

**«6085 SAYILI KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNUN BAZI
MADDELERİNİN DEĞİŞTİRİLMESİ, İKİ EK MADDE İLE ALTI
GEÇİCİ MADDE EKLENMESİ HAKKINDA KANUN TASARISI
KONUSUNDA GÖRÜŞLER»**

Doç. Dr. Duygun YARSUVAT

GİRİŞ

1 — İnsan hayatını tehdit eden, yok eden bir tehlike haline gelen karayolu trafiği bugün Türk kamu oyunu en fazla meşgul eden bir sorun teşkil etmektedir. Bu konuda hemen hemen herkes birleşmiş durumdadır. İçişleri Bakanı, sorunun ciddiliğinin tartışılacak bir yanı bulunmadığını açıkça ifade etmiştir (1).

Gerçekte trafik sorunu, diğer ülkelerde olduğu gibi, Türkiye için de yeni bir mesele değildir. Çağdaş toplumun en başta gelen problemidir. İnsan yaşayışı motorlu araçların verdiği mobilité imkânları ile derinlemesine değişmiş, toplumsal hayat yeni biçimlere ulaşmıştır. Ancak bu değişiklik beraberinde insan hayatını tehlikeye düşürmüş, şehirlerin tıkanmasına, hava kirliliğine, sebep olmuştur.

Endüstrileşmiş ülkeler, kara trafiğinin neden olduğu toplumu tehdit eden sorunlara çareleri geçtiğimiz elli yılda ararken, henüz endüstrileşme aşamasına gelmemiş bulunan Türkiye bu çabalara katılmakta pek hevesli görülmemiştir.

(1) «Türkiye'de Karayolu taşıması ve Trafik Güvenliği Toplantısı», 3 - 5 Kasım 1976. Ankara.

2 — 1960 lardan sonra soruna eğilmeye başlayan Türkiye, endüstrileşmesiyle beraber çığ gibi büyüyen trafik ve kötü sonuçlarını göğüslemekte geç kalmıştır. Trafik, üç esastan oluştuğu kabul edilirse, Eğitim, Mühendislik konusunda, geç kalmanın sonuçları bugün giderek artan bir biçimde hissedilmektedir. 1960 larda yapılması gereken eylemlerin 1977 lerde bu 27 yıllık farkı kapatılarak yapılması gerekmektedir.

Özellikle *eğitim* konusundaki ihmaller, toplumda yaşıyanlara, scrundan sapıcı örneklere intibak etmek yolunu seçtirmiştir.

3 — Üçüncü unsur olan, *koğuşturma* ise endüstrileşme aşamasına gelmiş olan ülkelerin sosyal bünyesinde ortaya çıkan karışıklığın etkisinden kendini kurtaramamıştır. Yargılama organları artan iş hacmi karşısında hareketsiz kalmakta, polis ise yargılama organına yardımcı olmak ve suçları önlemek konusunda görevini yerine getirememektedir. Oysa Türkiye, endüstrileşmelerini tamamlamış ülkelerin, bu sorunları karşılarken aldığı tedbirleri gözönüne alarak zamanında suçların artmasına ve özellikle trafik afetine çareler bulma imkânından yararlanamamış, bugün gırtlığına kadar problemin içine düşmüştür. İtiraf etmek gerekir ki, kamu oyu, basın ve yöneticiler 1976 lara kadar soruna ilgisiz kalmışlardır. 1967 yılında Hukuk Fakültesi Ceza Hukuku ve Kriminoloji Enstitüsünde düzenlenen, «Türkiye'de Trafik Problemleri Semineri»nde ortaya atılan endişeler ve tesbit edilen prensipler hâlâ geçerliliğini sürdürmesine karşılık, ancak 1976 yılında bazı İstanbul Gazetelerinin konuya önem vermesi sonucu, mesele kamu oyuna duyurulmuştur. «Trafik Anarşisi» gibi sloganlar kullanılarak kamu oyu oluşturulmuş ve bunun yarattığı tazyik sonucu kanun koyucular bazı düzenlemeler yapmak ihtiyacını hissetmişlerdir.

4 — 1976 yılında, «Trafik Kazaları», yılın olayı olarak nitelendirilmiştir (2). İçişleri Bakanı bir karşılaştırma yaparak «1976 da trafik kazalarında verdiğimiz kaybı Kore savaşında dahi vermediğimizi» belirtmiştir (3). Oysa bu tür karşılaştırmalar batıda, 1950 lerde yapılmakta idi. *Beutel* «Kore harbinin ilk iki yılı içinde, trafik kazalarından doğan yaralı ve ölü sayısının aynı sü-

(2) Milliyet Gazetesi, 1 Ocak 1977, sayfa 7.

(3) Eak. Milliyet Gazetesi, 1 Ocak 1977 sayfa 7.

re içinde Amerika Birleşik Devletlerinin cephede verdiği zaiyattan çok daha fazladır. Harp sahasına nazaran trafikte üç misli daha fazla ölüm ve 25 misli daha fazla yaralanma meydana gelmiştir» demiştir (4). Hemen belirtelim ki, bu sözlerin söylendiği yer, 100.000.000 üstünde vasıta bulunan ve fakat ölüm yüzdesinin dünya ülkeleri arasında en az olduğu bir ülkedir.

5 — Türkiye’de ise, özellikle büyük şehirlerde trafik kilitlenmiş, şehirlerarası yollarda ise ölüm artmıştır. Aşağıdaki tablo bize son 10 yılın dökümünü vermektedir. Burada da görüleceği üzere, trafik kazaları her yıl muntazaman artmakta, kazaların yüzde 25’i şehir dışında, yüzde 75’i ise şehiriçi yollarda meydana gelmektedir. 9 kazada en az bir kişi şehiriçi yollarda meydana gelmeğe, trafik kazasına kurban olmaktadır. Daha bir genelleme yaparsak, Türkiye’de her 1000 kişiden 5’i trafik kazasında can vermekte, her 1000 kişiden 6’sı sakat kalmakta ve her 1000 kişiden 10’u cesitli şekillerde yaralanmaktadır. Trafik kazalarının milli ekonomiye yansıması ise milyarlarca zarar şeklindedir.

6 — Türkiye’de kamu oyunun trafik sorununa dikkatinin basın yoluyla çekildiğini yukarıda temas etmiştik. Kamu oyu, ancak ölüm sonucunu meydana getiren olaylarla ilgilenmektedir; zira basın organlarının yayınları yalnızca bunları kapsamaktadır. Okuyucunun ilgisi de bunlardır. Trafik kazalarının sonuçlarını, kazaya kurbanların yargılanıp yargılanmadıklarını, ne şekilde cezalandırıldıklarını, kaza mağdurlarının zararlarının giderilip giderilmediği konularına temas eden yazılar kamu oyunu oluşturan günlük gazetelerde yer almazlar. Bunlar okuyucu için ilgi çekici haberler değildir. Okuyucu felâketlere ilgi duymaktadır. Sıraladığımız hususlar ise, sansasyonel olmayan, eğitici nitelikteki haberleri teşkil etmektedir.

(4) Beutel, «Some penalties of experimental Jurisprudence as a new branch of social science», University of Nebraska Press, 1957, 90. Aynı karşılaştırmalar bizde 1969 yıllarında bazı otomobil lâstiği üreten kuruluşların gazetelerde yaptığı reklâmlarda yer almıştır: İstiklâl harbi süresince 4 yıl içinde 9167 şehit ve 31173 yaralı olarak bilinen zayiata karşılık 1965-1968 yılları arasında, trafik kazalarından 10.646 ölü ve 60.088 yaralı olduğu belirtilmiştir (Bk. Cumhuriyet Gazetesi, 9 Mayıs 1969 No. 16.084).

Yıllar	Toplam	Ölümlü	Yaralanmalı	Hasarlı	Ölü	Artış	Yaralı	Artış	Vasıta sayısı
						‰		‰	
1965	14.803	2.067	7.502	5.236	2.564		13.654	—	188.874
1966	16.213	2.514	8.131	5.573	3.134	22	15.138	108	193.816
1967	16.763	2.660	8.247	5.856	3.364	70	15.211	4	288.523
1968	19.973	2.895	9.687	7.391	3.747	10	17.615	158	264.347
1969	19.663	3.050	9.422	7.191	3.760	01	17.233	—	291.547
1970	19.207	3.193	9.451	6.563	3.978	60	17.672	25	297.549
1971	26.783	—	—	—	4.149	40	19.271	90	323.640
1972	29.891	—	—	—	4.282	30	21.393	107	446.011
1973	36.206	3.109	13.974	19.123	4.451	40	22.880	107	525.296
1974	41.107	3.923	15.644	21.540	4.280	—	23.734	37	618.202
1975	46.735	4.060	16.937	25.738	5.125	20	27.847	173	—

Kaynak : Trafik kazaları, 1970 Bayındırlık Bakanlığı Trafik Fen Heyeti Müdürlüğü Ankara 1972; Türkiye İstatistik Yıllığı 1975-DİE. Y. No: 750, 1976.

Gerçekte, sorun büyük olmasına rağmen trafik kuralları toplum tarafından pek benimsenmemiştir. Bunun sonucu olarak yasalar uygulanmamaktadır. Yaya ve vasıta sürücüleri, trafik kurallarını ihlâl etseler dahi kendilerine herhangi bir zararın gelmeyeceği, bir ceza verilmeyeceği, ceza verilse dahi bunun etkisiz kalarak infaz edilemeyeceğinin güveni içindedir (5). Bu bir eğitim sorunu, kovuşturma eksikliği olarak ortaya çıkmaktadır.

