

## CEZA HUKUKU VE KRİMİNOLOJİ ENSTİTÜSÜ TARAFINDAN DÜZENLENEN TRAFİK KOLLOKYUMU GENEL RAPORU

Doçent Dr. Süheyl DONAY

İstanbul Üniversitesi Hukuk Fakültesi Ceza Hukuku ve Kriminoloji Enstitüsü tarafından düzenlenen ve 6085 sayılı Trafik Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesi, İki Ek Madde ve Altı Geçici Madde Eklenmesi hakkında İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanan ve Meclis Komisyonu tarafından değiştirilen tasarı hakkında ilmî düşünce ve fikirleri içeren kollokyumda yapılan tartışmalarda ilgi çekici sonuçlara varılmış bulunmaktadır.

Kollokyum 25 Ocak 1977'de saat 9.30'da toplanmış ve toplantı tüm gün devam etmiştir. Kollokyum'u açış konuşmasında Enstitü Müdürü Ord. Prof. Dr. Sulhi Dönmezer konuyu özetle şu şekilde takdim etmiştir:

«Sayın misafirler, İstanbul Trafiğinin içinde bulunduğu durumu gözönüne alarak 15 dakika gecikme ile toplantıyı açıyorum. Enstitümüzün davetini kabul buyurarak teşekkür ettiğiniz için teşekkürlerimi arz ederim. Trafik bugün kamu oyuna mal olmuş vahim, herkesin şikâyet ettiği bir konudur. Bir şehirden diğerine giden vatandaş ailesi ile helallaşarak yola çıkıyor. İnsan işine zamanında gidemiyor, bazen de yol umulmadık bir şekilde açık olduğu için çok erken gidiliyor. Bir konu bu şekilde kamu oyuna mal edilirse çözüm yolu bulunur. Bir lise hocam, yıllarca önce, bir şey kırk kere söylenirse gerçekleşir derdi; bir kaç defa daha söylersek galiba trafikteki söyleşimiz de kırkına ulaşacak ve çözüm

yoluna gireceğiz. Kaç Trafik Şûrası yaptık? Söylenenler hep aynı. Bununla beraber konuyu yeniden ele alıp tartışmakta gine de yarar vardır. Devlet tasarılar hazırlamış, bunlara karşı tenkitle var. Bu sebeple konuyu bilimsel açıdan ve yoğun bir çalışma ile ele almayı uygun bulduk. Bu vesile ile Yargıtay 8. Daire Başkanı sayın Gözübüyük'e teşekkür ederim. Kendisi konuyu bir kollok-yumda ele almak hususunda bizi uyarmıştır. Çalışmalarımızı ancak 18.00'e kadar sürdürebileceğimizden, faydalı sonuçlar alabilmek için bir plan yapmalıyız. Önce Doç. Dr. Duygun Yarsuvat kanun projesi hakkında bir rapor sunacaktır. Yarsuvat bu konuda kişisel görüşlerini ileri sürecektir. Tartışmalarda mütalaalarımızı açıklarken bunu iki kısımda yapalım. İlk kısımda genel fikirler ortaya konsun, sonra ise proje'de teknik bakımdan hatalı gördüğümüz, düzeltilmesini istediğimiz noktaları açıklayalım; yani birinci kısım daha çok teorik, ikinci kısım ise teknik olsun. Elimizde iki proje var, birincisi İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanmıştır. İkincisi ise, Meclis Komisyonu tarafından değiştirilmiş, adeta yeni bir projedir. Tartışmalarda mümkün olduğu kadar iki proje üzerinde duralım. İstanbul Belediyesi gibi kuruluşların temsilcileri maalesef aramızda yok. İşte halimiz budur.»

Ord. Prof. Dönmezer'in bu açış konuşmasından sonra rapor-tör Doç. Dr. Duygun Yarsuvat raporunu izah etti ve Tasarı hakkındaki görüşlerini açıkladı ve sonra tartışmalara geçildi :

Kollokyumun birinci yarısında, Tasarı hakkında genel olarak görüşler ileri sürülmüştür. Bu konuda ilk olarak trafik kazalarının başlı başına bir olgu olmadığı, köklü çözümler getirilmediği takdirde sürekli bir düzene kavuşulamıyacağı, taşımacılığın belirli bir sisteme bağlı olmasından dolayı kazaların meydana geldiği, bu açıdan taşımacılığı düzenlemeden kazaların engellenmesinin olanaksız olduğu, ülkemizde taşımacılığın gelişen teknolojiye ayak uyduramadığı için bir düzensizlik bulunduğu, trafik kazalarına salt trafik tedbirleri ile engel olunamıyacağı, bunun için üçlü bir çözüm önerilebileceği, bunların: tüm ulaşım sisteminin düzenlenmesi, karayolları taşımacılığının bir sisteme bağlanması ve bir trafik yasasının hazırlanması olarak belirlenebileceği, tasarı-nın 6085 sayılı yasanın değiştirilmesi gerekli maddelerini düzeltmeyip palyatif tedbirler ile günlük çözümler getirdiği, bunların ise şikâyet olunan maddelere ilişkin olmadığı, değişikliklerle-

rin esas itibarı ile üç ana grupta toplandığı, ehliyet ve muayene, ceza arttırılması ve müesseseler ile ilgili değişikliklerin bu grupları oluşturduğu, Türkiyede bir eğitim noksanlığı bulunduğu görüşünün abartıldığı, kazaya sebep olanların trafik kurallarını bildikleri ve fakat uymadıkları, bunlarda bir saygınlık noksanlığının bulunduğu, kuralı çiğneyen kişilerin cezaya mutlaka muhatap olacaklarını bilmeleri halinde aykırı davranış'ar an kaçınacakları, tasarının getirdiği okul sisteminin pratik olarak u gu a ma şansının bulunmadığı, bunun A'manyada yapımasına rağmen orada da suistimallerden bahsedildiği, Türkiyede ehliyet almak isteyen bir kişinin enaz 2 haftalık bir süre için bir başka kasabaya gitmesinin olanaksız olduğu, ehliyetname öncesi için halen mevcut bürokratik engellerin kaldırılması gerektiği, örneğin üniversite mezunu bir kişi için mutlaka ilkokul diplomasının aranmasının komik bir davranış olduğu, plakaya ceza yazmanın bir boşluğu doldurduğu muhakkak ise de, ehliyetin geri alınması yaptırımının profesyonel sürücüler için kaygıya neden olabileceği, tasarının acil olmayan konulara da el attığı örneğin basılı evrağın Devlet tarafından temin edileceğinin tasarıda öngörü'düğü, gerçekte trafik kazalarının ülkemiz açısından gösterilmek istendiği kadar korkunç olmadığı, hiçbir ülkenin henüz trafik sorununu tam olarak çözümlendiğinin söylenemeyeceği, Amerikada bile bugün trafik sorununun tam olarak çözümlenmediği, ancak alt yapı tesisleri ile buna çalışıldığı ifade edilmiştir (Açıkgöz).

