddesi aşağıdaki gibi değiştirilmiştir.

Madde 47 — Şehirler arası Karayolları üzerinde Karayolları Genel Müdürlüğünden, şehiriçi yollar üzerinde de İl Trafik Ko-

misyonundan izin alınmadıkça her çeşit yarış, koşu ve müsabaka yapılması ve yaptırılması yasaktır.

Madde 14 — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48 ve 49. maddeleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 48.— Trafik kazalarında kazaya karışanlar;

a) Hareket halinde ise trafik için ek bir tehlikeye sebep olmayacak şekilde hemen durmak,

b) Kaza alanında trafik güvenliği için gerekli tedbirleri almak, sorumluluğun saptanmasında yararlı olacak delil ve izler dahil, kaza yerindeki durumu değiştirmemek,

c) Yaralılara yardım etmek,

ç) Kazaya karışan diğer kişiler tarafından istendiği takdirde kimliğini, adresini, ehliyetname; tescil belgesi, trafik ruhsatnamesi ve sigorta poliçesinin tarih ve numarasını bildirmek ve göstermek,

d) Kazayı yetkililere bildirmek,

zorundadırlar.

Yalnız maddî hasarla sonuçlanan kazalarda, kazaya karışanların tümünün yetkili ve görevli kişilerin gelmesini gerekli görmediği hallerde, bu hususu yazılı olarak saptamak ve imzalamak suretile kaza yerinden ayrılabilirler.

Madde 49. — Şoför ve sürücüler, yaralanma ile sonuçlanan kazalarda yaralının en yakın hastahaneye götürülmesini sağlamak, bütün kazalarda gerekli güvenlik tedbirlerini alarak, olayı en yakın zabıtaya mümkün olduğu kadar kısa zamanda bildirmekle yükümlüdür. Hastane yetkilileri yaralıyı kabul ile, gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür.

Madde 15. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 50. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 50. — Motorlu taşıt, müteharrik makine ve lâstik tekerlekli traktörlerin işletilmesinden doğacak, maddî manevî ve ölüm dahil bedenî zararlardan aracı işletenler hukuken sorumludurlar. Araçların trafik sicilinde adlarına kayıtlı olduğu kişiler-

de, bu kanunun uygulanması bakımından işleten sayılırlar ve maddî, manevî ve ölüm dahi bedenî zararlardan, asıl işletenlerle birlikte müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.

Yukarıdaki fıkrada belirtilen araçların işletenler, zararın mücbir sebepten veya kazaya uğrayanın veya üçüncü şahsın ağır kusurundan ileri geldiğini ve kendisinin veya eylemlerinden sorumlu olduğu kimselerin kusurunun bulunmadığını ispat ederse, sorumluluktan kurtulur.

Kazaya uğrayana ve üçüncü şahsa isnat olunabilen kusur hafifse, hâkim araç işletenlere yükletilmesi gereken tazminat miktarını, hal ve şartları gözönünde tutarak tesbit eder.

Motorlû taşıt, müteharrik makina veya lâstik tekerlekli traktörleri çalan veya izinsiz olarak kullananlar, hukukî sorumluluk bakımından araç işletenlerin yerini alırlar. İşleten, kendisinin ya da eylemlerinden sorumlu olduğu kişilerin, aracın çalınmasından veya izinsiz kullanılmasında kusurları bulunmadığını ispat etmedikçe, çalan veya izinsiz kullananlarla birlikte müteselsilen sorumludur.

İşletilmekte olmayan araçlar, bir trafik kazasına sebep olduğu takdirde, zarar gören, işletenin veya eylemlerinden sorumlu bulunduğu kişilerin kusurlu olduğunu veya araçtaki bir bozukluğun kazada etken olduğunu ispat ederse, işleten hukuken sorumlu olur.

Zararı doğuran olaya birden fazla aracın karışması halinde, uğranılan zararlardan işletenler müteselsilen sorumludurlar. İşletenle birlikte, vâki zarardan sadece kusurun nedeni ile sorumlu olanlar da varsa, bunlar bütün durumlar gözönünde bulundurulmak suretile, zararın hâkim tarafından tayin olunacak kısmından sorumlu olurlar. Kusurun hafif olması ve durumun haklı göstermesi hallerinde hâkim, bunları sorumluluktan tamamiyle kurtarabilir.

Ölen veya yaralanan bir ücret karşılığı olmaksızın ve hatır için taşınmış veya araç kendisine ariyet olarak verilmişse, hâkim, olayın özel şartları haklı gösterdiği takdirde, tazminat miktarını indirebilir veya tazminata hiç hükmetmeyebilir. Bu hüküm, zarar görenlerin beraberindeki eşyaların uğradıkları zararlar hakkında da uygulanır.

