

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ

YASAMA DÖNEMİ

28

YASAMA YILI

3

SIRA SAYISI: 214

Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile 143 Milletvekilinin Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi (2/3138) ve Adalet Komisyonu Raporu

Not: Bu Sıra Sayısına; elektronik ortamda
<https://www.tbmm.gov.tr/yasama/komisyon-raporlari>
internet adresindeki sorgu sayfası üzerinden erişilebilmektedir.

Kanunlar ve Kararlar Başkanlığı

İÇİNDEKİLER

Sayfa

• 2/3138 Esas Numaralı Teklifin

- TBMM Başkanlığına Sunuş Yazısı	4
- Katılma Yazısı	7
- Genel Gerekçesi	7
- Madde Gerekçeleri.....	9
• Adalet Komisyonu Raporu.....	20
• Muhalefet Şerhleri	29
• Teklif Metni.....	117
• Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin.....	117

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifimiz ve gerekçesi ekte sunulmaktadır.

Gereğini arz ederiz.

İbrahim Yurdunuseven
Afyonkarahisar

Yusuf Ahlatcı
Çorum

Adil Biçer
Kütahya

Çiğdem Koncagül
Tekirdağ

Rümeysa Kadak
İstanbul

Seydi Gülsoy
Osmaniye

Kemal Çelik
Antalya

Adem Çalkın
Kars

Cüneyt Aldemir
Tokat

Kaan Koç
Ardahan

Osman Zabun
Isparta

Murat Baybatur
Manisa

Bünyamin Bozgeyik
Gaziantep

Kayhan Türkmenoğlu
Van

Fehmi Alpay Özalan
İzmir

Ömer Oruç Bilal Debgici
Kahramanmaraş

Emre Çalışkan
Nevşehir

Süleyman Şahan
Yozgat

Mehmet Sait Yaz
Diyarbakır

Şahin Tin
Denizli

Mehmet Demir
Kütahya

Halis Dalkılıç
İstanbul

Seda Sarıbaş
Aydın

Ömer Özmen
Aydın

Yıldız Konal Süslü
İstanbul

Adem Korkmaz
Burdur

Ziya Altunyaldız
Konya

Hikmet Başak
Şanlıurfa

Asuman Erdoğan
Ankara

Meliha Akyol
Yalova

Cantürk Alagöz
İğdır

Veysel Tipioğlu
Kocaeli

Orhan Erdem
Konya

İsmail Güneş
Uşak

Cevahir Uzkuurt
Niğde

Yahya Çelik
İstanbul

Sunay Karamık
Adana

Lütfi Bayraktar
Sakarya

Mustafa Kaplan
Kırıkkale

Sayın Bayar Özsoy
Kayseri

Lütfiye Selva Çam
Ankara

Seda Gören Bölük
İstanbul

<i>Latif Selvi</i> Konya	<i>Şamil Ayrım</i> İstanbul	<i>Hüseyin Altınsoy</i> Aksaray
<i>Rukiye Toy</i> Sivas	<i>Fatma Aksal</i> Edirne	<i>Çiğdem Erdoğan</i> Sakarya
<i>Mehmet Emin Öz</i> Erzurum	<i>Osman Mesten</i> Bursa	<i>Fahrettin Tuğrul</i> Uşak
<i>Halil Uluay</i> Kastamonu	<i>Ahmet Ersagun Yücel</i> İstanbul	<i>Abdulkadir Özel</i> Hatay
<i>Adem Yıldırım</i> İstanbul	<i>Büşra Paker</i> İstanbul	<i>Rabia İlhan</i> İstanbul
<i>Mahmut Rıdvan Nazırlı</i> Elazığ	<i>Nilgün Ök</i> Denizli	<i>Ersan Aksu</i> Samsun
<i>Şengül Karslı</i> İstanbul	<i>Osman Sağlam</i> Karaman	<i>Hakan Aksu</i> Sivas
<i>Zeki Korkutata</i> Bingöl	<i>Mehmet Baykan</i> Konya	<i>Sadettin Hülagü</i> Kocaeli
<i>Yaşar Kırkpınar</i> İzmir	<i>İsmail Erdem</i> İstanbul	<i>Zehranur Aydemir</i> Ankara
<i>İbrahim Eyyüpoğlu</i> Şanlıurfa	<i>Mervan Gül</i> Siirt	<i>Mustafa Canbey</i> Balıkesir
<i>Mehmet Ali Çelebi</i> İzmir	<i>Süleyman Özgün</i> Nevşehir	<i>Refik Özen</i> Bursa
<i>Burhan Kayatürk</i> Van	<i>Ejder Açıkkapı</i> Elazığ	<i>Ruken Kilerci</i> Ağrı
<i>Harun Mertoğlu</i> Rize	<i>Nurettin Alan</i> İstanbul	<i>Murat Alparslan</i> Ankara
<i>Mustafa Hakan Özer</i> Konya	<i>Ercan Öztürk</i> Düzce	<i>Cemil Yaman</i> Kocaeli
<i>Hasan Çilez</i> Amasya	<i>Yücel Arzen Hacıoğulları</i> İstanbul	<i>Abdürrahim Dusak</i> Şanlıurfa
<i>İbrahim Ethem Taş</i> Antalya	<i>Hasan Arslan</i> Afyonkarahisar	<i>Suat Pamukçu</i> İstanbul