Bu arada konuşmacılardan terminoloji sorununa değinenler de olmuştur. Bu konuda, trafik kelimesinin hiç bir ülkede kullanılan yasa deyimi olmadığı, bütün batı ülkelerinde (Kara Yolları Ulaşım Yasası = Loi sur la circulation routière) deyiminin kullanıldığı, bu açıdan öncelikle yasanın adının değiştirilmesi gerektiği ifade edilmiştir (Gözübüyük). Yine, aynı konuda, tasarıda kullanılan bazı ibarelerin aydınlığa kavuşturulması konusu da ele alınmıştır. Bu konuda, tasarıda Trafik Kanunu için yeni sayılacak bir çok kelime ve ibarelerin kullanıldığı, Teknik Muayene Birimi, Özel Muayene İstasyonu, Araç Arızaları, Ehliyet Vizesi, sertifika, gabari, idare nezdinde itiraz, trafik kontrolü, trafik murakabesi, denetim birimi gibi yeni ve hatta eski kelimelerin önce tanımları yapılması ve bu tanımlara göre kullanılarak karışıklıkların engellenmesi gerektiği, yine murakabe, kontrol, denetim gibi kelimelerden ve imtihan, test gibi benzer kurumlar-

dan hangisinin kullanılacağına saptanarak bir tercih yapı'ması ve bir yasa maddesinde birinin, diğ'erinde ise bir başkasının kullanılmasının önüne geçilmesinin sağlanmasının bir zorunluluk olduğu beyan edilmiştir (Çoruh).

Tasarının hazırlanış yöntemine karşı çıkan, görüşler de ileri sürülmüştür. Buna göre eleştiri konusu olan kısımların teknisyenlerin görüşlerini aksettirmeden yasaya alındığı, İçişleri Bakanının bu tasarıyı alelacele meclislere sevk ettiği, bu aceleciliğin tasarıyı yetersiz kıldığı, bu nedenle de komisyonda büyük değişikliklere uğradığı, alelacele kaynaklar taranarak bir çözüm getirilmek istendiğı, İçişleri Bakanlığının trafik konusundaki tansiyonu bildiğı için bu tasarıyı sevk ettiği, Ulaştırma Bakanının imza koyduğu bu tasarıya karşı eleştirilerde bulunduğu, İçişleri Bakanlığı bu tasarıyı hazırlarken Ulaştırma Bakanlığının da bir tasarı hazırladığı, 1969 seçimlerinden sonra 1970'de TÜBİTAK'ın işi planlayıp bir rapor hazırlamayı kabul ettiği, 1970'de ise Ulaştırma Bakanlığının elindeki tasarının kanunlaşmasını istediğı, Ulaştırma Bakanlığının bu işi polis çözümleyemez derken, İçişleri Bakanlığının, polis disiplininin sorunu çözümleyeceğini iddia ettiği, işin artık tasarıyı Meclise sevk etmek yarışını halini aldığı ve Ulaştırma Bakanlığının elindeki tasarının arşivlerde kalacağı, Türkiye Şöförler ve Otomobilciler Federasyonunun görüşüne göre Karayolları ulaştırma sorunları ve dar boğazları bilindiğine göre bu sorunlara çare bulunmadan trafik kazalarını önlemenin faydasız bir çaba olacağı, günlük kısa vadeli bazı dar boğazlara yönelen tasarıların palyatif tedbir olmaktan başka yarar sağlamıyacağı, ekonomik taşıma düzenlenmediğı sürece trafikteki keşmekeşin önlenmesinin olanaksız bulunduğu, idarenin bugünkü yapısının teknik ve bilimsel bir yöntem uygulamaktan yoksun bulunduğu, sadece polisiye tedbirlerin yeterli olmadığı, Ulaştırma Bakanlığının tasarısını da getirerek yasayı hazırlamak gerektiğı, ifade edilmektedir. (Özüm).

Tasarının siyasal yönden de eleştirisi yapılmıştır. Buna göre bu kanun tasarısının yapılmasının amacı ehliyet yolsuzluğunu önlemek ve aynı zamanda Türkiye Şöförler ve Otomobilciler Federasyonunun satmakta olduğu evrakı satmaya devamını engellemektir. Ortada fiilî bir hükümet buhranı vardır: Koalisyon ortaklarından MSP'li İçişleri Bakanı komisyonlarda arkadaşlarını bu-

lundurmak ve böylece gelir sağlamak istemektedir. Bunu başaramayınca 8 maddelik gülünç bir tasarı getirmişlerdir. Bu tasarı meclislerden çıkamıyacaktır. Esasında gerekli komisyonlardan geçmek zorunda olan bu tasarı, hiçbir komisyondan geçmeyerek alelacele İçişleri Bakanlığına gelerek parlamentoya sunulmuştur. İçişleri Bakanının beyanına göre 140.000 personele gereksinme vardır, halbuki şu anda ellerinde 40.000 eleman mevcuttur. 100.000 kişilik noksanlık gösteren bir personelle trafik sorununun düzenlenemeyeceği açıktır. Bu kadro ile denetim yapılması olanaklı değildir. Tasarı bir tankere bile şoför yardımcısı vermeyerek sosyal ve ekonomik sorunları bile halledememiştir. MSP'nin amacı bunları açıklığa kavuşturmak değil, üyelerine maaş aldirtmak için komisyonlarda bulundurmaktır. İçişleri Bakanı daha önemli ülke sorunları dururken, trafik sorunu ile uğraşıp, kendi yapmadığı görevini, şöforlere yüklemektedir. Bu yasa çalışan şöfore zulüm etmektedir. Bunun el birliği ile red edilmesi gerekir. (Ozke).