Hukukî sorumluluğu kaldıran veya daraltan her türlü anlaşma hükümsüzdür.

Tazminat davası, zarar görenin zararı ve sorumluluğu öğrendiği tarihten itibaren iki senelik ve herhalde zararı doğuran fiilin vukuundan itibaren on senelik zamanaşımına tâbidir.

Madde 16. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232 sayılı Kanunla değişik 57. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 57. — Bu kanunun;

A) 25, 27, 33 ve 35. maddelerine aykırı hareket eden sürücülerle 45. maddesine aykırı hareket eden yayalardan 1/2 K.

17, 18, 19, 20, 22 ve 43. (tehlikeli madde taşınması hariç) maddelerine aykırı hareket eden sürücüler, 21. maddesine aykırı hareket eden motorsuz taşıt sahibi ile 46. maddesine aykırı hareket edenlerden 1 K.

B) 25, 27 ve 35. maddelerine aykırı hareket eden şoförlerden 1 K.

19. ve 20. maddeleri ile 22. maddenin a bendine aykırı hareket eden şoförler ve 21. maddesine aykırı hareket eden motorlu taşıt sahibi ile 44. maddesine aykırı hareket eden sürücülerden 2 K.

C) 29, 30, 36, 37, 38, 39, 40, 41 (şehirlerarası karayollarında bırakılanlar hariç) ve 42. maddelerine aykırı hareket eden şoför ve sürücülerle, 54. maddesine aykırı hareket edenlerden 3 K.

D) 24. maddesine aykırı hareket eden sürücülerle, 32 ve 34. maddelerine aykırı hareket eden sürücü ve şoförlerden 3 K.

Trafik para cezası alınır.

E) 17, 18, 20, 22/a, 24, 25, 32. maddelerine hareket halinde taşıtı kullandıranlar da, şoför ve sürücüler gibi cezalandırılır.

Trafik para cezalarına karşı tutanağın düzenlendiği tarihten itibaren 15 gün içerisinde mahkemeye itiraz olunabilir.

15. gün içinde itiraz olunmayan cezalar kesinleşir.

Ceza tutanağının plâna göre düzenlenmesi halinde, ödeme ve

itiraz müddeti tutanağın trafik şube veya bürosunca ilgiliye tebliğ tarihinden itibaren başlar.

Mahkemeye itiraz, yürütmeyi durdurmaz.

İtiraz üzerine mahkemece evrak üzerinde yetinilmeyip, duruşma yapılmasına karar verildiği takdirde, yapılan çağrıya itiraz edenin uymaması halinde itirazdan vazgeçilmiş sayılır.

Para cezaları, kendilerine sayman mutemetliği verilmiş trafik polisince ve Karayolları yetkili elemanlarınca, yerinde veya trafik şube bürolarında makbuz mukabilinde tahsil olunur. Bu makbuzlar damga resminden muaftır.

Ödeme derhal yapılmadığı takdirde, trafik para cezası 7 gün içerisinde ödenir.

Bu süre içinde ödenmeyen para cezaları üç misli olarak 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü hakkında Kanun hükümlerine göre, takip ve tahsil olunur.

Ödemelerde son gün resmî tatile rastlıyorsa, ödeme süresi, tatili takip eden ilk iş günü sonunda biter.

Yukarıdaki fıkralara göre ödenecek trafik para cezaları herhangi bir mal sandığına veya trafik şube veya bürolarındaki sayman mutemetlerine ödenebilir. Bu ödeme posta ile de yapılabilir. Paranın postaya verilmiş tarihi, ödeme tarihi sayılır.

Paranın yatırıldığı mal sandığı veya sayman mutemedi tutanağı düzenleyen trafik şube ve bürosuna hemen bilgi verir.

Bu kanun veya trafik işlemleri ile ilgili olarak diğer kanunlara göre, tahsil olunacak çeşitli gelir ve cezaların muhasebe usulleri, sayman mutemetlerinin görevleri, işlemlerde kullanılacak belge, cetvel ve makbuzların tâbi olacağı kayıtlar, toplanan paraların banka veya saymanlık veznelerine tevdiine dair işlemler, İçişleri ve Maliye Bakanlıklarınca birlikte çıkarılacak bir yönetmelikte belirtilir.

Bu maddedeki (K) harfi ile Bakanlar Kurulunca yurda şâmil olarak zaman zaman ilân edilen günlük asgarî ücrettir. Her yıl bir evvelki yıl, en son uygulanan asgarî ücret geçerlidir.