<i>Cahit Özkan</i> Denizli	<i>Mustafa Demir</i> İstanbul	<i>İsmail Ok</i> Balıkesir
<i>Murat Kaya</i> Sakarya	<i>Muhammet Müfit Aydın</i> Bursa	<i>Sami Çakır</i> Kocaeli
<i>Ahmet Mücahit Arınç</i> Manisa	<i>Halit Yerebakan</i> İstanbul	<i>Cüneyt Yüksel</i> İstanbul
<i>Resul Kurt</i> Adıyaman	<i>Ahmet Kılıç</i> Bursa	<i>Faruk Kılıç</i> Mardin
<i>Erol Keleş</i> Elazığ	<i>İshak Şan</i> Adıyaman	<i>Mustafa Alkayış</i> Adıyaman
<i>Ceyda Bölünmez Çankırı</i> İzmir	<i>Hasan Turan</i> İstanbul	<i>Mehmet Emin Şimşek</i> Muş
<i>Suna Kepolu Ataman</i> Diyarbakır	<i>Ali Özkaya</i> Afyonkarahisar	<i>Ertuğrul Kocacık</i> Sakarya
<i>Mestan Özcan</i> Tekirdağ	<i>Yusuf Ziya Aldatmaz</i> Bartın	<i>Ali Temür</i> Giresun
<i>Yüksel Coşkunyürek</i> Bolu	<i>Seyithan İzsis</i> İstanbul	<i>Orhan Kırçalı</i> Samsun
<i>Ali Kıratlı</i> Mersin	<i>Cevahir Asuman Yazmacı</i> Şanlıurfa	<i>Mehmet Eyup Özkeçeci</i> Gaziantep
<i>İrfan Çelikaslan</i> Gaziantep	<i>Adem Yeşildal</i> Hatay	<i>Kemal Karahan</i> Hatay
<i>Celalettin Köse</i> Gümüşhane	<i>Azmi Ekinci</i> İstanbul	<i>Saffet Bozkurt</i> Zonguldak
<i>Abdurrahim Fırat</i> Erzurum	<i>Ayhan Salman</i> Bursa	<i>Mustafa Oğuz</i> Burdur
<i>Orhan Yegin</i> Ankara	<i>Ahmet Fethan Baykoç</i> Ankara	<i>Mustafa Yavuz</i> Bursa
<i>Tahir Akyürek</i> Konya	<i>Tuba Köksal</i> Kahramanmaraş	<i>Havva Sibel Söylemez</i> Mersin
<i>Ümmügülşen Öztürk</i> İstanbul	<i>Ali İnci</i> Sakarya	<i>Ferhat Nasıroğlu</i> Batman

Abdullah Doğru
Adana

Fatih Dönmez
Eskişehir

Sevan Sivacıoğlu
İstanbul

Nazım Maviş
Sinop

Arslan Tatar
Şırnak

Mehmet Uğur Gökgöz
Isparta

Necmettin Erkan
Kırşehir

KATILMA YAZISI

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi'ne (2/3138) katılıyorum,
imzamı koyuyorum.

Gereğini arz ederim.

27.05.2025

Hulusi Akar

Kayseri

HAVALE EDİLDİĞİ KOMİSYONLAR (2/3138)	
ESAS	Adalet Komisyonu
TALİ	Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu İçişleri Komisyonu

GENEL GEREKÇE

Trafik kazalarının önlenmesi ve karayolu trafik güvenliğinin artırılması amacıyla alınan tüm tedbirlere rağmen, 2024 yılında 6 bin 351 insanımız hayatını kaybetmiş ve 385 bin 117 insanımız da çeşitli derecelerde yaralanmıştır. Trafik kazalarının azaltılması öncelikli hedef olmakla birlikte trafik kazalarının neden olduğu sosyo-ekonomik kayıpların önlenmesi, çevre kirliliğinin azaltılması, trafik güvenliğinin en üst düzeyde sağlanması, hızla ilerleyen teknolojik gelişmeler doğrultusunda gerekli trafik denetimlerinin yapılabilmesi ve trafik kural ihlalleri nedeniyle uygulanan yaptırımların güncellenmesi hususunda yürürlükteki mevzuatın günümüz şartlarına uyumunun sağlanması büyük önem arz etmektedir.

Bu kapsamda, özellikle trafik güvenliğini doğrudan tehdit eden davranışlara yönelik yaptırımların caydırıcılığını artırmak, teknolojik gelişmelere uyum sağlamak ve uygulamada karşılaşılan aksaklıkları gidermek amacıyla 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda bazı değişikliklerin yapılması ihtiyacı hâsıl olmuştur.

Bu ihtiyaca istinaden, Teklifte öngörülen değişiklikler yapılırken Kanunda yer alan tüm cezaların artırımı şeklinde bir yöntem izlenmemiş, sahada trafik güvenliğini tehlikeye düşüren hususlarda caydırıcılığın artırılmasına yönelik bazı yaptırımların kademelendirilmesi ve ağırlaştırılması amaçlanmıştır.

2918 sayılı Kanunda yapılan değişikliklerle uygulamada karşılaşılan sorunları gidermek, karayolu trafik güvenliğini artırmak ve caydırıcılığı sağlamak amacıyla; tescil belgesi veya tescil plakası almadan karayolunda araç kullanan, tescil plakasında değişiklik yapan, plakasız araç kullanan, sahte plaka kullanan, takograf kullanma zorunluluğu hükümlerine aykırı davranan, sürücü belgesi geri alındığı veya iptal edildiği hâlde motorlu araç kullanmaya devam eden, şerit ihlali yapan, ters istikamette araç kullanan, makas atarak veya konvoy yaparak trafik güvenliğini tehlikeye düşüren, dur ikazına uymayarak kaçan, kırmızı ışık kuralını ihlal eden, alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisi altında araç süren, mevzuatla belirlenen hız sınırlarına uymayan, mevzuatla geçiş hakkı verilen araçlara geçiş hakkı vermeyen, araçlar arasındaki güvenli mesafeye uymayan, kavşaklarda geçiş önceliği kurallarına uymayan, motorlu bisiklet veya motosiklet cinsi araçları sürüş güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek şekilde kullanan, drift yapan, izin almadan karayolunda yarış veya koşu düzenleyen, araçlarda çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaracak şekilde değişiklikler yapan, arkadan çarpmaya/devrilmeye karşı koruyucu yapı bulundurmayan, ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarını mevzuatla belirlenen şartlara aykırı kullanan, seyir hâlinde cep veya araç telefonu gibi haberleşme cihazlarını kullanan, emniyet kemeri veya koruyucu sistem kullanma zorunluluğuna uymayan, belediye sınırları dahilinde mevzuata aykırı yolcu taşımacılığı yapan, geçiş üstünlüğü hakkını gereksiz kullanan kişilere uygulanacak olan yaptırımlar kademelendirilmekte ve/veya ağırlaştırılmaktadır.

Ayrıca trafik kural ihlallerini sosyal medyada paylaşarak özendirmenin engellenmesi, idari para cezası karar tutanaklarında görevli personelin açık kimliği yerine personel tanıtım numarasının yer alması, yetkililerce yapılacak ağırlık ve boyut denetimlerini engelleyen sürücülere idari para cezası uygulanması, kış lastiği uygulamasının kapsamının genişletilmesi, saldırı amacıyla ısrarlı araç takibi yapanlara veya bu amaçla araçtan inenlere idari para cezası verilmesi, ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında zaruret dışında trafik zabıtasının iznini almadan olay yerinden ayrılan sürücülere hapis cezası getirilmesi, motorlu bisikletlerin zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına alınması, yabancı uyruklu kişilere uygulanan ve ülkemizden çıkışına kadar tahsil edilemeyen idari para cezalarının bu kişilerin tekrar yurda girişi sırasında tahsil edilebilmesi, tahsil edilememesi halinde yabancının yurda girişine izin verilmemesi gibi hususlarda düzenlemeler yapılmaktadır.