7 — Bugüne kadar bu konuda söylenenlerin ortaklaşa birleştikleri nokta kanunları ihlâl edenlere karşı sert tedbirlerin alınması ve cezaların arttırılmasıdır. Mahkemeler ve polis bu ortak arzuya uygun hareket edememiştir. Polis bu görevi yapmak için hazır değildir. Hazır olmamasının çeşitli nedenleri vardır:

- Polis adet ve teçhizat itibariyle yetersizdir.
- Polis eğitim itibariyle yetersizdir.
- Polis müdahale alanının çok genişlemiş olması nedeniyle bıkkınlık içindedir.

Bu gözlemlere bizzat bu kuruluşun başında bulunan yetkili kişiler de katılmaktadır. Nitekim İçişleri Bakanı Asiltürk 3-5 Kasım 1976 tarihinde Ankara'da yapılan toplantıda eğitim yetersizliği yönünden «uygun park yerlerinin azlığı, trafik levha işaretlerinin noksanlığı, sinyalizasyonun gereğince kurulamayıp ve düzenli işletilmeyişi, kontrol personelinin azlığından» yakınmış, Trafik kadrosunun «blok-entansif» eğitime tabi tutulacağını bildirmiştir (6).

Bugün resmi makamlardan alınan bilgilere göre 4429 kişilik bir trafik kolluğu bütün Türkiye'de görev görmektedir. Bu sayı tüm polisin % 11 ni meydana getirmektedir. Ve tüm Türkiye'de trafik zabıtası 935 araçla vazife görmektedir. Sorunun büyüklüğü karşısında verilmiş bulunan sayıların yetersiz olduğu, bunun yanında kantite ve kalitenin de tartışmalı olduğunu hatırlamak icap eder (7).

(5) Yarsuvat, Trafik Suçları, İstanbul 1977. 279.

(6) Bk. Türkiye'de karayolu taşıması ve Trafik güvenliği toplantısı - Ankara 3-5 Kasım 1976.

(7) İstanbul Trafik Şubesinde Müdür dahil 598 kişi görev görmektedir. Bunlardan 131 i büro işi görmekte, 50 si hafta mezunu, 50 si yıllık izin

8 — Öte yandan alt yapı tesisleri de yeterli değildir. Trafik kazaları ile ilgili istatistiklerde kazalarda yol payının % 0,1 gibi bir sayı ile temsil edilmesi karayolu kuşağının tam ve mükemmel olduğunun kuşkusuz delilini teşkil etmez. Gerçekte istatistiklere esas teşkil eden değerlerin yanlış olarak alınmasında bu gibi hatalı sonuçlar çıkmaktadır. Mühendislik hizmetlerinin gelişmeye ayak uyduramaması, şehir içi ve dışı trafiğinde de sorunların yaratılmasında etken olmuştur. Bu sorun karşısında, pratik ve fakat mantık karşısında tutarlı olmayan çözüm yolları tavsiye edilmektedir. Trafik sıkışıklığını yalnızca özel oto artışına bağlayan görüş özel oto sayısının kısıtlanmasını «ilgin bir plân tedbiri» olarak nitelendirilmektedir (8). Sorunun bu şekildeki yaklaşımlarla çözülemeyeceği açıktır. Taşıt alma özgürlüğünün kısıtlanamayacağı ve fakat taşıt kullanmanın düzenlenebileceği tartışılmaz (9).

I. 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununda Yapılması İstenen Değişiklikler :

9 — Sorunun böyle büyük boyutlara eriştiği, kamu oyunun olduğu bir dönemde, gerek kamu oyunun tepkisini geçiştirebilmek, gerek bir faaliyette bulunulduğunu gösterebilmek için bir tasarı hazırlanarak meclislere sevk edilmiştir.

A — Karayolları Trafik Kanununun Gelişmesi

10 — Bazı maddelerinin değiştirilmesi öngörülen 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bugüne kadar takip ettiği geliş-

ve 10 kişi de hasta bulunmaktadır. Geriye kalan 357 kişi aktif görev görmektedir. Aktif görev alanlar 2 saat süreyle çalışıp görev değiştirmektedirler. Vasıta olarak 43 adet değişik model ve marka otomobilin 24 ü faal, 19 u kullanılmamaktadır. 39 adet motosikletin bulunduğu yetkililer tarafından ifade edilmektedir. Buna karşılık bu kadronun kontrol etmekle görevli olduğu 306 km. ana yol, 45 km. 6 şeritlik, 66 km. 4 şeritlik, 141 km. 2 şeritlik ve 100 km. 1 şeritlik karayolu bulunmaktadır. İstanbul trafiğine kayıtlı bulunan araç 237.000 civarındadır. Bunun dışında taşra ve yabancı plâkalı vasıtalar da bu şehrin yolları üzerinde bol miktarda bulunmaktadır.

(8) Güzin Tarım, «Türkiye'de Karayolu Taşınması ve Trafik Güvenliği Toplantısı» 3-5 Kasım 1976 - Ankara.

(9) Mete Orer, «Türkiye'de Karayolu Taşınması ve Trafik Güvenliği Toplantısı» 3-5 Kasım 1976 - Ankara.

meye de kısaca değinmekte yarar var zannetmekteyim. 6085 sayılı KTK'nun hazırlık çalışmaları 1930'lara kadar gitmektedir. 20 yılı süren bir araştırma ve tasarlama devresinden sonra 1951 yılında Bakanlar Kurulu tarafından meclise sevk edilmiştir ve 11 Mayıs 1953 tarihinde kanunlaşabilmiştir. 6085 sayılı yasa, tüm Türkiye'de trafiği düzenleyici hükümler ihtiva etmesi sonucu trafik kolluğunun kurulması icap etmiş ve yasanın ülkenin neresinde ve hangi tarihte yürürlüğe gireceğini de Bakanlar Kurulunun kararlaştıracağı öngörülmüştür.

30 yılı aşkın bir sürede hazırlanan ve 8 yıllık bir geçiş devresi geçiren Trafik Yasası, 1958 yılında bütün ülkede uygulanmaya başladıktan tam 3 yıl sonra 1961 yılında geniş bir değişikliğe maruz kalmıştır. Daha sonra da 1963 yılında 197 sayılı kanunla ve 1967 yılında da yine bazı küçük değişikliklere konu olmuştur.

11 — Belirtmek icap eder ki 1961 yılından bu yana kalkınma plânlarında yer alan prensiplere uygun kanun tasarıları birbiri ardına hazırlanmıştır. Bu çalışmalarda kesin bir sonuca ulaşılamamıştır. İlk tasarı Milli Birlik Komitesi zamanında yapılmış, trafik kontrolleri düzenlenmiş, karayolu taşımacılığında lisans usulü getirilmek istenmiştir.

Ulaştırma Bakanlığı tarafından hazırlanan «Trafik Kanunu ve Taşıma Kanunu» tasarıları da, Milli Güvenlik Kurulunun desteğini sağlamasına rağmen bakanlıkların görüşlerine sunulmadan ortadan yokolmuştur.

1969 yılında trafik ile ilgili teknik işlerin, yeni bir kuruluş yasalaşınca kadar karayolu genel müdürlüğü trafik fen heyetine yürütülmesini öngören kanun taslağı da pek iltifat görmemiştir.

1970 yılında hazırlanan «Karayolları Ulaştırması ve Trafik Genel Müdürlüğünün Kurulması» hakkındaki ulaştırma Bakanlığı tasarısı, ulaştırma şurasında eleştirilere maruz kalması üzerine bir yana bırakılmıştır.

Daha sonra bu sefer İçişleri Bakanlığı 1974 yılında «Karayolları Trafik Denetleme Kanunu Taslağını» hazırlamış ve fakat gerekli girişimlerde bulunulmadan bu tasarı da terkedilmiştir. Ulaştırma Bakanlığı geçen bu süre içinde 1970'lerde bir yana bırakılan (KUT) diye anılan tasarı üzerinde çalışmalarını sürdür-

müş, evvelce trafiğin sadece denetimini İçişleri Bakanlığına bırakan diğer hususları Ulaştırma Bakanlığı bünyesinde kurulacak bir Genel Müdürlüğe veren tasarı, bu kez denetimi de Genel Müdürlüğe bırakır şekilde yeni bir biçim almıştır. Ayrıca aynı Bakanlık tarafından «Karayolu Taşıma Kanunu» tasarısı da hazırlanarak taşıma alanına girilen taşıma faaliyetlerinin düzenlenmesi gibi hususlara yer verilmiştir (10). Bu iki paket kanunun trafik uygulamasında rahatlık getireceği, genel taşıma politikasının tespitinde yardımcı olacağı umulmuştur.

12 — Bütün bu gelişmelerin sonunda bu kez İçişleri Bakanlığı «6085 sayılı KTK nun bazı maddelerinin değiştirilmesi ve iki ek madde ile altı geçici madde eklenmesi hakkında kanun» tasarısı hazırlanmış, 15.7.1976 tarihinde Millet Meclisi Başkanlığına Başbakanlıkça Hükümet Teklifi olarak sunulmuştur.

İtiraf etmek gerekir ki, Yasama organına kadar ulaşabilme başarısını gösteren tasarı bu olmuştur (11). Hazırlık çalışmalarından anlaşıldığı üzere, tasarı Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna (BIUTK) gitmiş ve bir alt komisyon kurularak, sorunun önemi de gözönüne alınarak ayrıntılı bir şekilde incelenmiş ve adeta yeni bir tasarı oluşturulmuştur.