Madde 17. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232

sayılı Kanunla değişik 58. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 58. — Bu kanunun :

A) 10 ve 15. maddelerine aykırı hareket edenlerle 22/b maddelerile aykırı hareket eden şoförler veya bu maddelerin ihlâline sebebiyet veren veya ihlâl ettirenler, taşıtı kullandıranlar (3-13) K'ya kadar hafif para cezası ile cezalandırılır.

Bu kanunun 43. maddesine aykırı olarak yolcu alan veya aldıranlar ile gabari dışında eşya yükleyen veya yük üzerine veya nakil vasıtası dışına yolcu bindiren şoförle, fazla veya dışarda üste yolcuyu aldırان veya eşyayı yükletenler (2-8) K. yük miktarının vasıta trafik ruhsatnamesinde gösterilen istihap haddinden veznen % 10 (dahil) fazlalığı halinde, (4-13) K., % 20 (dahil) fazlalığı halinde ise, (13-16) K. ceza alınır.

Yukarıdaki suçları işliyenler hakkında ceza zaptını düzenleyen trafik polisi ve Karayolları Genel Müdürlüğü yetkili elemanları sayman mutemetliği haiz ise, ilgilinin fiiline terettüp eden cezanın asgarî haddini derhal ödemesi, haiz değil ise, ceza zaptının düzenlendiği 7 gün içinde, 57. maddede belirtilen mercilere ödenmesi halinde, takibat yapılmaz.

B) 11, 12, 14, 16 ve 47. maddelere aykırı hareket edenlerle 41 (yalnız şehirlerarası Karayoluna bırakılanlar) 48 ve 49. maddelerine aykırı hareket eden şoför ve sürücüler, 33. maddesine aykırı hareket eden şoförler ve 17, 18 ve 24. maddelerine aykırı hareket eden şoförler ile taşıtı kullandıranlar, 43. maddesine aykırı (olarak) tehlikeli madde yüklenmesi halinde şoför, sürücü ve bu maddeleri yükletenler (8-16) K. kadar hafif para cezası ve tehlikesine göre ve aynı sene içinde aynı suçları bir defadan fazla işliyenler hakkında ayrıca üç aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar.

C) 21 ve 31. maddeye aykırı hareket edenlerle, bu şekilde taşıt kullananlar ve bilerek kullandıranlar (8-16) K. hafif para cezası ile aynı yıl içinde tekrarı halinde 15 günden 4 aya kadar hafif hapis cezası verilir.

K. 57. maddede tarif edilen ücrettir.

Maâde 18. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 232

sayılı Kanunla değişik 60. maddesi aşağıdaki Şekilde deęiőtirilmifitir:

Madde 60. — Gerek umumî hűkűmlere, gerekse bu kanunun 58 ve 59. maddelerine gűre verilecek cezalardan baőka:

A) 12. ve 16. madde hűkűmlerine aykırı hareket edenlerin tesislerinin kaldırılmasına,

B) Bir takvim yılında 50 K., 3 takvim yılında 100 K. dan fazla ceza alanların bir ay, bir takvim yılında 100 K., űç takvim yılında 250 K., fazla ceza alanların 6 ay ve bir takvim yılında 150 K., űç takvim yılında 300 K. dan fazla ceza alanların sűresiz olarak ehliyetnamelerinin, geri alınmasına,

C) Uyuőturucu madde kullanmaktan dolayı mahkűm olanların Őofűr veya sűrűcű ehliyetnamelerinin daimî olarak geri alınmasına,

D) Őofűr veya sűrűcűlerin, bu kanunun 26. maddesinin (G) bendinde yazılı olarak TCK. nunu maddelerinden biri ile mahkűmiyetleri halinde, daimî olarak dięer cűrűmlerden mahkűmiyetleri halinde ise, geçici veya daimî olarak, ehliyetnamelerinin geri alınmasına da davaya bakan mahkemece hűkmolunur.

Ehliyetnamenin geri alınmasını gerektiren suçlardan sanık olanlar hakkındaki kanunî takibat neticeleninceye kadar ilgili hâkim, ehliyetnamenin tedbir mahiyetinde geçici olarak geri alınmasına karar verebilir.

Adli bir karar olmadıkça, bu kanuna muhalefetten űtűrű, Őofűr ve sűrűcű ehliyetnameleri muvakkaten dahi olsa alınamaz.

Madde 19. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 64. maddesi aşağıdaki Şekilde deęiőtirilmifitir.

Madde 64. — Vazifeli memurlarca tanzim olunan zabıtlar űç gűn içinde yetkili trafik mahkemesine tevdi edilir.

Trafik mahkemeleri duruőtma açılmasına lűzum gűrmedięi hallerde; Ceza Muhakemeleri Usulű Kanununun 386. maddesi uyarınca ceza kararnamesi ile hűkűm verebilir. Mahkemece duruőtma açılmasına lűzum gűrűldűęi takdirde, 3005 sayılı kanun hűkűmleri uygulanır.