MADDE GEREKÇELERİ

Madde 1- Otoyollarda meydana gelen olaylara trafik zabıtası ve genel zabitanın ayrı ayrı müdahale etmesi nedeniyle zaman, personel ve iş gücü kaybının önlenmesi amacıyla otoyollardan sorumlu birimlerde görevli trafik zabıtasının, sorumluluk sahası ile sınırlı olmak üzere İçişleri Bakanının uygun görmesi halinde genel zabıta olarak da görevlendirilebilmesi yönünde düzenleme yapılmaktadır. Ayrıca 2918 sayılı Kanunda jandarma trafik zabıtasında görev yapanların statülerinin subay, astsubay, uzman jandarma şeklinde sayılması nedeniyle uzman erbaş ve diğer statülerdeki personelin de trafik birimlerinde görevlendirilebilmesi amacıyla madde metninde düzenleme yapılmaktadır.

Madde 2- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 20 nci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi gereğince tescili zorunlu ve ilk tescili yapılacak olan araçların satın alma veya gümrükten çekme tarihinden itibaren üç ay içinde tescili için ilgili tescil kuruluşuna müracaat edilmesi zorunludur. Gelişen teknoloji ile birlikte satışı yapılan araçların tescil işlemleri, Kanunun 22 nci maddesinin ikinci fıkrası kapsamında yetkilendirilen kamu kurum veya kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri (araç satışı yapan bayiler ve hizmet sağlayıcılar) tarafından Türkiye Noterler Birliğine ait ARTES (Araç Sicil ve Tescil Sistemi) sistemi üzerinden güvenli elektronik imza ile gerçekleştirilebilmekte ve tescilli olarak sahiplerine teslim edilebilmektedir.

Bu kapsamda, elektronik ortamda tescili mümkün olan araçlara satış tarihinden itibaren üç iş günü içinde tescil edilme zorunluluğu getirilerek araçların tescilsiz olarak trafikte kullanılmasının engellenmesi amaçlanmaktadır. Böylelikle elektronik sistem üzerinden tescil edilmesi mümkün olan araçların satışını yapan bayilerce, tescil işlemi yapılmadan alıcılarına teslim edilmemesi ve plakasız olarak karayolunda kullanılmaması sağlanmaktadır. Ayrıca bu araçların tescilsiz olarak karayolunda kullanıldıkları sırada yapmış oldukları trafik kural ihlalleri nedeniyle yaptırım uygulanabilmesi ve trafik kazasına veya çeşitli adli olaylara karıştıklarında araç sahibi tespit edilemediğinden zarar görenlerin uğrayabilecekleri mağduriyetlerin önlenmesi amaçlanmaktadır.

Araç sahiplerinin vefat etmesi halinde mirasçılar tarafından kendi adlarına tescil edilmeyen araçlarla vefat tarihinden sonra yapılan trafik kural ihlalleri nedeniyle araçların tescil plakalarına düzenlenen idari para cezası karar tutanakları sulh ceza hakimliklerince iptal edilmekte ve tahsilatında güçlük yaşanmaktadır. Bu kapsamda iptale ilişkin yargı kararlarının gerekçelerinde, ilgili kanunlarda kabahat olarak tanımlanan fiilin ancak fiil tarihinde hayatta olan kişi tarafından işlenebileceği, ölen kişi tarafından işlenemeyeceği dolayısıyla kişinin ölümünden sonra işlenen fiillerdeki sorumluluğundan bahsedilemeyeceği dikkate alındığında, buna ilişkin yaptırımın da kabahat fiilini işleyen sağ olan kişiye uygulanması, ölen kişiye uygulanmaması gerektiği belirtilmektedir. Bu hususta araç sahiplerinin vefat etmesi halinde aracın mirasçılar adına 90 gün içerisinde tescil edilmesi, bu süre sonunda mirasçılar adına tescil edilmeden aracın karayoluna çıkarıldığının tespiti halinde sürücüye idari para cezası verilmesi ve mirasçılar adına tescil ettirilinceye kadar aracın trafikten men edilmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 3- Trafikten çekilen araçların motorlu taşıtlar vergisi kayıtları kapatılmaktadır. Diğer taraftan trafikten çekili araçların muayene ve sigorta zorunlulukları da bulunmamaktadır. Bazı araç sahipleri motorlu taşıtlar vergisi, sigorta ve muayene ücreti ödememek için araçlarını trafikten çekerek kullanmaya devam etmek istemektedirler. Bu maddenin birinci fıkrası kapsamında trafik zabıtasınca yapılan işlem sayılarında 2023-2024 yılı kıyaslamasında yaklaşık %22 oranında bir artış olduğu tespit edilmiştir. Bu durumun önlenmesi için bahse konu araçlara uygulanacak olan yaptırımın ağırlaştırılması ve devletin vergi kaybının önlenmesi için bu araçların trafiğe çıkarıldığının tespiti halinde trafikten

çekme tarihi itibarı ile tescil kaydının açılması ve ilgili vergi dairesine bildirim yapılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır. Tescilsiz aracı trafikte kullananlara uygulanacak idari para cezası ile eşdeğer hale getirilerek hurda araçların da karayollarında sürülmesi halinde uygulanacak idari para cezası artırılmaktadır.

Madde 4- Son yıllarda sürücüler tarafından yaptırımı ağır olan suç veya kabahatlerden kaçmak amacıyla plakanın okunamaz hale getirilmesi, aracın plakasız kullanımı, geçersiz veya sahte plaka kullanımı artmıştır. Günümüzde terör, kaçakçılık, uyuşturucu, yağma, kasten öldürme gibi suçların işleniş esnasında sahte plakalı araçlar kullanılmaktadır. Bunun yanında hız ihlali, alkol etkisinde veya sürücü belgesiz araç kullanmak gibi daha ağır yaptırımları olan ihlallerin yaptırımlarına maruz kalmamak adına plakaya yönelik ihlaller gerçekleştirilmektedir. Tüm bu ihlallerin ve araçların bu şekilde suça karışmalarının önlenmesi amacıyla maddede düzenleme yapılmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Ayrıca bu maddede düzenlenen idari yaptırımlara ek olarak başka bir araca ait tescil plakasını/geçici tescil plakasını, plaka basım işlemini gerçekleştiren kuruluş tarafından verilmemiş plakayı, tescil kaydı bulunmayan plakayı veya sahte plakayı takan veya kullananlara şartları oluşması halinde Türk Ceza Kanununun 204 üncü maddesi hükümleri de uygulanacaktır.