İçişleri Bakanlığı tarafından hazırlanmış ve Hükümet teklifi olarak meclise sunmuş bulunan tasarı, İçişleri Bakanı tarafından Millet Meclisi Başkanlığına yapılan başvuru üzerine İçtüzüğün 38. maddesi uyarınca Genel Kurul gündemine 22.12.1976 tarihli karar ile alınmıştır. Bundan tam 2 gün sonra BIUT Komisyonu Raporu Meclis Başkanlığına verilmiş, ancak meclis başkanlığı teklif edilen tasarinın dışına çıkıldığı ve yeni önerilerde bulunduğu için raporu adı geçen komisyona iade etmiştir. Bu kerre, BIUT Komisyonu İçtüzüğün 88. maddesinin milletvekillerine esas komisyon veya hükümete madde eklenmesi hakkında değişiklik önergesi verme yetkisini verdiği, genel kurulda verilen

(10) Ulaştırma Bakanlığı, «Karayolu Taşıma Kanunu Gerekçesi» s. 4.

(11) 6085 sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı maddelerinin değiştirilmesi iki ek madde ile altı geçici madde eklenmesi hakkında kanun tasarısı ve Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm komisyonu raporu ile İçtüzüğün 38. maddesi uyarınca gündeme alınma önergesi (1/4/0) Millet Meclisi Tut. Der. S. sayısı 428, Dönem: 4, Toplantı 4.

bir hakkın, komisyonda görüşülmesi sırasında mevcut olmadığı-
nın düşünülemediği, komisyonların genel kurula niyabeten gö-
rev yaptıklarını belirterek raporunu tekrar başkanlığa 5. Ocak
1977 tarihinde yollamıştır.

13 — Bütün bu yeni kanun yapma çabalarına baktığımız za-
man iki husus müşahade edilmektedir: Birincisi, çeşitli bakan-
lıklar arasında Kara Trafiğinin bizzat kendi bakanlığı tarafın-
dan düzenlenmesi ve yürütülmesi arzudur ki, bu devlet kuru-
luşları arasındaki koordinasyonu ortadan kaldırmaktadır (12).
İkincisi ise, trafiğin ve neden olduğu sonuçlarının yalnızca yasa
değişikliği ile giderilebileceği görüşüdür. Böylece yeni yasalar si-
hirli bir değnek olarak mütalaa edilmekte ve herşeyin bir an için-
de derhal düzeleceği inancı taşınmaktadır.

B — İçişleri Bakanlığı Tarafından Hazırlanarak Parlamento- ya sunulan Tasarıdaki Yenilikler :

14 — Parlamento'ya sevk edilen bu tasarıyla kısaca :

— Milli Eğitim Bakanlığına bağlı şoför okullarının açılması
ve motorlu vasıta kullanma ehliyetnamelerinin burada yapılacak
eğitim ve imtihanlarda başarı gösterenlere verilmesi;

— Vasıtaların fenni muayenelerinin yeni esaslara bağlan-
ması;

— Ehliyetnamelerin idari makamlarca geçici olarak geri
alınması,

— Trafik kurallarını ihlâl edenlere karşı öngörülmuş bulu-
nan para ve hapis cezalarının arttırılması,

— Trafik kolluğuna vasıtanın plakasına ceza yazılması im-
kânının tanınması,

— Merkezi Sicil sisteminin kurulması gibi hususlar getiril-
mektedir.

(12) Sulhi DÖNMEZER «Karayolları Genel Müdürlüğü Araştırma
Grubunun Raporu Hakkında Düşünceler», Türkiye'de Taşıtlar ve Şoförler
İstanbul 1973, 185-195.

15 — Bu değişiklikleri sırasıyla incelersek:

(1) 6085 sayılı kanununun 8. maddesindeki değişikle, iki yenilik getirilmektedir. (a) Bunlardan birincisi gerçekte tasarının bir diğer maddesiyle, ehliyet verilmesi ile ilgilidir. Ehliyet vermek ile görevli Karayolları Genel Müdürlüğü ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisinden kurulu muayene ve imtihan komisyonu kaldırılmaktadır. (b) Kayıt ve tescille tabi araçların muayenelerinin de, İçişleri Bakanlığı tarafından yapılması önerilmektedir. Bunun yanında araçların teknik muayenelerinin özel teknik muayene istasyonlarında yapılabileceği de belirtilmektedir.

(2) 6085 sayılı kanununun 22. maddesinde yapılması istenen değişiklik temelde yalnızca, vasıtaların teknik muayenelerinin iller yanında ilçelerde de yapılabilmesini kapsamaktadır. Böylece özel muayene istasyonlarının kurulabilmesine imkân hazırlanmak istenmektedir. Bunun dışında esaslı bir değişiklik getirilmemiş yalnızca maddenin son fıkrası a ve b olarak iki bende ayrılarak farklı cezaların uygulanmasını sağlamak amacı güdüldüğü belirtilmiştir.

(3) Sürücü veya şoför ehliyetlerinin verilmesi yine tasarının 3. maddesiyle yeni esaslara bağlanmak istenmiştir. Buna göre yalnızca bisiklet ehliyeti alınabilmesi için yaş 12'ye yükseltilmiştir. Böylece ceza ehliyeti ile uyum sağlamak istendiği ifade edilmektedir. Tasarı eskiden olduğu gibi amatör, profesyonel, ve ağır vasıta ehliyet ayırımını korumakla beraber, özel şoför okulunu bitirenlerin devletçe kurulan resmi şoför okulu veya kurslarında sınava tabi tutulacağı, ve ayrıca iç ve dış turizmde çalışan profesyonel ehliyet sahiplerinin yeniden resmi şoför okul veya kursunda özel sınava tabi olacakları öngörülmektedir. Ayrıca TCK'nunda yer alan bazı suçlardan dolayı mükerrer mahkûmiyet bulunması ve özellikle TCK'nun 403-404ncü maddelerinde yer alan uyuşturucu maddelerin kullanılması, satılması, ithalatı ve ihracatı ile ilgili suçlar ile yine TCK'nunun 448-450. nci maddelerinde yer alan adam öldürme suçlarından dolayı bir tek mahkûmiyetin bulunmasının ehliyete sahip olma şartlarını ortadan kaldırdığı tasarıda belirtilmiştir.

(4) Karayolları Trafik Kanunu hükümlerinin ihlâl edilmesi halinde icarece verilecek cezaları öngören KTK'nunun 57. mad-

desinde yeralan cezalar tasarı ile büyük ölçüde arttırılma yoluna gidilmiştir. Bu arada yeniden gruplanmalar yapılmıştır. Buna göre ehliyetnamelerini belli süre içinde vize ettirmeyen, ehliyetnamesini motorsuz vasıtayı kullanırken üzerinde bulundurmayan, sürat hadlerine riayet etmeyen ve ses cihazlarını icapsız olarak kullanan sürücüler ile yollar üzerinde dolaşan yayalara 25 TL. para cezası öngörülmüştür.

Yine vasıtalarını kayıt ve tescil ettirmeyen gerekli vesaiki temin etmeyen ruhsatları yeniletmeyen, vasıtaların teknik muayenesini yapmayan ve istiap haddinden fazla yolcu ve yük alan sürücülerin 50 TL. para cezası ile cezalandırılacakları belirtilmiştir.

Motorlu vasıta şoförleri ise, ehliyetnamelerini belli süre içinde vize ettirilmemesi, ilgililere ibraz edilmemesi ve ses cihazlarını icapsız kullanmaları halinde 50 TL. ceza ile cezalandırılacaklardır. Aynı bendde, çalışma karnesi bulunmayan muayenelelerini yaptırmayan motodlu taşıt sahiplerinin de 100 TL. ile tecziye edilecekleri ifade edilmektedir.

Trafiğin sağdan işlemesine mani olan, Trafik işaret levha ve cihazlarını ve vazifeli polisin tembih ve ihtarlarına uymamak, sola ve sağa sapmalarda hatalar yapmak, sollama kurallarına aykırı davranmak, geçiş yapan vasıtaya yol vermemek, kavşaklarda kurallara uymamak gösterilen yerlerin dışında park yapmak ve vasıtaların ışıklı cihazlarının elverişli olmaması 150 TL. ile cezalandırılmıştır.

Ehliyetsiz vasıta kullanmak, kanunda öngörülen süreden fazla çalışmak, trafiği tehlikeye düşürecek şekilde vasıta kullanmak gibi fiiller ise 200 TL. para cezası ile karşılanmıştır.

16 — Tasarının bir başka yeniliği de plakaya ceza tutanağının düzenlenmesidir. Bu cezalara mahkemede itiraz edilebileceği yine tasarıda kabul edilmiştir. Ayrıca trafik kanununun bazı ihlalleri açısından taşıtı kullandıranlara da şoför ve sürücülere verilen cezaların uygulanacağı yine tasarıda yer almaktadır.

17 — KTK'nunun 58. maddesinde yer alan ceza miktarlarında da yukarıdaki usule uygun olarak arttırmalar yapılmıştır. Para cezalarının miktarı çoğaltılmış, hapis cezalarındaki süreler

ağırlaştırılarak madde yeniden düzenlenmiştir. Bu arada uyuşturucu madde almış olarak taşıt kullananlar alkol etkisi altında taşıt kullananlardan daha ağır bir şekilde cezalandırılmıştır. Birincilere 2 aydan 1 yıla kadar hapis, ve 1000 TL'si hafif para cezası öngörülmektedir.