Tasarının vatandaş sağlığını koruyacak hükümleri içermemesi yönünden de eleştirisi yapılmıştır. Bu eleştirilere göre kazalar nedeni ile meydana gelen ölüm vakıalarının % 30'u gibi yüksek bir nisbeti bulan kısmı kaza yerlerinde boğulmadan ileri geldiği anlaşılmıştır. Bunun temel nedenlerinden birisi ise kaza yerinde ilk ve acil yardımın halk tarafından, gerekli bilgilerden yoksun olmaları nedeni ile, yapılamamasıdır. Ankarada Trafik Kazaları Yardım Vakfına bağlı Trafik Enstitüsü ve Hastahanesinde dış ülkelerden getirilen manken üzerinde pratik uygulamalarla halk tarafından kaza yerinde yapılması gerekli ilk yardım yöntemleri gösterilmektedir. İçinde kurumuş tentürdiyot ve gazlı bezden başka bir şey bulunmayan ilk yardım çantasının da yararlı ve yeterli hale getirilmesi zorunludur. Bundan başka şoför olacak kimselerin göz, kulak muayeneleri kadar önem taşıyan reflekslerin duyarlılığını saptamaya yarayan psikolojik testlerin gerekliliğini de gözden uzak tutmamak gerekir. (Cöner).

Tasarı zabıta'nın eğitimi yönünden de eleştirilmiş ve tasarının trafiği can güvenliği açısından ele aldığı, cezaların arttırılmasının bir çare olmasına rağmen bunun etkinlik kazanabilmesi için uygulanması gerektiği, tasarının temel noksanının bu uygulamayı sağlayacak trafik zabıtasında çalışanların ele alınmamış

olmasında olduğu, tasarının trafik zabıtasının eğitim ve denetimi ele almadığı, denetimi yapacak zabitanın da denetlenmesi gerektiği, ancak bu görevin cazip hale getirilmesinin de zorunlu olduğu ifade edilmiştir. (Yayla).

Bu konuda bir diğer görüş te trafik sorununun anatomik olarak incelenmesinde ortaya çıkmıştır. Bu görüşe göre mikro düzeyde trafik ihlalleri herkes tarafından yapılmaktadır. Örneğin Şişli yolunda usulsüz park yaparken, yasayı çiğnemek için değil, bir zorunluluk nedeniyle buna başvurulmaktadır. Böylece yasaya saygılı kişi zorla yasa ihlâl ettirilmektedir. Yolların da kazaların meydana gelmesinde büyük bir etken olduğu söylenemez. Örneğin Unkapanı Eyüp yolu çok bozuk olmasına rağmen burada kaza sayısı gayet azdır. Yasalardan şikâyet etmeden önce onu tam olarak uygulamak gerekir. Polisin denetimde takdir yetkisi zannedildiğinden de fazladır. Zabıta dilerse sağlık çantasındaki tentürdiyotu da denetleyebilir. Yarım saat süreli bir kontrol 500, 1000 liralık bir para cezasından daha çok etkilidir. Trafik ihlâli sui-generis nitelikte olduğundan işlenmesi de çok olağandır. Yaptırımı az, ağır sonucu, kaza hariç, yok, bunun sonucu olarak çok kimse işlemekte sakınca görmemektedir. Bu nedenle eğitim, yaptırım soruları ikinci derecededir. Bütün sorun denetim organının çalışmasını sağlamaktır. 1950'den sonra Türkiyede bir nüfus patlaması olmuştur, diğer alanlarda olduğu gibi trafik için de gerekli idareyi kuramamışızdır. Bu açıdan yapılacak yasanın ihlâli kolaylaştıran değil, uyulması kolay bir yasa olması zorunludur. (Güran).

Trafik sorununu denetim açısından ve bir başka gerekçe ile açıklayan görüşler de ileri sürülmüştür. Bu görüşe göre Türkiyede trafik denetimi çok zayıftır ve, ana karayollarında dahi bir trafik denetimi yapamıyan kolluk örgütünün en iyi trafik yasası ile dahi başarı şansı yoktur. Ceza tehdidini arttırmak, uygulanmadığı sürece hiç bir işe yaramaz. Trafik zabıtası kazaları önlemek bir yana, kaza olduktan sonra dahi çok kez olay yerine gelmemekte, gelse de iş işten geçmiş olmaktadır. Trafik denetimi sadece bir personel sorunu değildir. İdarede otomasyon ve rasyonalizasyon tedbirleri uygulamak sureti ile bu problemin çözülmesi olanağı vardır. Örneğin, radar kontrolü, helikopterle kara yolları üzerinde yapılacak denetimler, ışıklı trafik işaretlerinin içine

monte edilmiş fotoğraf makinaları ile yapılacak saptamalar gibi. Bu konuda alkol sorunu da önemlidir. Bu denetimin modern gereklere uygun olarak yapılması zorunludur. Alkol testlerinin hastahanelerde değil, basit ve ucuz aygıtlarla denetim yerinde yapılması gerekir. (Azrak).

Trafik sorunlarından bir diğeri olarak ulaşım politikası da ele alınmıştır. Buna göre Türkiyede bir ulaşım politikası ve ulaşım planlaması bulunmadığı gibi, bunun bir parçası olan karayolları ve hatta kent içi yolların planlaması da yoktur. Yol'arın hele kent içi yolların büyük bir çoğunluğu motorl  araçlar trafiğine elverişli değildir. Halbuki bu husus trafik mevzuatının uygulanmasının önkoşulunu teşkil etmektedir. (Azrak).

Genel nitelikteki bu konuşmalardan sonra Tasarının maddelerinin görüşülmesine geçilmiştir. Bu konuda Enstitü müdürü Dönmezer, İçişleri Bakanlığının projeyi Meclise verdiğini, Mecliste komisyonunun önemli değişiklikler yaptığını, böyle bir kanunun çıkacağını, bu nedenle bu kanunun işe yaramaz diye geçiştirilmesinin olanaksız olduğunu, maddeleri teker teker ele alıp ne şekilde değiştirilmesi gerektiğini belirtmelerinin daha uygun olacağını, esasta kanunun emniyet s pabı görüntüsünde o'masına rağmen, değiştirilmesi olanağı bulunan kısmın değiştirilmesine yardım etmeleri gerektiğini ifade etmiştir.

Tartışmalarda uygulanan yöntem gerek İçişleri Bakanlığı tarafından, gerek Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun kabul ettiği metnin ayrı ayrı değerlendirilmesi ve bir sonuca varılması şeklinde olmuştur. Ancak bazı maddeler Bakanlık tasarısında mevcut olmayıp yalnız komisyon tasarısında mevcut olduğundan, bu konuda komisyon metni ile iktifa edilmiştir.

*Madde 3.* (Bu madde Komisyon tasarısında mevcuttur).