Madde 5- Tescilsiz olup, karayolunda geçici olarak kullanılacak araçlara mali mesuliyet sigortası yaptırılmış olmak şartı ile ilgili tescil kuruluşundan geçici trafik belgesi ile geçici tescil plakası alınması zorunludur. Geçici trafik belgesi ve geçici tescil plakasının usulsüz kullanımından dolayı trafik zabıtasınca yapılan işlem sayısındaki artış nedeniyle bu hükme uymayanlara uygulanacak olan yaptırımın artırılması ve kademelendirilmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 6- Mevcut uygulamada belediye mücavir alanı içerisinde otobüs, kamyon ve çekici cinsi araçlar takograf kullanımından muaf tutulmuştur. Ancak, 2013 yılında kabul edilen 6360 sayılı Kanunla 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda yapılan değişiklikle büyükşehir belediyelerinin görev ve yetki alanı il mülki sınırları olarak değiştirilmiştir. Bu nedenle, büyükşehir belediyelerinin sorumluluk alanlarında faaliyet gösteren otobüs, kamyon ve çekici cinsi araçların takograf üzerinden hız ve çalışma süresi denetlenememektedir.

Bu kapsamda;

- Takograf kullanma zorunluluğu olan araçların, ülkemizin de taraf olduğu ve uluslararası karayolu taşımacılığında istihdam edilen sürücüleri korumayı ve trafik güvenliğini artırmayı amaç edinen ve 22/8/1999 tarihli ve 99/13276 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe giren “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması”na uygun hale getirilmesi, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu kapsamında faaliyet gösteren motorlu taşıtlar için de takograf zorunluluğunun getirilmesi,

- 10/11/2008 tarihli ve 2008/14481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe giren “Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Karar” gereğince belirli araçlara hız sınırlayıcı teknik cihaz takma zorunluluğu getirilmesi,

- Sürücülerin kendisine ait geçersiz bir takograf sürücü kartını veya başka bir sürücüye ait takograf sürücü kartını takograf cihazında kullanmasının önlenmesi,

- Takograf kayıtlarının saklanmasıyla ilişkin usullerin ve kayıtların saklanmasında sürücülerin ve işletenlerin sorumluluklarının belirlenmesi,

- Takograf cihazlarının kullanım ihlallerinin tespit edilmesi ve bu ihallere ilişkin ceza adaletinin sağlanması amacıyla sınıflandırılmaya gidilerek idari yaptırımların ağırlaştırılması suretiyle caydırıcılığın sağlanması,

- Düzenleme kapsamındaki ihalllerden hangileri nedeniyle geçici olarak trafiğe çıkışına izin verileceği ve/veya trafikten men işlemi uygulanacağına ve verilecek izinlere ilişkin hususlar ile ihlal gruplarının yönetmelikte belirlenmesi, yönetmelikte sürücü ve işletenler için belirlenen ihlal gruplarına göre kademeli olarak artan idari para cezası uygulanması, bahse konu yönetmeliğin Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının görüşleri alınarak İçişleri Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca müştereken çıkarılması,

- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin denetimlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından takograf kayıtlarına ilişkin oluşturulan veri tabanı kullanılarak da yapılabilmesi

amaçlarıyla düzenleme yapılmaktadır.

Ayrıca 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 7- Madde içeriğinde araç üzerindeki teknik değişiklikler düzenlendiğinden madde başlığı ile madde içeriğinin uyumlu olması amacıyla madde başlığına teknik ibaresi eklenmektedir. Ayrıca araç üzerinde ilgili mevzuata aykırı şekilde değişiklik yapılması halinde uygulanacak olan yaptırım belirlenmektedir. Mevzuata aykırı değişikliğin çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaracak özellikte olması durumundaki yaptırımın caydırıcılığının artırılması amacıyla yaptırım ağırlaştırılmaktadır. İlgili mevzuatı gereğince arkadan çarpmaya karşı koruma çerçevesi/yan koruma çerçevesi/devrilmeye karşı koruyucu yapı (ROPS) bulunması zorunlu olan araçlarda bu çerçevelerin bulunmaması veya bulunanların teknik şartlara uygun olmaması halinde uygulanacak olan yaptırımların caydırıcılığını artırmak amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 8- Ağırlık ve boyutları bakımından özelliği olan, başka ulaşım sistemleri ile taşınması mümkün olmayan, taşıma sınırını aşarak taşınması zorunlu olan yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlar için verilecek izne ilişkin hususların detaylı bir şekilde belirlenmesi hedeflenmektedir. Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 128 inci maddesinde tanımlanan standart ölçü ve ağırlıkların çok üzerinde yapılan taşımalar karayollarının kullanım ömürlerini azaltmakta ve bakım-onarım giderlerini artırmaktadır. Bu giderlerin işletene yansıtılabilmesi için maddede düzenleme yapılmaktadır. Ayrıca söz konusu yüklerin taşınması sırasında trafik zabıtasının desteğinin alındığı haller için masrafların faydalanıcı tarafından karşılanmasını sağlamak adına hizmet bedeli belirlenmesi amaçlanmaktadır. Bu amaçlarla söz konusu maddeye yeni fıkralar eklenmektedir.

Madde 9- Sürücü belgesiz araç kullananlar ile mahkemelerce veya Cumhuriyet Savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlar ve sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananların sayısındaki artış göz önüne alınarak uygulanacak olan yaptırımların ağırlaştırılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Ayrıca 2918 sayılı Kanunun 3 üncü maddesinde “işleten” ibaresi “*Araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışta alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır.*” şeklinde tanımlanmaktadır. İşleten ibaresi araç sahibini de kapsadığından yaptırımların uygulanmasında tekrerrürün ve uygulamada yaşanan sorunların önüne geçmek amacıyla madde metninde güncelleme yapılarak “araç sahibine” ibaresi “işletene” şeklinde değiştirilmektedir.

Madde 10- Motosiklet, otomobil, kamyonet, panelvan, minibüs ve otobüs dışındaki araçların (kamyon, çekici vb.) iki veya daha fazla şeritli yollarda uygun şeritten gitmemeleri nedeniyle trafik güvenliği ve trafik düzeni ile ilgili zafiyetler oluşmaktadır. Bu durum bazen trafiğin yavaşlamasına yol açarken bazı durumlarda kazalara da neden olabilmektedir. Bu gibi zafiyetlerin ortadan kaldırılması, trafik düzeni ile güvenliğinin sağlanması amacıyla bu tür araçların şerit izleme kuralları düzenlenmektedir.