(5) Tasarının 6. maddesi üzerinde önemle durulması gereken bir yenilik getirmektedir. Bu da şoför ehliyetnamelerinin idare tarafından 10 günden 2 aya kadar geçici olarak geri alınmasıdır. Bu kararın, tasarıda belirtilen bazı ihlâllerin 6 ay içinde 3 defa işlenmesi halinde «Emniyet Müdürünün Önerisi ve Valinin onayı» ile gerçekleşeceği belirtildikten sonra bu karara karşı itiraz usulleri de gösterilmektedir. Aynı maddede şoför ehliyetleri idare tarafından geçici olarak geri alındığı süreler zarfında vasıta kullananlar hakkında ehliyetsiz vasıta kullanma cezasının verileceği gibi, mahkeme tarafından bu gibi şahısların ehliyetnamelerinin bir yıldan az olmamak üzere geçici veya daimi olarak geri alınabileceği de yer almaktadır.

(6) Tasarıda yer alan ek maddelerde (a) Resmi şoför okul ve kurslarının Milli Eğitim Bakanlığınca açılması ve bu bakanlığın izni ve denetimi altında özel okulların açılabilmesi belirtilmiştir. Milli Eğitim Bakanlığına bu yolda döner sermaye teşkili ve maddi olanak sağlama yolları açılmıştır. (b) Plakaya ceza tutanağı tanzim etme konusunda takip edilecek usul ve itiraz yolları gösterilmiştir. Ayrıca kanununun uygulaması ile ilgili geçici hükümlere yer verilmiştir.

II. Tasarının Getirdiklerinin Eleştirisi

18 — Genel olarak belirtmek icap eder ki, incelemekte olduğumuz tasarı, daha evvelce de belirtmiş olduğumuz, Türkiye'de Karayolu trafiğinin düzenlenmesini, belli bakanlıkların bünyesi içinde gerçekleştirilmesi arzusunun bu kez İçişleri Bakanlığı tarafından izhar edilmesinin bir örneğini teşkil etmektedir. Adeta bu konuda Bakanlıklar arası bir mücadelenin varlığı bu tasarı ile bir kez daha ortaya çıkmıştır.

19 — (A) Ehliyet verilmesine ve teknik muayeneye ilişkin hüküm.

Tasarının yukarıda değindiğimiz 1. nci maddesi ehliyet verilmesi şeklinde bir değişiklik yapılması sonucu kendisi ile tutarlı olarak 6085 sayılı kanunun 8. nci maddesinde yer alan imtihan komisyonlarını da kaldırmıştır. Ancak bunun yanında vasıtaların teknik muayenelerinin de İçişleri Bakanlığı tarafından yapılması «Hizmetin daha etkin bir şekilde yürütülmesine» imkân vereceği gerekçesi ile önerilmektedir.

Hemen sonra da bu hizmetin İçişleri Bakanlığınca «etkin bir şekilde» yürütülemeyeceği anlaşıldığından, artan araç sayısının ve buna paralel olarak kurulan bakım servislerinden yararlanılması düşünüülerek «özel teknik muayene istasyonlarına» da teknik muayene yapmak yetkisinin verilebileceği kaydedilmektedir. Bu imkânı, gerçekleştirebilmek için de ikinci maddede ilçelerde de muayene birimlerinin kurulabileceği ifade edilmektedir. Böylece her ilçede «özel teknik muayene istasyonlarının» kurulabilmesi de imkân dahiline girebilecektir.

20 — Hemen belirtelim ki bütün trafik hizmetlerinin bir Bakanlık bünyesinde toplanması, hele İçişleri Bakanlığı gibi müdahale sahası çok geniş bir bakanlığa bütün trafik görevlerinin yüklenmesinin doğru bir yol olmadığı kanaatındayız. Devletin çeşitli bölümleri arasında koordinasyon sağlanmazsa devletin hiçbir işi doğru dürüst yürütülemez. Yapılması gereken şey koordinasyonu sağlayarak hizmeti yerine getirmektir. Kurulmuş bulunan Karayolları Genel Müdürlüğüne ait teknik muayene birimlerinde bu hizmet başarı ile görülmektedir ve bundan sonra da görülebilecektir (13).

Kaldı ki İçişleri Bakanlığı bu hizmeti sırf kendi imkânları ile göremeyeceğini düşünerek tasarının geçici 14. ncü maddesi ile teknik muayene ile ilgili görevleri yerine getirmek üzere en az 3 yıl içinde teşkilâtın kurulması mecburiyetini koymuştur. Ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğüne kurulmuş ve bu maksatla hizmet gören teknik muayene istasyonlarının İçişleri Bakanlığına devrini ve yine bu bakanlıkça yeterli personel sağlanıncaya ka-

(13) Dönmezer, agm. 195.

dar Ulaştırma ve Bayındırlık Bakanlığında yetişmiş personel temin edilmesi de hüküm altına alınmak istenmiştir. Böylece Devlete yeni külfetler yüklenecektir. 22. nci maddenin 2 ve 3. fıkralarının yürürlüğe girmesi için bir yıllık süre öngörülmüştür ki bu da İçişleri Bakanlığının bu hizmeti yapmaktaki zorluğu ortaya koymaktadır.

21 — Buna karşılık tasarıda, daha kolay ve zahmetsiz olduğu kabul edilmiş olacak ki, geçici 16. madde ile Milli Eğitim Bakanlığı tarafından şoför okul ve kursları açılincaya kadar ehliyetname imtihanına ilişkin görevlerin trafik zabıtası tarafından yerine getirileceği belirtilmektedir. 12. maddede sözkonusu okulların bütün illerde en geç 3 yıl içinde açılacağı belirtildiğine göre bu süre içinde İçişleri Bakanlığının eskiden olduğu gibi ancak bu kez yalnızca ehliyet imtihanı yapıp ehliyetname vermek istediği anlaşılmaktadır.

22 — Özel Teknik Muayene İstasyonlarının kurulması ise meseleye değişik bir açıdan bakmaya sebep olmaktadır. Muhtemelen bu hizmet bir bakım servisine verilecektir. Bu tasarinin gerekçesinde açıkça belirtilmiştir. Bu itibarla teknik muayeneye giden motorlu taşıtların büyük bir olasılıkla bakımlarının da aynı mahalde yapılması gerekecektir. Bunun bir haksız rekabet teşkil edeceğinden kuşku yoktur. Ayrıca vasıtalara yapılan teknik muayene devletin vatandaşa gördüğü bir hizmettir. Karşılığında da bir harç alınmaktadır. Oysa bu hizmet özel teknik muayene istasyonları tarafından gerçekleştirildiği takdirde iş ilişkisi içine girilecek, sarf edilecek emek karşılığında bir ücretin ödenmesi de devlete ödenen harc yanında ayrıca istenecektir.

Bu açıdan tasarinın bu hükmünün getirdiği yenilik tarafımızdan paylaşılmamıştır.

Bayındırlık İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonunun teklif ettiği metinde ise bu görevin «Karayolları Genel Müdürlüğünce kurulmuş ve yeniden kurulacak teknik muayene birimlerinde bu idarece yapılır» denmektedir ki, bu teklif bize daha kabule şayan gelmektedir (14).

(14) MADDE 8 — Kayıt ve tescile bağlı taşıt ve lastik tekerlekli traktörlerin teknik muayeneleri her ilde ve gerekli görülen ilçelerde Karayol-

Yine buna uygun olarak 6085 sayılı Kanununun 22. maddesindeki değişikliğin «BIUT Komiscyonu Tasarısında teklif edildiği gibi çözümlenmesi daha uygun olacaktır (15). Bu önerilen maddelerin uygulanması için çıkarılacak yönetmeliklerin Bayındırlık ve İçişleri Bakanlıklarınca müştereken çıkarılacağı öngörülerek yukarıda söz ettiğimiz koordinasyonun sağlanmak amacı güdülmektedir.

(B) Ehliyete İlişkin Değişiklikler

23 — Tasarının 3. maddesi şoför veya sürücü ehliyetnamele-ri için aranılan şartları yeniden belirlemektedir. Belirtelim ki, eskiden olduğu gibi amatör, profesyonel ayırımı muhafaza edilmiş ve buna göre ehliyetname sahibinin yaşı 18 ve 19 olarak tesbit edilmiştir. Böyle bir ayırma yersizdir. 1 yıl insan hayatında profesyonel ehliyet sahibi olabilmesi için büyük bir olgunluk mu sağlayacaktır? Bunu bilemiyoruz. Bildiğimiz şey, amatör ve profesyonel ehliyetlerin aynı tip vasıtaları kullananlara mahsus olarak verileceği ve fakat aradaki farkın «vasıtayı kullanan kimse- nin kazanç gayesi» güdüp gütmeyeğine göre belirlendiğidir. Ka- naatimizce bu biçimdeki «kazanç gayesi gütmeyen» vasıta kul- lanma gibi bir kritere dayanan ayırım yerinde değildir. Temel

ları Genel Müdürlüğünce kurulmuş ve yeniden kurulacak teknik muaye- ne 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 Bayındır- lık Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikte belirtilir.

(15) MADDE 22 — Kayıt ve tescile bağlı araçların teknik muayene- si zorunludur. Hangi aracın hangi zaman süresinde ve nasıl teknik mua- yeneye tâbi tutulacağı, İçişleri Bakanlığı 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 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 araçları muayenesi ya- pılincaya kadar,
- b) Muayenesinde trafiğe elverişli olmadığı anlaşılanların tespit edi- len arızaları giderilinceye kadar trafiğe çıkarılmaları yasaktır.

olan bir kimsenin baştan itibaren bir vasıtayı kullanmaya ehil olup olmadığının tesbitidir. Aynı tip vasıtayı kullanmak ihtiyacı tanına kimsenin güttükleri amaca göre ayırmak hukuki olmayan sonuçlar doğurabilmektedir.