Madde ile ilgili görüşmelerde ortaya çıkan görüşler şu şekilde tasnif edilmiştir:

a) Genel zabıtaya, bu arada jandarmaya trafik zabıtası görevi verilmesi yerindedir. Bu şekilde fiilî durum yasallaştırılmış olacaktır. Böylece kısa süreli eğitimle olsa da, trafik kurallarını öğrenen kişi sivil yaşamında da, öğrendiği ve uyguladığı bu ku-

ralları uygulayabilecektir (Donay). Tasarıda böyle bir hükmün bulunmasının nedeni Yargıtayın hatalı bir kararından ileri gelmektedir. Bir olayda Yargıtay jandarmanın trafik zabtı tutamayacağına karar vermişti. Halbuki jandarmanın tuttuğu zabıt doğrudan doğruya mahkemeye verilmez, yoksa zabıt tutulabilir. (Kunter).

b) Trafik zabıtasını genel zabıta yetkileri ile yükümlü tutmak konusunda ise farklı üç görüş ortaya çıkmıştır:

aa) Birinci görüşe göre Trafik zabıtasını genel zabıta görevleri ile yükümlü tutmak yerinde değildir. Esasen trafik görevi gibi ağır bir yük altında olan kişiyi diğer görevlerle yükümlü kılmak olumlu bir davranış değildir. Ancak bu hiçbir zaman trafik polisinin, CMUK. nun tüm vatandaşlara bile tanıdığı önünde işlenen bir suça müdahale etmeme gibi bir hareketsizliğe sevketmiyecektir. Trafik polisi belirli istisnalar dışında genel zabıta görevleri ile görevlendirilmeyecektir. Örneğin trafik polisi toplum polisinin görevi ile görevlendirilemeyecektir. (Donay).

bb) İkinci görüş ise trafik polisinin, genel zabıtanın yetkilerini haiz olmasının nedeni onu kendi görevini yaparken kuvvetli kılmak içindir; bu açıdan trafik polisine olağanüstü haller dışında adli ve idari görev verilmez hükmünün maddeye eklenmesi uygun olur şeklinde ifade edilmiştir.

cc) Üçüncü görüş ise, genel olarak kabul edilen görüş olmuştur. Buna göre trafik polisine genel zabıta görevi yapabilir. Trafik polisi önünde işlenmekte olan bir suça müdahale etmek zorundadır. (Dönmezer, Erman, Gözübüyük).

c) Bu konuda bir diğer görüş ise trafik düzenini kurmanın bir vatandaş, bir şoför ve bir emniyet görevi olmadığı ve bunun bir mühendislik görevi olduğu şeklinde ifade edilmiştir. (Özgenay).

*Madde 4:* a) Maddeyle ilgili olarak, metinde yer alan tanzim kelimesinin muğlak olduğu, maddeye açıklık getirişmesi gerektiği, tanzim işinin kim tarafından yapılacağı, bu açıdan maddedeki «tanzim» kelimesinin çıkarılması gerektiği belirtilmiştir. (Özgenay). Bu konuda Karayolları Genel Müdürlüğünün, Bayındırlık Bakanlığına bağlı olarak kurulmasının amacının karayol-



larının yapımı olduğu; tanzim kelimesi dikkatle okunduğu takdirde, bu yetkinin karayollarına ait olduğu bu nedenle tanzim yetkisinin derhal çıkarılması gerektiği ifade olunmuştur.

b) 4. madde ile ilgili olarak bir terim meselesine de değinilmiş ve Daire başkanlığı değil daire kurulacağına işaret edilmiştir. (Kunter).

### *3. ve 4. madde ile ilgili sonuçlar :*

1. Genel zabıtaya trafik zabıtası görevi verilebilir.
2. Trafik zabıtasına genel zabıta görevi verilebilir.
3. Tanzim kelimesinin metinden çıkarılması uygun olur.

### *Madde 5.*

Fahri trafik denetçiliği ilgili bu hüküm 3 görüşün ortaya çıkmasına neden olmuştur:

a) Her olayın meydana geldiği yerde Devleti temsil edecek birisini bulundurmaya imkân yoktur. Kamu Hukukunda yer alan ihbar ve müracaat hakkı kullanılarak Devletin güvenlik kuvvetlerine yardımcı olunması ayrıca vatanî ve medenî bir görevdir. (Gözübüyük). 1969'da alınan bir karar hükümete bildirilmiştir. Hatta geçmiş hükümetlerden biri zamanında fahrî denetçiler kongresi de yapılmıştır. Bu maddenin amacı Türkiyede meydana gelen tahripkâr trafiği düzenlemektir. Bu açıdan tasarıdaki bu hüküm faydalı ve lüzumluudur (Altan).

b) İkinci görüş ise fahrî denetçilik kurumuna karşı çıkanlar tarafından savunulmaktadır. Bu görüştekiler, fahrî denetçiliğin suistimallere neden olduğunu (Erman), taksi şoförlerinin derneklere başvurarak şikâyetlerde buldukları, (Ozeke), Jandarmanın esasen genel zabıta görevi gördüğü, genel zabıta da trafik ile görevlendirilebildiğine göre, bu zabıtanın güçlendirilmesi ile fahrî müfettişliğe gereksinme duyulmayacağı (Özüm), hatta eldeki olanaklar iyi bir biçimde değerlendirildiği takdirde bu şekilde bir hükmün lüzumsuzluğunun kendiliğinden ortaya çıkacağı (Sevener) ifade edilmiştir.

c) Üçüncü görüştekiler de aralarında ikiye ayrılmaktadırlar:

a) Dönmezer, ilke olarak kamu yetkisi kullanacak kişinin Devlet teşkilâtı içinde yer alması gerektiğine işaret ettikten sonra, müfettişe böyle bir yetki vermenin bu ana ilkeye aykırı düşeceğini belirtmektedir. Dönmezer, müfettişe zabıta yetkisi verilmesinin kabul edilemeyeceğini, ancak polise yardımcı olması halinde, kontrol yapmamak kaydı ile müfettişliğin kabul edilebileceğini belirtmektedir. Matay da en yakın zabıtaya haber verilme olanağının tanınmasını, Cöner ise kurumun «vatandaşın ihbarı» şeklinde yasaya geçmesi gerektiği görüşünü savunarak şartlı olarak müfettişliği kabul etmektedirler.

bb) İkinci ayırım ise sorumluluğu olanlara böyle bir yetkinin tanınabileceği, sorumluluk olmadan böyle bir yetki verilemeyeceği yolundadır. (Donay). Buna göre yan etkiler olarak ortaya çıkabilecek düşmanlık, duygusal davranış gibi suistimalleri engelleyebilecek bir sorumluluk tanınması halinde müfettişlik kabul edilebilir. İlke olarak fahrî müfettişliğe karşı çıkan Doğanay da, devletin aslî görevine fertlerin kabul edilmemesi gerektiğini, ancak kabul edildiği takdirde hiç olmazsa koşullu olarak, örneğin 25 yıllık ehliyet sahibi olmak gibi bir koşulla bunu öngörmek gerektiğine işaret etmektedir.