Yerleşim yeri içerisinde bölünmüş karayolları ile yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında ve otoyollarda araçların ters istikamette sürülmesi birçok trafik kazasına sebebiyet vermektedir. Bu durum can kaybı ve kalıcı yaralanmalara sebebiyet verirken maddi anlamda da hem kamuya hem de yol kullanıcılarına zarar vermektedir. Bu tür ihlallerin önlenmesi, can kayıpları ile kalıcı yaralanmaların engellenmesi ve maddi zararların engellenmesi amaçlanmaktadır.

Yaya yollarında araç sürerler, bisiklet yolu ve bisiklet şeridinde bisiklet ve elektrikli skuter dışındaki taşıtları sürerler ve taşıt trafiğine kapalı yollarda araç sürerler hakkında uygulanacak yaptırımlara ilişkin özel bir düzenleme bulunmaması ve trafik düzensizliğinin önlenememesi nedeniyle bu ihlalleri yapanlar hakkında uygulanacak yaptırımların belirlenmesi ihtiyacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde ardı ardına birden fazla şerit değiştirme (makas atma) fiilinin yaptırımının yetersiz olması nedeniyle artan denetim sayılarına rağmen mezkûr ihlalin sayısında artış meydana gelmiştir. Bu durum trafik güvenliğini ve düzenini olumsuz yönde etkilerken trafik kazalarına da sebebiyet vermektedir. Bu konuda caydırıcılığın artırılması amacıyla yaptırımlar ağırlaştırılmaktadır.

Düğün, asker uğurlama gibi kutlamalar nedeniyle oluşturulan konvoylar aracılığıyla veya münferiden ve keyfi olarak karayolunun kısmen veya tamamen trafiğe kapatılması nedeniyle birçok sorun yaşanmaktadır. Özellikle geçiş üstünlüğüne sahip araçların görevini zamanında yapamaması (itfaiye, ambulans, kolluk ve trafik araçları vb.) sonucu birçok can kaybı ile maddi ve manevi zarar oluşmaktadır. Trafiğin yoğun olduğu yerlerde yolun kapanması, trafik düzeni ve akışını da olumsuz olarak etkilemektedir. Bunun sonucunda trafikte bekleyen araçlar ve yol kullanıcıları açısından maddi bir kaybın yanında zaman ve emek kaybı da oluşmaktadır. Bu ihlallerin keyfilik unsuruyla yerine getirilmesi ayrıca vatandaş nezdinde kamu vicdanını da zedelemektedir. Söz konusu ihlalleri yapanlar hakkında uygulanacak yaptırımların belirlenmesi ihtiyacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Bu maddede düzenlenen idari yaptırımlara ek olarak otoyollarda veya yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette süren sürücüler hakkında şartları oluşması halinde ayrıca Türk Ceza Kanununun 179 uncu maddesinin ikinci fıkrası, araçlarını kol veya grup halinde (konvoy şeklinde) veya münferiden sürerken, diğer araçların geçişini zorlaştıracak veya tehlikeye sokacak şekilde keyfi hareketlerle trafiğin akışını kısmen veya tamamen engelleyecek şekilde araçlarını karayolu üzerinde durduran sürücüler ile trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip eden sürücüler veya bu amaçla araçtan inen kişiler hakkında şartları oluşması halinde ayrıca Türk Ceza Kanununun 179 uncu veya 223 üncü maddesi hükümleri de uygulanacaktır.

2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 11- Bazı sürücüler, bir suçun veya ihlalin ortaya çıkmaması nedeniyle sabit veya seyir halinde yürütülen denetimlerde zabitanın uyarı ve işaretlerine rağmen dur ikazına uymayarak kaçmakta ve birçok vatandaşın veya görevli personelin zarar görmesine neden olmaktadır. Dur ikazına uymamanın yaptırımının sürücünün saklandığı/kaçındığı ihlalin yaptırımından daha az olması nedeniyle sürücüler bu yöntemi kullanmaktadırlar. Bu sebeple dur ikazına uymamanın yaptırımının ağırlaştırılarak hem bu fiilin engellenmesi hem de gerçekte saklanan/kaçınılan ihlalin ortaya çıkarılmasının sağlanması amaçlanmaktadır.

Kırmızı ışık kuralı ihlali nedeniyle trafik zabıtasınca yapılan denetim ve ceza sayılarının artmasına rağmen cezaların yetersizliği nedeniyle trafik zabıtası verilerine göre her üç günde bir kişi hayatını kaybetmektedir. Yaptırımların kademelendirilerek ağırlaştırılmasıyla kurallara uyma etkinliğinin artırılması sonucu kırmızı ışık ihlallerine bağlı trafik kazalarındaki can kaybı ve ciddi yaralanmaların önlenmesi amaçlanmaktadır.

Bu maddede düzenlenen idari yaptırımlara ek olarak sabit veya seyir halinde yürütülen denetimlerde zabitanın uyarı ve işaretlerine rağmen dur ikazına uymayarak kaçanlara şartları oluşması halinde ayrıca Türk Ceza Kanununun 179 uncu maddesi hükümleri de uygulanacaktır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 12- Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığının tespiti için trafik zabıtasınca test kitleri kullanıldığından madde metnine bu ifade eklenmektedir. Alkollü ya da uyuşturucu veya uyarıcı madde etkisi altında araç kullanımını engellemek amacıyla bu kabahatlere ilişkin yaptırımlar ile uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığı ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla kollukça ölçüm yapılmasını kabul etmeyen sürücülere uygulanan idari yaptırımlar caydırıcılığın sağlanması amacıyla ağırlaştırılmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 13- Sürücülerin yorgun bir şekilde uzun süre araç kullanımı ve dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi ciddi trafik kazalarına sebebiyet vermektedir. Ülkemizin taraf olduğu ve 22/8/1999 tarihli ve 99/13276 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe giren “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)” çerçevesinde ticari araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süresi ihlallerinde öngörülen emsal ihlallerin mevzuatımızla uyumlaştırılması ile yorgunluğa ve uykusuzluğa bağlı kazaların önlenmesi amaçlanmaktadır.

Madde 14- Dünya Sağlık Örgütünün 2018 yılında yayımladığı “Karayolu Trafik Güvenliği Küresel Durum Raporu” verilerine göre, hızın 1 km/s artırılması kaza riskini 4 kat artırmaktadır. Trafik zabıtası verilerine göre 2024 yılında trafik kazalarındaki günlük 17,4 kişilik can kaybının 10 kişisi hız kaynaklı ihlallerden meydana gelmektedir. Ayrıca aşırı hız kaynaklı trafik kazalarında can kaybı ve ciddi yaralanmaların yanı sıra uzuv kopmaları da yaşanmaktadır. Hız ihlaline yönelik denetim ve ceza sayılarının artırılmasına rağmen aşırı hız kaynaklı trafik kazalarına engel olunamamaktadır.