24 — Üzerinde durulması gereken bir diğer hüküm de tasarrufların (E) bendinde yer alan «Profesyonel şoför ehliyetnamesi sahibi olup da ücret karşılığı yolcu taşınması yapacakların resmi şoför okul veya kursunda yapılacak özel sınavda başarı göstermeleri» hükmüdür.

Bununla ilgili olarak yasanın gerekçesinde «ücretle yolcu taşıyan şoförlerin yolcularla ilişkilerindeki iç-dış turizme zarar veren aksaklıkların önlenmesi için bu hükmün getirildiği ifade edilmektedir. Bu hüküm kamu oyunda tartışmalara yol açmış, bunun üzerine İçişleri Bakanı «mesele ücretle yolcu taşıyacak vasıta şoförlerinin turizm açısından eğitilmesidir. Yoksa evvelce kazanılmış hakların iptali veya profesyonel ehliyet sahiplerinin yeniden imtihana tabi tutulması değildir. Böyle bir şey yapılmıyacaktır (16), demek zorunda kalmıştır.

Gerek maddenin yazılış biçimi, gerek hükümet gerekçesinde yer alan ifadelerden, profesyonel ehliyet sahiplerinin yeniden sınava girmeleri ve bunda da başarı göstermeleri arandığı anlaşılmaktadır. Aksi takdirde başarı göstermeyenler ise ücret karşılığında yolcu taşınması yapamıyacaklardır.

25 — Hukuk açısından böyle bir tasarruf geçerli olamaz. İdare hukukunda verilmiş bir ruhsatın, imtiyazın idarenin tek taraflı bir tasarrufu ile geri alınması ancak çağdaş tekniğin icabı olarak, kamu sağlığı, kamu düzeninin korunmasına yönelik şartlarda bir değişiklik olması halinde sözkonusu olabilmektedir (17).

(16) Bk. Tercüman Gazetesi, 21 Ocak 1977, n. 5379. s. 3.

(17) Danıştayın bu konudaki prensibinin tesbiti bakımından aşağıdaki kararlar ışık tutmaktadır.

D. 12D 3.10.1967, E. 65/3828 K. 67/1556.

(Menba ve içme suları yönetmeliği yükümleri, tüzük ve kanuna aykırı olmadığı kamu yararı amme hizmeti gereklerine ve müttese hakları bulunduğu cihetle bu yönetmeliğin iptaline ilişkin davanın reddine,»

D. 12. D. 9.6.1969, E. 1969/295 K. 1969/1309.

«Menba ve içme suları yönetmeliğinin geçici 1. maddesine göre en geç

Yoksa şoför ehliyeti alacak kimselerde aranacak şartlarda herhangi bir değişiklik yapılmadan evvelce ehliyet sahibi olan kimseyi yeniden imtihana tâbi tutmak hukuka açık aykırılık teşkil edeceği kanaatındayım. Dolayısıyla bu bendin tasarıdan çıkarılması yerinde olacaktır. Aksi taktirde hukuk açısından ölü doğan bir hüküm niteliğini taşıyacaktır.

26 — Şoför ehliyetnamelerini, kurulacak şoför okul veya kurslarından sertifika alanlara verilmesi hususu tasarının getirdiği önemli yeniliklerdendir.

Şimdiye kadar ehliyet verilmesi konusunda yapılan uygulama kamu oyunda daima yakınmalara sebep olmuştur.

Gerçekten Devlet tarafından kurulacak okullarda başarı gösterenlerin motorlu vasıta kullanma ehliyetine sahip olmaları çağdaş gelişmeye uyan bir davranıştır. Bu okulların bütün Türkiye'de birden bire kurulması bugünkü şartlar altında çok zor olmakla beraber imkânsız da değildir. Ciddi olarak sorunun üzerine eğililmesi halinde bugünkü sonuçlara nazaran daha iyilerine varılacağı şüphesizdir.

27 — Böylece trafik okullarının devlet tarafından açılması ve yürütülmesi trafik kurallarını ihlâl eden kimselere uygulanacak bir tedbire imkân verecektir. Bilindiği gibi 647 sayılı CIHK, kısa süreli hürriyeti bağlayıcı cezaların bazı tedbirlere dönüştürmeyi öngören 4. maddesinin 4. bendinde «6 ayı geçmemek üzere bir eğitim ve islah müessesesine devam etmeğe hükmolunur» denmektedir. Bu tasarının yasalaşması halinde trafik ihlâllerinden dolayı kişilerin hâkim kararıyla bu okullara devam etmeleri sağlanabilecektir.

(C) Tasarıda cezalarda yapılan değişiklikler :

28 — (a) Tasarıda yer aldığı şekilde kamu oyunda ve özellikle trafik kanununu uygulayanlar arasında mazeret olarak ile-

3.12.1963 tarihine kadar yapılması gereken otomatik yıkama doldurma, kapsulleme tesisatını tamamlamadıkları sabit bulunan davacılara ait ruhsatnamenin geri alınarak menba suyunun faaliyetten men edilmesi yolundaki işlemde kanunsuzluk yoktur».

Danıştay 12. D. Kararları 1. Kitap 2. cilt. DBY. Ankara 1976. No. 2550 - 2553.

ri sürülen kanundaki cezaların azlığı nedeniyle etkili olamadıkları varsayımı ortadan kaldırılmak istenmiştir. Bugünkü şartlara uygun bir seviyeye getirildiği zannedilen bu para cezalarıyla sorunun halledileceğini sanmak biraz aşırı iyimserlik olur. Bundan önce de birçok vesilelerle temas ettiğimiz gibi, cezaların kanunlarda yalnızca yeralması değil, fakat bu cezaların dürüst ve eşit bir şekilde uygulanması da gerekir. Ancak yürürlükte bulunan yasadaki hükümlerin adil ve eşit biçimde uygulandıkları konusunda yetkililer dahil herkesin kuşkusu olduğu kanısındayım. Kanun hükümlerini uygulayacak olan kimseler trafik konusunda eğitimsiz ve bilgisizdir. Ayrıca bu görevi yapmak için de hazır değildirler.

29 — (b) Tasarının 4. maddesinin 2. fıkrası «Trafik para cezalarına karşı tutanağın düzenlendiği tarihten itibaren 15 gün içerisinde mahkemeye itiraz olunabilir» hükmü yer almaktadır.

Bu hüküm şimdiye kadar Anayasaya aykırı bir durumu yasaya uygun bir hale getirmektedir. Bilindiği gibi 1961 yılında 6085 sayılı KTK. 232 sayılı Kanunla değiştirilmesinden sonra 57. madde hükmü uyarınca idare tarafından takdir ve tayin edilen para cezalarına karşı itiraz yolu tıkanmıştır. İdari ceza kararnamesinin kanunda yer almasına rağmen kararnameleri yargı organının denetimi dışında bırakmak hukuk açısından yanlış ve hatalı bir davranış teşkil etmekteydi. Anayasanın 114. maddesinde yer alan «İdarenin hiçbir eylem ve işlemi, hiçbir halde yargı mercilerinin denetimi dışında bırakılamaz» hükmüne de aykırılık teşkil etmekteydi. Bugün getirilen bu yenilik ile yasaya ve hukuka aykırı olan bir durum düzeltilmektedir.

30 — Ancak Kanunun diğer hükümlerinin de bu arada, 70. maddenin mahkemelerden verilen para cezalarının kesin olduğuna dair olan hükmünün de değiştirilmesi ve CMUK. da 305. maddesinde yeralan hususlara uydurulması arttırılan para cezaları karşısında gerekli olduğu kanaatini taşımaktayım.

31. — Hükmün getirdiği usule göre 15 gün içinde mahkemeye itiraz olunacaktır. İtiraz yürütmeyi durdurmayacak ve Mahkeme esas dosya üzerinde inceleme yaparak karar verecektir. Veya mahkeme isterse duruşma açabilecektir. Bu taktirde, itiraz edenin duruşmada bizzat hazır bulunmaması halinde itirazdan vazgeçmiş sayılacaktır.

Burada kanun metnine açıklık getirmek üzere, itiraz edilecek mahkemeyi görev ve yetki yönünden saptamakta yarar vardır. İdare tarafından para cezasının verildiği yer mahkemesi mi, yoksa para cezasını ödeyen kimsenin ikametgâhı mahkemesi mi yetkili olacaktır? Genel kuralı burada uygularsak yani suçun işlendiği yer mahkemesinin yetkili olduğunu kabul etmemiz icap eder (CMUK. Madde 8). İtiraz edenin duruşmada bizzat bulunması gerektiği hükmünü de gözönünde tutarak özel yetki hükmüyle ikametgâh yeri mahkemesinin selâhiyetini kabul etmek icap edecektir. Aksi halde birçok olayda itiraz edenin mahkemeye gitmesi imkânsız ya da çok masraflı olacaktır ki baştan itibaren itiraz yolunun ortadan kalkmasına sebep olacaktır.

Görevli mahkemenin de ayrıca belirtilmesi gerekmektedir. Bu mahkeme Sulh Ceza Mahkemesi mi, yoksa Trafik Mahkemeleri midir? Tasarıda bu hususların da vurgulanması gerekir.