#### *Madde 5 ile ilgili sonuç :*

Fahri trafik müfettişliği ile ilgili olarak yapılan tartışmalar da bir sonuca varılamamış ve görüş birliği sağlanamamıştır.

#### *Madde 7*

Bu konuda önce İl trafik komisyonuna sadece merkez belediyesi değil çevre belediyesinin de katılması gerektiği görüşü ileri sürülmüştür (Kunter). Sigorta şirketlerinin hergün trafik kazaları ile iç içe olduğu, bu açıdan sigorta temsilcisinin dahi komisyonda temsil edilmesi gereğine işaret edilmiştir. (Sevener). Tasarıda yer alan kazaları önleme cemiyetleri teriminin tasrih edilmesi gerektiği, Trafik Kazalarını önleme Cemiyeti olarak bir cemiyet bulunduğu bu nedenle terimin düzeltilmesi gerektiği ifade edilmiştir. Terim ile ilgili olarak Doğanay da, Cemiyet ve Dernek terimlerinin de birleştirilmesi gerektiğini belirtmiştir.

Bu arada İl Trafik Komisyonlarının yetkisizliğine de değinilmiş ve bu komisyonların havada kalmış kuruluşlar olduğu, ka-

rarlarının da bir etkisinin olmadığı, kanunun il trafik komisyonlarına bir yetki vermediği, tedbir alabilmesi için esasen bir örgütünün bulunması gerektiği, teknik ve idarî bir örgütünün bulunmadığı, il trafik komisyonunun yetkilerinin açıkça belirtilmesi gerektiği ifade edilmiştir. (Ozgener). Bu görüşe karşı olarak İl Trafik Komisyonlarının yetkisinin bulunduğu, bu nedenle bir çok kararlar aldığı ve bu kararların da halen uygulanagelmekte olduğu ifade edilmiş ve örnek olarak plaka tahdidi kararları, benzin istasyonları, tamirhaneler, dolmuş durakları vs. gibi konularda karar almak yetkisinin İl Trafik Komisyonlarına ait olduğu belirtilmiştir (Özeke, Ögel).

#### *Madde 7 ile ilgili sonuç*

Bu madde ile de ilgili olarak bir görüş birliğine varılamamıştır.

#### *Madde 8*

Bu madde ile ilgili olarak çeşitli konularda farklı düşünceler ileri sürülmüştür. a) Türkiye Şöförler ve Otomobilciler Federasyonu 8. madde ile Federasyon temsilcilerinin İmtihan ve Muayene komisyonlarından çıkarıldıklarını, imtihan komisyonlarından çıkarılmaları konusunda bir iddiaları olmamasına rağmen, 507 sayılı kanununun 32. maddesine göre meslek mensuplarının kurulacak ünitelerde veya komisyonlarda görev almaları öngörüldüğüne göre federasyonların taşıt muayene istasyonlarında görev almalarının gerekli olduğu görüşünü ileri sürmüştür (Özüm).

b) Bu konuda bir diğer görüş te özel teknik muayene istasyonları konusunda belirtilmiştir. Buna göre, hükümet tasarısında mevcut olan özel teknik muayene istasyonlarının Bayındırlık Komisyonu tarafından hazırlanan metinde kaldırılması yerinde olmuştur. Hatta eksiklikler tamamlanıncaya kadar özel istasyonlara yetki verilmesine ilişkin hüküm de tasarıdan çıkarılmalıdır. (Yarsuvat, Donay).

b) Bu konuda bir diğer görüş ise motorlu araçların fenni muayene ve tescil işlerinin karayollarından alınarak İçişleri Bakanlığına verilmesinin sakıncalı olduğunu yansıtmıştır. Buna göre fenni muayenesi karayolları gibi teknik personele ve gerekli

teşkilâta sahip, öteden beri bu görevi yürüten bir kuruluştan alıp, zaten işi ülke çapında çok dağınık idarî görevlerle yük ü o an üstelik konu ve personelle pek ilgisi bulunmayan bir kakanlığa devri zararlı sonuçlar doğurabilir. (Cöner). Bu açıdan muayene görevi Karayolları genel müdürlüğü tarafından yapılmak gereklidir (Yarsuvat, Gürtav).

c) Buna karşılık muayene görevinin karayollarının görevi içine girmediği, bunun hizmetinin teknik olup idarî olmadığı, Türkiyede halen 5 taşıt muayene istasyonu olduğu, muayene teknik hizmetlerinin karayollarına yükletilmesi halinde bu kurumun bozulabileceği, bu açıdan İçişleri Bakanlığının muayene görevini yüklenmesi gerektiği de ifade olunmuştur. (Ozgener).

d) Muayene konusunda bir diğer görüş ise, trafik muayenelerinin gereksiz olduğuna ilişkindir. Çoruh tarafından savunulan bu fikre göre, bu muayeneler şimdiye değin uygulamada hiçbir fayda sağlamamıştır, şimdiye kadar muayene işinin altında, muayene istasyonlarında bazı cemiyetlere yardım pulu, harç ve benzer istifadeler çıkmıştır, şu anda muayeneyi geçen aracın ertesi gün hangi durumda olacağının ruhsatnamedeki damga ile garanti edilemez, araçlar her an polisin denetimi altında bulunmalıdır. Ancak yıllanmış otomobiller için hususi muayene koşulları getirilebilir. Otomobil, otobüs ve kamyonların kendi acente servislerine ilişkin bakım ve faturaları zaten muayene anlamına gelir.

Aynı nitelikte olarak, muayenelerin ciddi bir şekilde yapılmadığı sürece bir anlamı olmadığı ve kaldırılması gerektiği de ifade edilmiştir. (Gürtav).

#### *Madde 8 ile ilgili sonuç :*

Bu madde ile ilgili olarak araçların muayenesinin gerekli olduğu, bunun da yasaya göre teknik muayene birimlerinde yapılacağına öngörüldüğü, bu istasyonların bağlanacağı Bakanlığın sonuçta pek önemli olmadığı, Bakanlığın değişmesi ile ciddiyetin değişmeyeceği ve bütün sorunun muayenelerin uygulanmasında gerekli ciddiyet ve ihtimamın gerçekleştirilmesinin zorunlu olduğu ifade edilmiştir.