Bu kapsamda trafik kazalarına bağlı ölümlerin yüzde ellisinden fazlasının hız ihlali kaynaklı olması nedeniyle bu ihlallerin önlenememesi ve hız kurallarına azami derecede uyulmasının sağlanması amacıyla kilometre bazlı artışa göre yaptırım uygulanması yönünde maddede düzenleme yapılmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 15- Ambulansların ve itfaiyelerin geçişine engel olunması, ilerleyişinin yavaşlatılması, bu araçlara yol verilmemesi nedeniyle can ve mal kayıpları yaşanmaktadır. Geçiş üstünlüğüne sahip araçların görevlerini zamanında yerine getirememesinden dolayı kamusal ve toplumsal birçok zarar meydana gelmektedir. Geçiş üstünlüğü hakkının etkin olarak kullanılabilmesi ve caydırıcılığın sağlanması amacıyla yetersiz olan yaptırımlar ağırlaştırılmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 16- Sürücüler önlerinde giden araçları mevzuatta belirtilen güvenli ve yeterli bir mesafeden izlemek zorundadırlar. Takip mesafesi ile ilgili yapılan işlem sayısındaki artış göz önünde bulundurulduğunda mevcut yaptırımların yetersiz kaldığı bu nedenle caydırıcılığın artırılması amacıyla uygulanacak olan yaptırımın ağırlaştırılması düzenlenmektedir.

Madde 17- Kavşaklarda geçiş önceliği kurallarına uyulmaması trafik kazalarına ve ciddi yaralanmalara sebebiyet vermektedir. Bu nedenle caydırıcılığı artırmak amacıyla kavşaklarda geçiş önceliği kurallarına uymayanlara uygulanacak olan yaptırım ağırlaştırılmaktadır.

Madde 18- Ağırlık ve boyutları bakımından karayolunda sürülmesi özel izne bağlı olan araçların izin alınmadan karayolunda sürülmesi halinde uygulanacak yaptırımlar belirlenmektedir. Yine, ağırlık ve boyut kontrol mahallerinde işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına rağmen tartı veya ölçü kontrolüne girmeden seyrine devam eden veya çeşitli yöntemlerle ağırlık kontrolü yapılması engellenen araçlara uygulanan yaptırımın, azami yüklü ağırlığın aşılması nedeniyle uygulanan yaptırımdan daha az olması nedeniyle sürücüler ağırlık ve boyut kontrol mahallerine girmemekte ya da araçlarını kilitlemek veya teknik aksamalarına müdahale etmek suretiyle aracı hareketsiz kılarak tonaj cezasından kurtulmaktadırlar. Ayrıca, araçların denetim istasyonuna alınmadan yollarına devam ederken ağırlık denetimlerinin yapılması amacıyla planlanan “Yüksek Hızda Ağırlık Denetim Sistemi”nin kurulacağı kontrol mahallinde belirlenen hız sınırları ve şerit belirleme işaretlerine uyulmasını sağlamak ve sürücülerin manipülasyonlarının engellenmesi amacıyla düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle, ağırlık ve boyut kontrol mahallerinde işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına rağmen tartı veya ölçü kontrolüne girmeden seyrine devam eden veya çeşitli yöntemlerle ağırlık kontrolü yapılması engellenen araçlara uygulanan yaptırımın ağırlaştırılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Ayrıca 2918 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin altıncı fıkrasında yer alan “Milletlerarası taşımalarda yabancı plakalı araçların birinci fıkraya uymayan işleten ve gönderenlerine verilen idari para cezaları tahsil olunmadan anılan araçların yola devam etmelerine izin verilmez.” hükmü gereğince, aracın idari para cezası karar tutanağı tahsil edilinceye kadar denetim mahallinde bekletilmesi mümkün olmadığından bu kapsamda düzenleme yapılarak söz konusu hüküm “Milletlerarası taşımalarda yabancı plakalı araçların birinci fıkraya uymayan işleten ve gönderenlerine verilen idari para cezaları tahsil olunmadan anılan araçların ülkeyi terk etmelerine izin verilmez” şeklinde değiştirilmektedir.

Anayasa Mahkemesinin 12/7/2017 tarihli E.2017/95, K.2017/119 sayılı kararında; “Kural’da yer alan “işleten ile gönderenin aynı olması”, kişinin “kendi yükünü taşıması” halinde meydana gelebilecek bir durumdur. İlgili mevzuatta “eşyayı bir yerden başka bir yere nakletmek amacıyla taşımacıya teslim eden gerçek veya tüzel kişi” olarak tanımlanan gönderenin, kendi yükünü taşınmak üzere kendisine teslim etmesi gibi bir durumun söz konusu olamayacağı ve dolayısıyla da “işleten ile gönderenin aynı olması” halinde ortada bir “gönderen”in varlığından söz edilemeyeceği kuşkusuzdur. Diğer taraftan, işleten ile gönderenin aynı kişi olması durumunda, bu kişinin (işleten) azami yüklü ağırlığı aşmasına ve bunun sonucunda itiraz konusu kuralda öngörülen cezanın uygulanmasına neden olan hareketleri, amaç, zaman ve mekân yönlerinden birbirine bağlı şekilde kendi içinde bir bütün oluşturduğundan hukuki anlamda “tek bir fiil” olarak değerlendirilmelidir. Bu durumda, iki ayrı fail ve her biri ayrı ceza gerektiren birbirinden bağımsız fiiller söz konusu olmadığından, bir kişinin (işleten) “aynı fiil” nedeniyle iki kere cezalandırılması sonucunu doğuran itiraz konusu kural, ne bis in idem ilkesine ve hukuk devleti ilkesine aykırılık taşımaktadır. Açıklanan nedenlerle kural, 2918 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi yönünden Anayasa’nın 2 nci maddesine aykırıdır.” şeklinde gerekçelere yer verilerek 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 65 inci maddesinin yedinci fıkrasının “Maddenin birinci fıkrasının (b) bendi yönünden Anayasa’ya aykırı olduğuna ve İPTALİNE” karar verilmiştir. Anayasa Mahkemesinin mezkûr iptal kararındaki gerekçeler doğrultusunda 65 inci maddenin yedinci fıkrasında düzenleme yapılmaktadır.