32 — (c) Bu maddedeki bir başka yenilik da plâkaya göre ceza tutanağının düzenlenmesidir. Gerçekte uygulamada gerek şoförlerin, gerek trafik kolluğunun en fazla yakındıkları konulardan birini de bu husus teşkil etmekteydi. Özellikle trafik polisi yanlış yere park eden araçları bulunduğu yerden çekip götürmek ve ceza alabilmek hak ve yetkisine sahip ise de, bu yola çoğu kez başvurmadıkları ve ellerindeki keser tornavida gibi aletleri kullanarak yasalara aykırı bir biçimde plakaları sökmeyi tercih ettikleri görülmüştür. Gerçekte bir aracın plakasının alınması o aracın trafikten men edilmesi anlamını taşır ki, bunun da hangi hallerde sözkonusu olacağını KTK ve Tüzük göstermiştir. Bu usullerin dışına çıkılması hem bu işi yapanları kamu oyu önünde sevimsiz kılmış ve hem de bu fiillerin failleri TCK. 240'ncı maddesindeki memuriyet vazifesini kötüye kullanma ve 516. maddesindeki nası ızzar suçlarının unsurlarını gerçekleştirmişlerdir.

33 — Tasarıda, aracın trafikte üzerine kayıtlı olan şahsın, bu sorumluluktan kurtulması için o anda vasıtayı kullananın kim olduğunu, çalındığını veya satıldığını isbat etmesi gerekmektedir.

Ayrıca ispat zımında «seyir halindeki taşıtların plâkasının fotoğraf veya benzeri teknik araçlarla tesbiti şarttır» denmekte-

dir. Dolayısıyla seyir halinde olmayan taşıtlar bu yöntemle tesbit edilmeyecektir.

Bayındırlık IUTK. tasarısında ise taşıtların plâkasının fotoğraf veya benzeri teknik araçlarla tesbiti önerilmiştir. Uygulamada çok zor olmasına rağmen, eli keserli polislerin yasalar dışına çıkarak görev yaptıklarını zannettikleri gözönüne alınacak olursa, BIUT Komisyonunun teklifinin yerinde olduğunu belirtmekte yarar vardır.

34 — Ayrıca BIUT «taşıtı işleten» kimseden bu cezanın alınacağını ifade ederek, Trafik sicilinde vasıtanın üzerine kayıtlı olduğu kişiden başkalarının da söz konusu olabileceğini ihtimal dahiline almıştır ki bize göre bu kavramın kullanılması çok yerindedir (Bak. aşağıda n. 45.) (18).

35 — (d) Tasarıda yer alan para cezalarının günün şartlarına uygun bir seviyeye yükseltilmiş olduğundan söz edilmektedir. Ancak işaret etmek gerekir ki, bugün yasa ile yapılmış olan ayarlamalar kaç yıl için amacına uygun düşecektir. Bu açıdan BIUT Komisyonu tasarısında, cezalar (1K) olarak tesbit ederek bir tür gün-para cezası sistemi önerilmiştir. Tasarıda yer aldığı şekliyle (K) «Bakanlar Kurulunca yurda şamil olarak zaman zaman ilân edilen günlük asgari ücret»tir.

36 — Önerilen bu sistem, Türk Ceza Kanununun kabul etmiş olduğu sistemden farklı olmakla beraber, Trafik Kanunu ihlallerinin çoklukla idare tarafından cezalandırıldıkları gözönüne alındığında uygulamada eşitsizliğin söz konusu olamayacağı düşünülebilir.

Türk parasının kıymeti koruması hakkındaki kanun, 1918 sayılı gümrük kaçakçılığının men ve takibi hakkındaki kanunda yer alan para cezalarında olduğu gibi. Ancak bu konuda mese-

(18) «Trafik kontrolleri ve düzenlemesi sırasında hakkında ceza tutanağı tanzim edilerek trafik para cezası ile cezalandırılması gerekli olduğu halde, aracı kullanan şoför kimliğinin tespiti mümkün olmayan hallerde, taşıt işleten kimseden tahsil olmak üzere, aracın plakasına göre ceza tutanağı düzenlenir. Ancak bu kimse, aracın daha önce çalıştığını veya başkasına satıldığını veya kullananın kim olduğunu ispat ettiği takdirde de kendisine ceza verilmez.

lenin anayasanın 33. maddesine aykırı olup olmamasını da tartışmak icap eder.

(D) İdare tarafından ehliyetname'lerin geri alınması

37 — KTK. nun 60. maddesinin son fıkrası «Adli bir karar olmadıkça» şoför ve sürücü ehliyetnamelerinin geçici olarak geri alınamayacağını öngörmektedir. Bu hükme rağmen uygulamada trafik polislerinin geçici olarak ehliyetleri almakta olduğu bilinmekte idi. Bu kez tasarıda, idari bir kararla da şoför ve sürücü ehliyetnamelerinin geçici olarak geri alınabilme imkânları getirilmektedir. Şartları trafik ihlâllerine ve süreye ait olmak üzere ikiye ayırmak mümkündür. Trafik ihlâlleri olarak Trafik Kanununun 29, 30, 32, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41 ve 42. maddeleri belirtilmiştir. Yukarıda yer alan kurallar biri hariç diğerleri hareket halindeki vasıtaların trafiğini düzenlemektedir. 41. nci maddede park kurallarına aykırılık da ehliyetin geri alınması için gerekli görülen ihlâllerden sayılmıştır.

Hükümet tasarısının genel gerekçesinde belirtildiği gibi, Dünyanın bazı ülkelerinde şoför ehliyetleri yargı organı dışındaki makamlar tarafından geri alınabilmektedir. Biz bu konuda daha evvelce de belirtmiş olduğumuz gibi bu uygulamaya taraftarız. Ancak ehliyetin geri alınmasını gerektiren fiiller bu uygulamanın sürüp gittiği ülkelerde park ve teçhizat kurallarının ihlâl edilmesi hallerini hariç tutmaktadır. Özellikle Türkiye gibi alt yapı tesislerinin tamamlanmadığı, park yerlerinin belirlenmediği bir ülkede uygulanması haksızlıklara yol açabilecektir. Kaldı ki tasarının gerekçesinde «hareket halinde tehlikeli olan suçlardan» söz edilmektedir (19). Dolayısıyla park yasaklarının ihlâlleri bu maddeden çıkartılması icap eder.

Süre şartı ise, 6 ay içinde yukardaki belirtilen ihlâllerden üçünün yapılması şeklindedir.

Geri alınmada usul için ise tasarıda, «emniyet müdürünün önerisi ve valinin onayı ile» geri alınabileceği ifade edilmektedir.

(19) Millet Meclisi Tut. Derg. 3 sayfa 428, Dönem 4, Toplantı 4, 1977.

Bu müphem ifadelerin açıklığı kavuşması gerekir. Evvelâ ehliyetin geri alınmasına karar veren Valilik makamıdır. Emniyet müdürünün önerisi idari karar niteliğinde kabul edilemez. Tasarıda öneride bulunacak olanın hangi Emniyet müdürü ve onaylıyacak makamın hangi valilik olacağı konusunda da sarihlik yoktur. Tasarının hükümet gerekçesinde ise «ehliyetnameyi aldığı ile bakılmaksızın» son üçüncü ihlâli yaptığı il Emniyet Müdürünce önerinin yapılacağı, daha doğrusu geri alma işlemine başlanacağı ifade edilmiştir (20).

38 — Tasarıda ayrıca itiraz yolları da yer almıştır. Buna göre kararın tebliğinden itibaren 10 gün içinde idare nezdinde itiraz edilecek ve idare iki gün içinde evrakı mahkemeye yollayacaktır. Burada yine karşımıza hangi mahkeme meselesi çıkmaktadır. Tasarıda bu konu kapalı kalmıştır. Valilik kararı ve idari bir tedbir sözkonusu olduğuna göre, idari kazaya mı evrak yollanacaktır. Yoksa özel bir usul ihdas edilip adli yargı organlarına mı? İkincisi sözkonusu olursa bu konuda yetkili ve görevli mahkeme hangisi olacaktır. Bütün bu hususların kanunda açıkça tesbit edilmesi icap eder.

Özellikle hayatlarını bu yolda kazanan profesyonel taksi şoförleri için bu konu meslek ve sanattan men niteliğini taşımaktadır. Bu tedbirin uygulanması için hâkim kararının sonucunun beklenmesinde yarar vardır. Hernekadar kanunda mahkemenin 3 gün içinde talebi sonuçlandıracağı belirtilmekte ise de bu süre sadece düzenleyici mahiyettedir. Uygulamada bu sürelerin aşıldığı bilinmektedir. Bu nedenle «ehliyetnamesinin geri alınmasına karar verilen kimse bu işlemin kendisine tebliğinden itibaren 10 gün içinde idare nezdinde itiraz edebileceğinin kendisine yapılan tebligatta bildirilmesi, aksi taktirde kararın kesinleşeceğinin de tebligata derc olunması yerinde olacaktır. İtirazın uygulamayı durduracağı kabul edilmelidir. Aksi halde; meselâ 10 gün için ehliyeti geri alınan kimse kendisine kararın tebliğinden itibaren 3 gün sonra itiraz etse, Valilik 2 gün sonra mahkemeye evrakı yollasa ve mahkeme de 3 gün sonra karar verse ve kararı iptal etse, 8 gün zaten geçmiş ve ehliyet fiilen geri alınmış olacaktır.

Bu itibarla, geri alma kararlarının, ehliyet sahiplerine tebliğinden itibaren 10 gün sonra itiraz vuku bulmazsa kesinleşeceği, itiraz edildiği takdirde mahkeme kararından sonra kesin olacak şekilde tasarıda değişiklik yapılmasının yerinde olduğu kanısındayım.