*Madde 12 :*

Bu madde ile karayollarının iki yanındaki sınırdan itibaren 50 metrelik mesafenin bırakılması genel olarak olumlu karşılanmıştır. Bu konuda Doğanay böyle bir sınırlama ile özel mülkiyetin sınırlandırıldığını, özel mülkiyette sınırlandırmanın ancak kamu yararına olabileceği, kamu yararının bulunup bulunmadığının sorulabileceği ifade edilmiştir.

*Madde 16 :*

Bu maddenin yararlı olduğu genel olarak kabul edildiğinden üzerinde konuşma açılmamıştır.

*Madde 17 :*

Bu madde ile taşıtların mülkiyetinin nakli biçiminin değiştirildiği adeta tapu sicili gibi bir Trafik sicilinin teşkil edildiği ve mülkiyetin geçişidinin buna bağlandığı belirtilmiştir (Doğanay).

Bu konuda iki görüş ileri sürülmüştür:

a) Birinci görüşe göre araç mülkiyetinin naklinin bu şekilde detaylı olarak düzenlenmesi vatandaşı güç duruma sokacaktır. Bir menkul mal olan aracın naklinde sadece vergi konusundaki sakıncaları ortadan kaldırmak için vatandaşı iki ay uğraştırmak haklı bir yöntem olarak kabul edilemez (Dönmezer). Sadece noterde alım satımın yapılıp, tarafların trafik şubesine gelmesinin yeterli olduğu ve bu kadar uzun yola gerek olmayıp trafik şubesinde atılacak imzanın işi kısa yoldan çözümleneceği de ileri sürülmüştür (Büyüksakarya).

b) Buna karşılık otomobilin menkul mal niteliğinde olmasına rağmen aynı zamanda tehlikeli bir araç da olduğu, bir kaza halinde sicilde adı yazılan kimsenin bulunmadığı, trafik kazaları mağdurlarının haklarını korumak için bu değişikliğin gerekli olduğu (Yarsuvat), yine bu değişikliğin yapılmaması halinde plakaya ceza yazılmasının da olanaksız olacağı beyan edilmiştir.

Tescil işleminin yöntemine değinmemekle beraber, bu tescil işleminin karayollarına verilmesi de eleştiri konusu edilmiştir. (Açıkgöz).

*Madde 26*

Kollokyumda üzerinde en fazla durulan ve tartışmaya konu olan maddelerden birini teşkil etmektedir. Gerçekten bu madde ile, gerek Bakanlar Kurulu tasarısında gerek komisyonca yapılan değişiklik tasarısında, şöför ehliyetnamesi için belirli süreli bir okul bitirme zorunluluğu getirilmektedir. Bunun yanında maddede ehliyetname alınabilmesi için yaşa ilişkin hükümler de yer almaktadır. Ehliyetname alınması için okul bitirme konusunda başlıca üç görüş ileri sürülmüştür:

a) Birinci görüş okul kurmanın yararsız olduğu yolundadır. Bu görüşü savunanlara göre şöför okulunu veya kursunu bitirme koşulunu arama fazla külfetli bir iştir; bugün trafik problemi şoförlerimizin kaideleri bilmeme sorunundan ziyade uygulamama ve kaideleri uygulayacak yol ve benzeri tesislerin bulunmamasıdır; bu nedenle öğretimden ziyade eğitim ve provaya ihtiyaç vardır, prova ise yol üstünde olur; kişiler trafik kurallarını yollardaki çizgilerden, işaretlerden, yazılardan ve zabitanın yaptığı ikazlardan iki gün içinde öğrenebilir. (Çoruh). Yine bu konuda ehliyetname almayı okul bitirenlere hasretmenin gerçekçi olamayacağı, kişileri bu şekilde bir yükümlülüğe tâbi tutmanın eşitliğe aykırı olacağı, bir köylünün, bir kasabalının, emeği ile hayatını sürdürenin işinden gücünden ayrılarak okula gitmesinin düşünülemeyecek kadar güç ve hatalı olduğu, bu durumda ehliyet almanın para sahiplerinin başka bir deyişle malî koşulları yeterli olanların inhisarına gireceği de ileri sürülmüştür (Dönmezer, Donay).

b) İkinci görüşte ise okul açmanın gerekli olduğu yolundadır. Bu fikirde olanlara göre, okullar ve kurslar açmanın ehliyetli sayısını arttıracacağı, hatta gezici kursların da yararlı olacağı, Devletin hizmeti halkın ayağına kadar götürerek bu konuda eşitsizliği gidereceği, nitekim ehliyet almak için bir araç bulmak zorunda olan kişilere Devlet parasız araç sağlayarak bu temel hizmeti yerine getireceği ve okulların söylendiği gibi Devlete fazla bir malî külfete mal olmayacağı belirtilmiştir (Yarsuvat). Aynı konuda okulun kişiyi olgunlaştıracacağı, bunun sadece makine kulanmakla ilgili olmadığı, trafiğe giren herkesin, kişilerin hayatı ile ilgili davranışlarda bulunduğu ve bu açıdan okul eğitiminin zorunlu bulunduğu da ifade edilmiştir (Azrak). Ehliyet al-

mada belirli bir kişinin yardımına gerek olduğu, ancak resmî okul kurmanın Devlet için güç olacağı bu nedenle özel okullar kurmanın mümkün olabileceği de ifade edilmiştir (Özüm).

c) Bu konuda mutavassıt diyebileceğimiz bir görüşe göre ise, okul açılmasına karşı çıkılmamakta, ancak dışarıdan da sınava girmeyi kabul etmenin yararlı olacağı kabul edilmektedir (Altan). Bu mutavassıt görüş esas itibarı ile okula karşı olanlar tarafından da benimsenmiştir. Nitekim Dönmezer de, okula gitmeyenlere ehliyet vermemenin hatalı olduğunu, okulun açılabilceğini isteyen bu okula devam edeceğini, istemeyenin ise dışarıdan ehliyet sınavlarına girebileceğini kabul etmektedir. Bu konuda biraz değişik olmakla beraber askeriyeye de ehliyet verme yetkisinin tanınması görüşü ileri sürülmüştür (Ozeke).