Anayasa Mahkemesinin 1/6/2022 tarihli E.2022/13, K.2022/66 sayılı kararında; “2918 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin üçüncü fıkrasında azami yüklü ağırlığın veya izin verilen azami yüklü ağırlığın aşılması hâlinde işleten ve gönderene ayrı ayrı idari para cezası verilmesinin hüküm altına alınması suretiyle gönderenin tespit edilememesi hâlinde işleten ve gönderen için öngörülen idari para cezalarının toplamının işletene uygulanmasını öngören itiraz konusu kuralın Anayasa’nın 38. maddesi anlamında ceza niteliğinde olduğu açıktır. Anılan maddenin üçüncü fıkrasında azami yüklü ağırlığın veya izin verilen azami yüklü ağırlığın aşılması durumunda gönderen ve işleten ayrı ayrı ve eşit miktarda idari para cezası ile sorumlu tutulurken kural gönderenin tespit edilememesi hâlinde gönderen için söz konusu fıkranın öngördüğü idari yaptırımın da işletene ayrıca yükletilmesini hükme bağlamaktadır. Dolayısıyla kural, işletenin azami yüklü ağırlığın veya izin verilen azami yüklü ağırlığın aşılması suretiyle gerçekleştirdiği taşıma faaliyeti nedeniyle yaptırıma uğramasının yanı sıra işletenin dışında olan gönderenin hukuka aykırı fiili nedeniyle de ayrıca cezalandırılmasını öngörmektedir. Cezaların şahsiliğinde amaç, bir kimsenin işlemediği bir fiilden dolayı cezalandırılmamasıdır. Diğer bir ifadeyle kimsenin başka birinin icra ettiği fiil nedeniyle sorumlulukla karşılaşmamasıdır. Kural ise işletenin azami yüklü ağırlığın veya izin verilen azami yüklü ağırlığın aşılması yasağına uymaması şeklindeki eyleminin yanı sıra aynı yasağı ihlal eden gönderenin bu eylemi nedeniyle de ayrıca sorumlu tutulması ve cezalandırılması sonucunu doğurmaktadır. Bu itibarla kural ceza sorumluluğunun şahsiliği ilkesiyle bağdaşmamaktadır. Açıklanan nedenlerle kural Anayasa’nın 38 inci maddesine aykırıdır.” şeklinde gerekçelere yer verilerek 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 65 inci maddesinin sekizinci fıkrasında yer alan “...veya tespit edilememesi...” ibaresinin “Maddenin birinci fıkrasının (b) bendi yönünden Anayasa’ya aykırı olduğuna ve İPTALİNE” şeklinde karar verilmiştir. Anayasa Mahkemesinin mezkûr iptal kararındaki gerekçeler doğrultusunda 65 inci maddenin sekizinci fıkrasında düzenleme yapılmaktadır.

Madde 19- Yolcu ve eşya taşımacılığı yapan araçlar için kış mevsiminde kullanımı zorunlu olan kış lastiği uygulamasının diğer araçlara yönelik olarak da uygulanması suretiyle trafik güvenliğinin artırılması amaçlanmaktadır. Ayrıca yapılması öngörülen yeni düzenleme ile yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılan araçlar dışındaki diğer araçlara da kış lastiği kullanma zorunluluğu getirildiğinden bu maddeye ilişkin usul ve esasların Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığınca müştereken belirlenmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 20- Motorlu bisiklet ve motosiklet cinsi araçlarla tek tekerlek üzerinde, sele üzerine yatarak, sele üzerinde ayağa kalkarak, kendi etrafında döndürülerek, tekerleği kaydırılarak, sürüş güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek benzeri akrobatik hareketler yapan sürücüler hem kendilerinin hem de diğer sürücülerin can ve mal güvenliğini tehlikeye atmaktadır. Motorlu bisiklet ve motosiklet cinsi araçların akrobatik hareketlerle kullanılması bu araçların trafik kazalarına karışma riskini artırmaktadır. Ayrıca bu durumun mevcut cezasının yetersiz olması diğer sürücülerin de aynı ihlali yapmasını özendirmektedir. Bahse konu ihlallerin artarak devam etmesi sonucunda trafik güvenliği ve düzeni olumsuz olarak etkilenmektedir. Yapılan düzenleme ile bu fiilden kaynaklı kazaların engellenmesi, caydırıcılığın artırılması, trafik düzeni ve güvenliğinin sağlanması amaçlanmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 21- Kamuoyunda drift atmak olarak bilinen ve trafik güvenliğini ciddi anlamda tehlikeye sokan eylemler son zamanlarda oldukça yaygınlaşmıştır. Düzenlemeyle herhangi bir zorunluluk olmaksızın, karayollarında dönüş kuralları dışında bilerek ve isteyerek aracın el freninin çekilmesi suretiyle veya başka yöntemlerle ani olarak yönünün değiştirilmesi veya aracın kendi etrafında döndürülmesi durumunda bu eylemleri gerçekleştiren sürücülere uygulanan idari para cezası artırılmaktadır. Böylelikle, trafik güvenliğini bozan ve insanların can ve mal güvenliğini tehlikeye atan söz konusu kabahat eylemiyle etkin mücadele edilmesi ve caydırıcılığın sağlanması amaçlanmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 22- Karayolunda gerekli güvenlik önlemleri alınmadan izinsiz koşu ve yarış yapılması trafik düzenini olumsuz etkilemektedir. Mevcut uygulamada izinsiz koşu ve yarış düzenlemeye yönelik yaptırımın yetersiz kalması sebebiyle ihlaller devam etmektedir. Bunun sonucu olarak kazalara bağlı ölüm veya ciddi yaralanmalar meydana gelmekte ve bu durumun mevcut cezasının yetersiz olması diğer sürücülerin de aynı ihlali yapmasını özendirmektedir. Ayrıca motorlu araç sürücülerinin karayollarında yarış yapmasının önlenmesine yönelik mevcut metinde açık bir hüküm bulunmamaktadır. Trafik güvenliği ve düzeninin sağlanması, bu fiillere dayalı kazaların ve motorlu araç sürücülerinin karayollarında yarış yapmasının önlenmesi amacıyla idari yaptırım belirlenmektedir. Karayolunda yarış yapan motorlu araç sürücülerine şartları oluşması halinde ayrıca Türk Ceza Kanununun 179 uncu maddesi hükümleri de uygulanacaktır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 23- Geçiş üstünlüğüne sahip araçlarda bu hak, görev halindeyken halkın can ve mal güvenliğini tehlikeye sokmamak, duyulur ve görünür geçiş üstünlüğü işaretini vermek şartıyla zorunluluk halinde kullanılabilir. Bu sebeple geçiş üstünlüğüne sahip araç sürücüleri, kamunun rahat ve huzurunu bozmayacak şekilde geçiş üstünlüğü hakkını kullanmak zorundadır. Bu maddeye aykırı olarak zorunluluk olmadığı halde geçiş üstünlüğü hakkını gereksiz kullananlara uygulanacak olan yaptırımın ağırlaştırılması ve caydırıcılığın sağlanması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 24- Araçlarda ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarının yönetmelikte gösterilen şartlara uygun olarak ve kamunun rahat ve huzurunu bozmayacak şekilde kullanılması zorunludur. Bu hükme uymayanlara uygulanacak olan yaptırımın ağırlaştırılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır. Ayrıca Kanun ve yönetmelikteki şartlara uymayan ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları ile sürücünün izleme ve kullanma sahası içinde kalan görüntü cihazlarının kullanımına veya bulundurulmasına ilişkin daha ağır cezaların düzenlenerek caydırıcılığın sağlanması amaçlanmaktadır.