40 — BIUT komisyonunun kabul ettiği metinde ise yalnızca adli kararlar ehliyetlerin geri alınacağı öngörülmektedir. Bizim teklif ettiğimiz çözüm her iki tasarinın da sakıncalarını ortadan kaldıran sürati ve hukuki güvenceliği sağlayan bir yol olarak görülmelidir.

41 — Bu konuda temas edilmesi gereken bir diğer husus da, ehliyetnamenin geçici veya tam olarak geri alınması cezasının etkinliği yanında bu cezanın uygulanmasının zorluğudur. Motorlu vasıta kullanma ehliyetleri geri alınan birçok sürücü ve şoför vasıta kullanmaya devam etmektedir. Bunun için etkili bir polis kontrolü ve merkezi bir trafik siciline gerek vardır. Tasarıda geçici Madde 16 ile «Merkezi kayıt tescil ve sicil ünitesinin» kanunun yürürlüğe girdiği 1 yıl içinde kurulacağı hüküm altına alınmak istenmiştir. Bu ünite kurulmadan sözkonusu cezanın uygulanması bizce hatalı ve haksız sonuçlara yol açabilecektir.

III. Tasarının Getirmedikleri :

42— Açıkça söylemek icap ederse bugün kanunlaşmak üzere meclislere sunulmuş bulunan tasarı trafik sorununu yalnızca polis açısından ele alan bir görünüm içindedir. Tasarının amacının da daha önce belirtmiş olduğumuz gibi, trafik konusunda bütün faaliyetlerin İçişleri Bakanlığında toplanmasına yönelik olduğu anlaşılmaktadır.

43 — 6085 sayılı KTK. da yapılacak bir değişiklikle, İçişleri Bakanının Millet Meclisi Başkanlığına verdiği teklifte belirtildiğinin aksine, bugün için dahi değiştirilmesinde «Zaruret» bulunan bazı hususlar vardır. Bunları kısaca hukuki sorumluluk, garanti fonu teşkili, Trafik Mahkemeleri, Yargılama usulü, Ceza Kararnamesi, Eğitim şeklinde sıralıyabiliriz.

A) Hukuki Sorumluluk :

44 — a) KTK. nun yenilenmesi aksaklıklarının giderilmesi amacı ile yapılan bir tasarıda, uygulamada bir yara gibi kanayan hukuki sorumluluk meselesinin de üzerine hassasiyetle eğilmek bugün bir zorunluktur. Ne var ki, sorunu yalnızca kendi açısından gören kuruluşlar, biraz da hukukçu olmadıkları için böyle bir değişikliğe gerek görmemişlerdir.

45 — Oysa 1961 yılında 232 sayılı kanun ile değişen KTK. 50. maddesi, çağdaş hukukun gittiği yönün tersine bir düzenlemeyle «araç sahibi» kavramını getirmiş, ayrıca «tehlike sorumluluğu» yerine «kusur sorumluluğu» prensibini kanuna yerleştirmiştir.

Nitekim 50. maddenin 2. fıkrasında asgari sigorta sınırları içindeki sorumluluk kusur karinesine dayanmaktadır. Sigorta sınırları dışındaki sorumluluk ise genel hükümlere yapılan yolla ma ile kusur sorumluluğu haline dönüşmüştür. Çağdaş Alman, İsviçre, Avusturya hukuku bu konuda «tehlike sorumluluğu ilkesi»ni benimsemiştir (21).

Bu konuda BIUTK tasarısında yer alan hükmün çağdaş hukuk anlayışına uygun düştüğünü söyleyebiliriz. Bu hükmün yeni kanunda yer almasında sayısız yararlar vardır.

Madde aynen :

MADDE 50 — Motorlu taşıt, müteharrik makine ve lastik tekerlekli traktörlerin işletilmesinden doğacak maddi, manevi ve ölüm dahil bedeni zararlardan aracı işletenler hukuken sorumludurlar. Araçların trafik sicilinde adlarına kayıtlı olduğu kişilerde, bu kanunun uygulanması bakımından işleten sayılırlar ve maddi, manevi ve ölüm dahil bedeni zararlardan, asıl işletenlerle birlikte müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.

Yukarıdaki fıkrada belirtilen araçları işletenler, zararın mücbir sebepten veya kazaya uğrayanın veya üçüncü şahsın ağır kusurundan ileri geldiğini ve kendisinin veya eylemlerinden sorum-

(21) Ergun ÖZSUNAY, Trafik kazalarında hukuki sorumluluk, mecburi sorumluluk sigortası ve zararın giderimine ilişkin yeni gelişmeler Türkiye de Karayolu Taşması ve Trafik güvenceliği Toplantısı. 3-5 Kasım 1976 - Ankara'

lu 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 tespit eder.

Motorlu taşıt, müteharrik makine veya lastik tekerlekli traktörleri çalan veya izinsiz olarak kullananlar, hukuki 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 kozukluğun kazada etken olduğunu ispat ederse, işleten hukuken sorumlu olur.

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

Ölen veya yaralanan bir ücret karşılığı olmaksızın ve hatıra 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.

Halbuki sorumluluğu kaldırılan veya daraltan her türlü anlaşma hükümsüzdür.

Tazminat davası, zarar görenin zararı ve sorumluluğu öğrendiği tarihten itibaren iki senelik ve her halde zararı doğuran fiilin vukuundan itibaren on senelik zamanaşımına tabidir.

46 — Bu değişiklikle beraber, KTK. nunun 17. maddesinde de değişiklik yapılması ve vasıtaların trafik siciline kavıt edilmesinde yeni esaslar getirilmesi zorunluluğu vardır. Bugün uygulamada Noter senedi ile satılan vasıtaların, trafikteki kayıtları değiştirilmemektedir. Bu açıdan zorlayıcı hükümlerin getirilmesinde zorunluluk bulunmaktadır. BIUT Komisyonu teklifinde yer alan hüküm ihtiyaca cevap verecek niteliktedir.

Aşağıdaki fıkraların ilâvesinde yarar görmekteyiz.

«Bu kanunun kapsamına giren motorlu taşıt ve lastik 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 harici devir ve alım, satım'arla mülkiyetleri başkalarına devredilemez. Alım, satım ve sair vergilerin ödendiği ve aracın trafik şube ve bürosundan alınmış teknik ve hukuki bütün vasıflarını ve satışına mani o'madığını bildiren belge olmadıkça noterler, satış senedi düzenleyemezler. Satış senedine, alıcının fotoğrafı, nüfusa kayıtlı olduğu yer ve ikametgâhı ve aracın teknik ve hukuki bütün vasıfları dercedilir. Ve senedin bir örneği noter tarafından ilgili trafik büro veya şubesiyle Vergi Dairesine re'sen tebliğ olunur.

Aracı satan senet tarihinden itibaren hukuki, mali ve cezai sorumluluktan kurtulur. İlgili trafik şube ve büroları bu belgelere 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.»

B) Garanti Fonu :

47 — Trafik kazalarında, kazaya maruz kalan kişinin zararlarının giderimi ana sorun olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle bazı hukuklarda kazaya sebep olan kişinin bilinmemesi vasıtanın mecburi sorumluluk sigortasının yapılmamış olması hallerin-

de trafik kazası mağduru korunmasız kalmaktadır. Bu gibi durumlarda garanti fonları teşkil edilerek mağdurların zararlarının giderilmesine çalışılmaktadır. 20/4/1959 tarihli «Motorlu Taşıt Aracı İşletenin Hukuki Sorumluluğu için Mecburi Sigorta Hakkında Avrupa Sözleşmesi» ile bazı ilkeler tesbit edilmiş, kazadan sonra kaçma halinde mağdurları koruyabilmek için bir «Garanti fonunun» kurulması sözleşmeye imza koyan devletlerden istenmiştir.

48 — Bu fon karşılaştırmalı hukukta, ya sigorta şirketlerince ya da devlet tarafından kurulmaktadır. Sözgelimi, İsviçre hukukunda «Çalınan ya da işletenin izni dışında kullanılan vasıtaların veya yabancı trafik siciline kayıtlı motorlu vasıtanın sebep olduğu zararlar ile zarara sebep olan aracın bilinmemesi ya da sigorta yaptırmadığı hallerde» Devletin kazaya maruz kalan kimsenin zararını gidereceği kabul edilmiştir (22).

C) Trafik Mahkemeleri :

49 — 6085 sayılı kanununun 61. maddesinde Adalet Bakanlığınca lüzum görülen yerlerde «tek hâkimli» trafik mahkemelerinin kurulacağı yazılıdır. Esasta trafik suçlularının yargılanmasında böyle ayrı ihtisas mahkemelerinin kurulması çağdaş hukuk anlayışına uygundur. Ancak bugüne kadar ülkemizde trafik mahkemeleri kurulmamıştır. 6085 sayılı kanunun hükümet gerekçesinde, Trafik mahkemelerinin kurulmasındaki zorunluğa değinildikten sonra «bünyemizin hususiyeti ve mevcut şartlar gözönünde tutularak» bu yola gidilmediği, belli sulh ceza mahkemelerine işin tevdi edilerek ihtisasın gerçekleştirilebileceğinin düşünüldüğü anlaşılmaktadır (23).

Daha sonra geçici komisyon tarafından «Trafik Mahkemeleri» tasarıya konmuştur. Aradan çeyrek asır geçmesine rağmen «bünyemizin hususiyetleri ve mevcut şartlar» hâlâ değişmemiş ki, bu yeni tasarıda da Trafik Mahkemelerinin kurulmasını zorunlu kılan bir hüküm getirilmemiştir. Diğer yandan TCK. nunda yer alan trafik ile ilgili suçların 455 ve 459. maddelerindeki yargılanmasının bu mahkemelerin görevi içine sokmakta da ya-

(22) Ergun ÖZSUNAY, agm.