Madde ile ilgili ikinci sorun profesyonel ehliyetname sahibi olanlardan ücret karşılığında yolcu taşınması yapacakların özel sınava tabi olmalarına ilişkin hükmün yorumunda ortaya çıkmıştır. Bir kısım konuşmacılar mükteseb hakkın söz konusu olduğunu, onun için yeniden sınav hakkının konamıyacağını (Özüm, Yarsuvat), bunun bir taşıma maddesi olması nedeni ile kanundan çıkarılması gerektiğini (Açıksöz), meslekte kıdem almış vasıflı bir şöförün geçim ve yaşama şartlarını ortadan kaldıran bu düşüncenin Anayasamız ile bağdaşamıyacağını (T. Şöförler ve Otomobilciler Federasyonunun görüşü) ifade etmişlerdir. Buna karşılık bu hükmün istikbale yönelik bir hüküm olduğunu, kazanılmış haklarla ilgili olamayacağını aksine bir yorum tarzının olanaksız bulunduğu beyan edilmiştir (Dönmezer).

Aynı madde ile ilgili olarak belirli suçlardan mahkûmiyet alanların neden ehliyetname alamadıkları ileri sürülmüş ve örneğin mesleğin icrası ile ilgili olmayan adam öldürme, dolandırıcılık gibi suçtan mahkûm olanların da ehliyet alabilmeleri savunulmuştur (Donay). Dönmezer belirli suçlardan mahkûm olanların ehliyetname alamamaları hükmünün öteden beri yasalarda yer aldığını, bu açıdan tasarıya da konduğunu beyan etmiştir.

Maddede yaş ile ilgili olarak Kunter kategorilere göre yaş farkı aramanın yerinde olacağı mütalaasını serdetmiştir.

*Madde 26 ile ilgili sonuç :*

Tartışmalarda ehliyetname ile ilgili olarak okul açılması so-

rununda, genel olarak okul veya kursun ihtiyari olması, dileyenin bu kurslara katılması, katılmayanların ise dışarıdan ehliyet sınavına girmeleri görüşü ağırlık kazanmıştır.

Profesyonel şöförlerin yeniden sınava girmeleri konusu ise esas itibarı ile benimsenmemiş, ancak madde metninin bu şekilde dahi eski kazanılmış hakları haleldar etmediği ve bunun ileriye dönük bir hüküm olarak mütalaa edilmesi gerektiği savunulmuştur. Bir başka deyişle tasarıdaki bu hükmün halen kazanılmış hakları ihlâl edecek şekilde yorumlanamayacağı ileri sürülmüştür.

#### *Madde 36 :*

Bu madde genel olarak olumlu karşılanmıştır. Tartışmalar genellikle alkol oranının saptanmasında uygulanacak yöntemler üzerinde toplanmıştır. Kunter, Avrupa Konseyinin 1973'te üye devletlere bir tavsiyede bulunduğunu ve bu tavsiye kararına göre, alkollü madde etkisi altında araç kullananın, bu maddenin ancak araç kullanmasına etkili olacak oranda bulunması halinde şöförün cezalandırılabileceğini beyan etmiştir.

Yarsuvat alkol konusunda, alkol oranının saptanması için, Devletin halen Avrupada kullanılan denetim aygıtlarından ithal etmesini, bunun ithalinin pek fazla külfete mal olmadığını ve bu şekilde sağlıklı bir denetim yolunun benimseneceğini ileri sürmüştür. Dönmezer ise, Devletin bunları getirmesinin sanıldığı kadar kolay olmadığını, bu hükmün fiiliyatta alkollü araç kullanmanın suç halinden çıkması sonucunu doğuracağını açıklamıştır.

#### *Madde 38 :*

Bu madde üzerinde teknik konuları içermesi ve bu hali ile yararlı olması nedeni ile tartışma açılmamıştır.

#### *Madde 47 :*

Bu madde üzerinde de aynı nedenlerle tartışma açılmamıştır.

#### *Madde 48 ve madde 49 :*

48. maddelerde yer alan ve bir kazaya karışanların durumla-



rını aynen muhafaza etmelerine ilişkin bu hüküm de eleştirilmiştir. Dönmezer bu hükmün aynen uygulanması halinde örneğin çevre yolundaki trafiğin büyük ölçüde aksayacağını, bu açıdan belirli bazı hallerde kaza yerindeki durumunu değiştirebileceğini, esasen kazayı takiben arkadan gelen araçların birikmesinin bunu zorunlu hale getirebileceği, maddenin Türkiye koşullarına göre değiştirilmesi gerektiğini, ayrıca 49. madde ile 48. maddenin bu hükmü arasında bir çelişki bulunduğunu, 49. maddeye göre yaralının en yakın hastahaneye götürülmesi gerektiğini, böylece iki hüküm arasında çelişki bulunduğunu beyan etmiştir.

*Madde 50 :*

Bu konuda iki görüş ortaya konmuştur:

a) Dönmezer, 50. maddenin tüm sorumluluk esaslarını değiştirdiğini, böyle bir değişikliğin komisyonlarca yapılamayacağını, bunların genel hukuk ve Yargıtay içtihadları çerçevesinde incelenebileceğini, örneğin tasarının nedensellik bağı konusunda kabul ettiği karinelerin bütün sorunları halletmek gibi bir amaç taşıdığını, anlaşılması güç olan bu maddenin yeniden gözden geçirilerek, Avrupa Konseyinin mütalaasına uygun bir biçimde düzenlenmesi gerektiğini beyan etmiştir. Aynı fikri savunan Kunter de, bu madde ile halledilmiş sorunların yeniden tartışılmasının gereksiz olduğunu ve bu konuda bir Avrupa Sözleşmesinin bulunduğunu, bu açıdan sorunun sözleşme hükümlerine uygun olarak çözümlenmesi gerektiğini ifade etmiştir.

b) Yarsuvat ise 50. maddenin düşünülerek değiştirildiğini, 50. maddenin esasen uygulamada kanayan bir yara olduğunu, tasarının tehlike sorumluluğu ilkesini getirdiğini ifade ederek, Bayındırlık Komisyonu tarafından yapılan değişikliğin yerinde olduğunu ileri sürerek, tasarımı olumlu karşılamıştır. Yarsuvat ayrıca söz konusu 50. maddedeki değişikliğin komisyon tarafından değil, daha önce bu konuda Ankara Hukuk Fakültesi tarafından düzenlenen seminerde sunulan bilimsel raporlar, tartışmalar ve varılan sonuçlar gözönüne alınarak hazırlandığını, Türk Medenî Hukuk öğretisinde yaygın fikrin bu yolda olduğunu, bu yeni şekli ile madde bütün batı hukuk sistemlerinde olduğu gibi trafik kazalarında zararın giderimi için tehlike sorumluluğu ilkesine döndüğünü vurgulamış ve söz konusu madde metninin İsviçre

Trafik Yasasının 58. ve 59. maddelerine tekabül ettiğini belirtmiştir.