Madde 20. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununa aşığadaki maddeler eklenmiştir.

Ek madde 1. — Millî Eğitim Bakanlığınca ilk ve orta okullarla lise müfredat programlarına gerektiğı kadar eğitim maksadı ile trafik dersleri konulur.

Bu dersler liyakatli teknik kişilerce tatbikata yönelik olarak verilir.

Ek madde 2 — Trafik kontrolleri ve düzenlemesi sırasında hakkında ceza tutanağı tanzim edilerek trafik para cezası ile cezalandırılması gerekli olduğı halde, aracı kullanan şoför kimliğinin tesbiti mümkün olmayan hallerde, taşıt işleten kimseden tahsil olmak üzere, aracın plakasına göre ceza tutanağı düzenlenir. Ancak bu kimse, aracının daha önce çalındığını veya başkasına satıldığını veya kullananın kim olduğunu ispat ettiği takdirde de kendisine ceza verilmez.

Taşıtların plakasının fotoğraf veya benzeri teknik araçlarla tesbiti şarttır.

Ek madde 3. — Karayollarında taşıt ve müteharrik makinaleri dikkatsiz, tedbirsiz, başkalarının hakkına riayet etmeden kişi ve eşyanın güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde sürülmesi yasaktır.

Türk Ceza Kanununun 565. maddesi bu kanun kapsamına giren hallerde uygulanmaz.

Ek madde 4. — Şoför ve sürücülerin işledikleri suçlar ve hukuki değişikliklerini takip etmek üzere İçişleri Bakanlığından tescilli araçların teknik ve hukuki değişikliklerini takip etmek üzere Karayolları Genel Müdürlüğünde Merkezi Kayıt ve Tescil Ünitesi bu kanunun yayınlandığı tarihten itibaren 1 yıl içinde yapılır.

Ek madde 5. — Karayolu üzerinde ulaşım ve taşıma hizmetini ve politikasını düzenleyecek mevzuatın uygulanması ile buna paralel olarak trafik kanunu getirilinceye kadar çeşitli kuruluşlarca yürütülmekte olan hizmetlerin tarifi, hizmet hudutlarını tayin ve kontrolünü yapmak, müessir bir koordinasyon sağlamak üzere Başbakanlık müsteşarı başkanlığında:

DPT, Maliye, Bayındırlık, Ulaştırma, Milli Eğitim, İmar ve İskân, Adalet, Köyişleri ve Turizm ve Tanıtma Bakanlığı müstesharlarından oluşmak üzere bir Yüksek Koordinasyon Kurulu teşkil edilir.

Bu kurula fikirlerinden istifade etmek üzere ilgili dernek ve kuruluşlardan temsilciler çağırılabilir.

Kurul programına ve konularına göre, bütün üyeler veya sadece ilgili üyelerle toplantı yapılabilir.

Millî Eğitim Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, Ulaştırma ve İçişleri Bakanlığı, Polis Enstitüsü ve Jandarma Genel Komutanlığı gibi, kamu kuruluşlarını nerelerde, kaç adet ve hangi kapasitede şoför okulu açacağı, ilk yardımı da ihtiva edecek, müfredat program ve okul süresini tayin eden yönetmeliği bu kurul hazırlar. Millî Eğitim Bakanlığı yayınlar.

Sürücü ve şoför ehliyetnamelerinin hazırlanması ve verilmesi usulü bu kurulca hazırlanacak diğer bir yönetmelikle gösterilir. (Trafığe karışan askerî vasıta şoförleri de aynı usule tabidir). Bu yönetmelik İçişleri Bakanlığınca, kesilen cezaların hazine, mülhak bütçeli ilgili idareler; trafik güvenliği ile kişilerin sağlığını koruyacak teşekküllere yardım miktarı verilecek nisbeti de kurulca hazırlanacak yönetmelikte gösterilir. Bu yönetmelik Maliye Bakanlığınca yayınlanır.

Madde 21. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununa aşağıdaki geçici maddeler eklenmiştir :

Geçici madde 12. — Bu kanunun yürürlüğe girmesinden önce mülkiyetin intikali ile ilgili olarak kazanılmış haklar saklıdır.

Geçici madde 13. — 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 75. maddesine göre hazırlanan tüzük hükümlerine gereken değişiklik, bu kanunun yayımı tarihinden itibaren 6 ay içinde yapılır.

Madde 22. — Bu kanunun 5, 8, 9 ve 10. maddeleri kanunun yayımı tarihinden 6 ay sonra, diğer maddeleri ise, yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 23. — Tasarının 11. maddesi 23. madde olarak aynen kabul edilmiştir.