(23) TBMM Tut. Derg. c. 17, 1953. S sayısı 252.

rar vardır. Bu açıdan 6085 sayılı kanununun 74. maddesinde değişiklik yapmak icap etmektedir.

Trafik suçlarının yargılanmasında yargılamanın etkinliğini sağlamak üzere uzun süredir üzerinde durulan gezici trafik mahkemeleri konusu bu tasarıda da yer almamıştır.

D) Ceza Kararnamesi

50 — Ceza muhakemeleri Usulü kanununun 386. maddesinde yer alan Sulh Ceza Hâkiminin ceza kararnamesi ile ceza tayin edebilmesi 1961 yılında 232 sayılı kanunla kaldırılmıştır. Bu değişiklikten önce KTK. nun 65. maddesi ile «58. maddedeki asli ve 60. maddedeki feri cezaların tayin edilmiş olan suçları kararname ile veya duruşma yapılmaksızın kararname tertibi mahzurlu görülürse duruşmalı olarak» Trafik Mahkemelerinin yargılama yapılacağı öngörülmekteydi. 1961 yılında koğuşurmada sürat sağlamak üzere idari ceza kararnamesi ve 3005 sayılı kanun hükümlerinin uygulanmasıyla bu yol ortadan kaldırılmıştır. Karşılaştırmalı hukukta bu müessesenin hep trafik hukukunda varolduğu görülmektedir. Bu itibarla Sulh Ceza Hâkiminin ceza kararnamesi ile vereceği kararlar, trafik suçlarının koğuşurulmasında istenen sürati sağlayacaktır. 6085 sayılı KTK. nun 64. maddesinin BIÜT Komisyonu raporunda yer aldığı biçimde değiştirilmesinde yarar vardır.

«MADDE 64 — Vazifeli memurlarca tanzim olunan zabıtlar, 3 gün içinde yetkili trafik mahkemesine tevdi edilir.

Trafik mahkemeleri duruşma açılmasına lüzum görmediği hallerde; Ceza Muhakemeleri Usulü Kanununun 386 ncı maddesi uyarınca Ceza Kararnamesi ile hüküm verebilir. Mahkemece duruşma açılmasına lüzum görüldüğü taktirde 3005 sayılı Kanun hükümleri uygulanır.»

E) Türk Ceza Kanununun 565. maddesinin Kaldırılması :

51 — Türk Ceza Kanununun 565. maddesindeki tehlikeli vasıta sevki kabahati bugün Sulh Ceza Mahkemelerine en fazla yük

getiren bir suçtur. Bu fiili Ceza Kanunundan çıkararak Trafik Kanunu kapsamı içine almakta sayısız yararlar vardır. Kaldı ki, KTK. nun 34. maddesi zaten bu konuyu düzenlemektedir. Anılan maddenin 1. fıkrasının son cümlesinde «şoför ve sürücülerin..... vasıta ve makinalarının trafiği tehlikeye düşürecek şekilde kullanmaları yasaktır» denmektedir. Bu hükme biraz daha açıklık getirmek istenirse, «şoför ve sürücülerin... vasıta ve makinalarını, trafiği, kişi ve eşyanın güvenliğini tehlikeye düşürecek şekilde kullanmaları yasaktır» şeklinde değiştirilebilir.

Bu halde 57. maddeye göre idare tarafından yalnızca para cezası ile cezalandırılan bir fiil olarak kabul edilecek ve CMUK nun genel hükümleri bu hallerde uygulanamayacaktır.

Ancak meydana gelen maddi zararların giderilmesi konusunda sigorta hükümlerinde de değişiklik yapılmasının zorunlu olduğuna da işaret etmek gerekir. Bu hallerde sigorta açısından trafik polisinin bir kaza tesbit raporu tanzim etmesine de gerek duyulacaktır.

F) Ehliyet Alacak Kişilerin Motorlu Vasıta Kullanmaya Yatkınlığının tesbiti

52 — Motorlu vasıta kullanmak isteyenlerin beden ve zihin bakımından bu amaca uygun olup olmadıklarının da tesbit edilmesi icap eder. Ehliyet almak üzere başvuranlara yapılan sıhhi muayene yanında bu kimselerin psiko-teknik teste tabi tutulması ve bunda başarı gösterdiği takdirde şoför okul veya kurslarına katılma hakkına sahip olması bir yasa hükmü haline getirilmelidir. Bugünkü haliyle motorlu taşıt ehliyetnamesi almak için yapılan imtihan ve beden muayenesi şekli eksik ve yanlıştır. Tasarıda imtihan şekli değiştirilmiş ve fakat beden muayenesi konusunda bir öneri getirilmemiştir. Motorlu vasıta kullanmakta esas olan kabiliyettir. Bu da bir takım psiko-teknik testler sonucunda tayin edilebilmektedir. Bugün halen İstanbul belediyesi taşıtlar dairesine bağlı bir psiko-teknik laboratuvarı İETT idaresinde çalışmak isteyen şoförleri psiko-teknik testlere tabi tutarak seçmektedir. Trafik okulları yanında bu tür laboratuvarların kurulması bir ihtiyaç olarak benimsenmiştir.

SONUÇ

53 — İncelemekte olduğumuz tasarı görüldüğü üzere pek çok önemli konularda sessiz kalmış, getirdiği değişikliklerde de sorunu tam olarak halledememiştir. Kanunların sorunları derhal çözebileceğini düşünmek çok aşırı bir iyimserlik olur. Bizatihi kanun uygulayıcıların bir kanunu kamuoyunda iyi yada kötü yargısına varmasını sağlar. Dolayısıyla trafik derdiyle doldurulmuş bir kamuoyu bu derdine çare aramasını istemektedir. Buna karşılık suçlu «kanun» olarak tesbit edilmiş yapılacak değişiklik'e herşeyin düzelebileceği görüntüsü verilmek istenmiştir. Oysa bu tasarı bir yetkilinin kullandığı deyim ile «nefes alımı» bir rahatlık getirmek için yapılmıştır. Böylece kamu oyu kısa bir süre için rahatlatılmak, meşgul edilmek istenmektedir.

54 — Temelde, ülkede trafik disiplininin tesis edilmemesinin sıkıntısı çekilmektedir. Bu disiplini tesis edecek olanlar bu yasa-yı uygulayanlardır. Trafik kolluğu ve yargılama organları olarak karşımıza çıkar. Gerçekte şimdiye kadar olan uygulamada ve yapılacak olan değişiklikten sonra da trafik kolluğunun etkili bir rol sahibi olduğu anlaşılmıştır. Olay yerine giden kimse olması nedeniyle tanzim ettikleri tesbit raporları ile trafik polisi mahkeme kararlarına da müessir olmaktadır. Bu itibarla vasıta kullananların polise, polisin vasıta kullananlara karşı tutumları ve davranışları trafik sorununda önemli yer tutmaktadır. Trafik kolluğu, bu konuda üzerine düşen görevi tam olarak yapamamaktadır.

Sosyal dezorganizasyon polisin müdahale sahasını genişletmiştir. Görevin büyümesi, çok sayıda elemana ihtiyaç duyulmaktadır. Trafik alanı da bu ihtiyaçtan uzak değildir. Trafik düzeni, disiplini de bu yüzden sağlanamamaktadır.

Trafik ihlallerinin önlenmesinde motorize vasıtalara sahip üniformalı polisin faaliyette bulunması, yollarda gözükmesinin etkili olacağı konusunda görüşler arasında ittifak vardır. Polisin bilhassa Karayolları üzerinde umulmayan yerlerde ortaya çıkması ve derhal trafik kurallarına uymayan şoförleri cezalandırması ıslah edici bir yöntem olarak kabul edilmektedir.

55 — Polis şimdiye kadar bu görevi yapmamıştır. Bu yasa değişikliğinden sonra yapabilecek midir? Bir kehanette bulunmak

istemiyoruz. Ancak yeni tasarı ile ama yanlış ama doğru şikâyet konusu olan cezaların azlığı bertaraf edilmekte, polis daha yetkili kılınmaktadır. Bu yetkinin kullanılmasında kanuna uygun acil ve eşit muamele yapılması icap eder. Muamelelerin kanuna uygun olabilmesi için, uygulayıcının bu konuda eğitilmiş olması gerekir ki, bu eğitim bizim ülkemizde gerçekleşmemiştir; maddi olanak, araç ve gereç gerektirir ki bu da yoktur.

56 — Özetlemek icap ederse, incelediğimiz tasarı, trafiği İçişleri Bakanlığı çatısı altında toplamaya çalışan, trafik kolluğunun yetkilerini arttıran, yasada değişiklik yaparken dahi üç beş maddenin içinde kalan niteliklere sahiptir. Trafik çok yanlı bir problemdir. Bunun içinde rol oynayan çeşitli kuruluşların görevlerini titizlikle çizmekte ve çeşitli devlet kuruluşları arasında koordineasyonu sağlamakta yarar vardır.

Tasarıda bu hususa da yer verilmek istenmemiştir. Toplumun eğitimi hiçbir şekilde nazarı itibare alınmamıştır.

Sonuç olarak aşağı yukarı 19 yıllık bir uygulama sonunda ortaya çıkan aksaklıkları bir kenara bırakan tasarı bu şekliyle kanunlaştığı takdirde soruna büyük bir yenilik getirmeyecektir. Gerçekte esas olan kanunların yapılması değil onların uygulanması, en önemlisi uygulanabilir olmasıdır.