*Madde 57 :*

Bu madde ile trafik suçları ile ilgili cezalar düzenlenmektedir. Bu konuda yapılan tartışmalar şu şekilde sıralanabilir:

a) Öncelikle para cezasının nev'i üzerinde durulmuştur. Kunter tasarındaki «para cezası» kavramına değinerek, halen yürürlükte olan yasada para cezası teriminin kullanıldığını bunu idarî para cezası haline getirebilmek için, trafik kelimesinin ilâve edildiğini, böyle bir ayırımın batı ülkelerinde yer alan idarî para cezasını, cezalardan ayırmak için yapıldığını, bu sorunun son on yılda Ceza Hukukunun en önemli sorunlarından birisi olduğu, bunun bizim sistemimize girmeyip, ilk defa trafik yasası ile düzenlendiğini beyan etmiştir. Gözübüyük ise tasarındaki para cezasının hafif değil ağır para cezası olarak değiştirilmesi gereğine değinmektedir.

b) İkinci sorun para cezalarında komisyonda yapılan sistem değişikliğinde ortaya çıkmıştır. Gerçekten komisyon tarafından yapılan değişikliğe değin, Türk Ceza sisteminde para cezaları belirli bir sisteme dayalı olarak düzenlenmekte idi. Tasarı Kuzey ülkelerinde uygulana gelen gün para cezası sisteminin bir değişikliğini getirmiştir. Bu sistem tam bir gün para cezası değildir, çünkü suçlunun malî durumuna oranla saptanmamaktadır. Bu açıdan para cezalarında bir sistem değişikliğine Trafik Yasası ile gitmeğe gerek yoktur (Donay). Böyle değişiklikler genel ceza kanunları ile yapılır, sonuçlarına göre diğer özel kanunlara aktarılır. Yoksa bir sistem değişikliğini özel kanuna bırakmak doğru bir yöntem olarak kabul edilemez. Esasen gün para cezası sistemi uygulandığı İskandinav ülkelerinde de şikâyetlere konu olmaktadır. (Dönmezer, Donay). Ayrıca bu sistemin asgari ücretlerin kanunlarda tesbit edilmemesi nedeni ile Anayasaya aykırı düşmesi sonucuda ortaya çıkmaktadır (Dönmezer).

c) Üçüncü sorun para cezalarının miktarlarının tayininde ortaya çıkmıştır. Tasarı ile yapılan arttırımın yeterli olup olmadığı sorunu üzerinde durulmuştur. Genel olarak trafik suçlarında öngörülen para cezalarının arttırılması olumlu olarak kabul edilmiştir. Ancak cezalardan beklenen amaçların elde edilebilme-

si için cezaların arttırılmasının yeterli olmadığı, ayrıca bunun uygulanmasının zorunlu olduğu uygulanmayan bir cezadan yarar beklenemeyeceği de ilâve edilmiştir. Cezanın trafik suçunu engelleyici nitelikte olması zorunludur (Dönmezer, Özgenen).

d) Bir diğer sorun ise trafik cezalarına yapılacak itirazların hangi mercide çözümleneceğinde ortaya çıkmıştır. Kunter, bu konuda somut bir çözüm getirmemekle birlikte bunların vatan-daşa kolaylık gösterecek şekilde düzenlenmesini önermiştir. Örneğin polise dahi dilekçe verilebilmesi olasılığını sağlamanın faydalı olacağına işaret etmiştir. Gözübüyük ise merci sorununa değinmeden itirazların duruşmalı olarak incelenmesinin işleri fuzuli yere uzatacağını bu nedenle mahkemenin itirazları duruşma yapmaksızın evrak üzerinde incelenmesi yolunda bir değişiklik yapılmasını önermektedir.

#### *Madde 58 :*

Bu madde 57. maddenin bir devamı niteliğinde olduğundan üzerinde bir tartışma açılmamıştır.

#### *Madde 60 :*

Bu madde ile ilgili tartışmalar ehliyetin geri alınmasının daimî nitelik taşıması noktasında toplanmıştır. Bazı konuşmacılar bu maddenin uygulanmasının güç olduğu görüşünü ileri sürmüşlerdir (Özüm). Kunter ise terim meselesi üzerinde durmuş ve geri almadan değil, oto kullanma hakkının kısıtlanmasından söz etmek gerektiğini belirtmiştir. Kunter yine Avrupa Konseyinin müebbed geri almayı kabul etmediği için bizde de müebbed geri alma sisteminin getirilemeyeceğini ifade etmiştir. Büyüksakarya ehliyetin geri alma uygulamasının 1955-1960 sıralarında da yapıldığını, ehliyeti alınan şoförü çağırıp kendisine uyarıp eğittikten sonra ehliyetini iade ettiklerini bu yöntemin çok yararlı olduğunu, 50 yaşını geçmiş ve kendisini mesleğe adanmış bir kişinin ehliyetini süresiz almanın onun mesleksiz kalmasına neden olacağını, bu nedenle süresiz ehliyet alımına karşı olduğunu belirtmiştir. Buna karşılık Açıksöz, tasarıda ehliyetin geri alınmasını gerektiren hükmün dikkatle incelenmesi halinde bir kişinin örneğin 300'e yakın ihlâl halinde bu yola başvurulacağını, böyle davranışta bulunan kişinin ise artık ehliyetinin alınmasının zorunlu

olduğunu savunmuştur. Azrak ta ehliyetin alınmasının bir tedbir olduğu için ağır bir yaptırım olarak kabul edilemeyeceği görüşünü savunmuştur. Dönmezer ise idarî yolla ehliyetin geri alınmayacağını, bunun için bir yargı kararına gerek bulunduğunu ifade etmiştir.

### *Genel Sonuç*

Tartışmalardan çıkan genel sonuç gerek Hükümet ve gerek komisyon tarafından hazırlanan ve Trafik yasa tasarılarının ülkemizdeki trafik sorununu çözmekten uzak bulunduğu, bunun günümüzde bu konuda yükselmiş olan tansiyonu hafifletmekten başka bir şeye yaramıyacağı, Dönmezer'in de belirttiği gibi adeta sıkışmış havayı serbest bırakan bir sübaptan başka bir şey olmadığı, toplantıda ileri sürülen ilmî mütalaaların ışığı altında yeni ve gerçekçi bir tasarının hazırlanmasının zorunlu olduğu, bu şekilde hazırlanmış bir tasarı ile Türkiyede trafik sorununun kesin olarak çözülemeyeceği, tasarının olumlu yönleri bulunmasına rağmen tümü itibarı ile yetersiz olduğu görüşüne varılmıştır.