Madde 25- Seyir hâlinde cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazları kullanımının dikkat dağınıklığına ve dolayısıyla trafik kazalarına sebebiyet verdiği gözlemlenmektedir. Bu kapsamda Dünya Sağlık Örgütünün 2011 yılında yayımlanmış olduğu “Cep Telefonu Kullanımı: Sürücünün Dikkatinin Dağılmasıyla İlgili Büyüyen Bir Sorun” isimli raporunda cep telefonu ile konuşmanın kaza riskini dört kat, mesajlaşmanın ise yirmi üç kat artırdığı ortaya konulmuştur. Bu sebeple seyir hâlinde cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarının kullanımına ilişkin yaptırımlar ağırlaştırılarak caydırıcılığın sağlanması amaçlanmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 26- Dünya Sağlık Örgütünün 2018 yılında yayımlanmış olduğu “Karayolu Güvenliği Küresel Durum Raporu”nda emniyet kemeri kullanımının kazalarda can kayıplarını %45, ağır yaralanma riskini %50 oranında azalttığı belirtilmiştir. Trafik zabıtasınca yapılan emniyet kemeri denetimlerinde 2024 yılında bir önceki yıla göre %44 oranında, uygulanan cezalarda ise %87 oranında artış olduğu gözlemlenmiştir. Emniyet kemeri kullanımı zorunluluğu kuralının ihlallerinde ciddi artış olması uygulanan yaptırımların yetersiz olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır.

Ayrıca son yıllarda motosiklet kullanımının artması neticesinde motosiklet kazalarında da artış meydana gelmiştir. Bu tür kazalarda koruma başlığı ve koruma gözlüğü kullanımı, yaralanmaları engelleme ve vücut bütünlüğünü korumada büyük bir rol oynamaktadır. Ülkemizde yaşanan trafik kazalarında kask kullanım oranının 2024 yılında %18 seviyelerinde olması ölüm ve ciddi yaralanma sayısında artış görüldüğünü ortaya koymaktadır. Kazalardaki can kaybının ve ciddi yaralanmaların önlenmesi ve trafikte güvenlik kültürünün oluşturulması amacıyla düzenlemeler yapılmaktadır. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 27- Maddi hasarlı, ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında sürücülerin alkollü olması, sürücü belgesinin olmaması gibi nedenlerle kaza yerinin terk edilmesi ve kaza delillerinin karartılmasının engellenmesi amacıyla yaptırımın ağırlaştırılması amaçlanmaktadır. Anlaşma hali dışındaki kazalarda trafik zabıtasının iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılma halinde; trafik kazasına karışanların tespiti, kusur oranlarının belirlenmesi, olay yerinde yaralılara gerekli yardım yapılması, acil yardım çağırılması, yol güvenliğinin sağlanması gibi işlemlerin yürütülmesinde sorunlar meydana gelmektedir. Bu sebeple ölümlü veya yaralanmalı kazalarda olay yerinden izin almadan ayrılmak fiili suç kapsamına dahil edilerek bu fiiller için hapis cezası öngörülmektedir. Ayrıca sürücü belgesi geri alma işleminin daha hızlı ve etkin bir şekilde yerine getirilebilmesi için bu yetki trafik zabıtasına verilmektedir. 2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 28- Motorlu bisikletler zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamında olmadığından karışıklıkları trafik kazaları nedeniyle diğer araçlara ve şahıslara vermiş oldukları maddi ve manevi zararların tazmininde sorunlar yaşanmakta olup madde metninde yer alan motorlu bisikletlere ilişkin istisna kaldırılarak, bu araçlara zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırılma yükümlülüğü getirilmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır. Ayrıca madde metnine “elektrikli skuter” ibaresi eklenerek bu araçlarla ilgili hukuki sorumluluğun genel hükümlere tabi olması sağlanmaktadır.

Madde 29- 2918 sayılı Kanun kapsamında trafik kural ihlali tespit etmeye yetkili görevlilerce (Fahri trafik müfettişi, Karayolları Genel Müdürlüğü yetkilileri, okul geçidi görevlileri, rehber personel ve genel kolluk) düzenlenen kural ihlali tespit tutanakları trafik zabıtasınca idari para cezası karar tutanağına dönüştürülerek ilgililere posta yoluyla tebligata gönderilmektedir. Tebligata gönderilen idari para cezası karar tutanakları üzerinde tespit tutanağını ceza tutanağına gönderen trafik zabıtasının kimlik bilgileri yer aldığından özellikle nüfusu az olan yerlerde zaman zaman sosyal medya üzerinden veya ikamet ettikleri yerlerde personel ve aile bireylerine yönelik hakaret, tehdit veya iftira gibi yöntemlerle görev yapması zorlaştırılmaktadır. Bu nedenle düzenlenen tutanaklara, görevli ve yetkili personelin açık kimliği yerine sadece personel tanıtım numarasının yazılabilmesi ve ayrıca Bakanlık isimlerinin güncellenmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 30- Yabancı kişilerin ülkemizde Türk plakalı kiralık araçları kullanırken kendilerine uygulanan idari para cezalarının söz konusu cezaların tebliğ edilememesi nedeniyle tahsilinde sıkıntılar yaşanmaktadır. Bu sıkıntıların giderilmesi amacıyla tahsil edilemeyen para cezalarının bu kişilerin ülkeye tekrar girişleri halinde tahsil edilmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 31- Anayasa Mahkemesinin 29/11/2012 tarihli ve E.2012/106, K.2012/190 sayılı kararında, kişinin salt araç sahibi olmasından dolayı doğrudan ceza yazılamayacağı belirtilmektedir. Nitekim yargı mercilerince kiralık araçlar ile trafik kural ihlali durumunda, cezanın aracın kiralama süresi içinde araç sahibi yerine kiralayana yöneltilmesi gerektiği yönünde kararlar verilmektedir. Bu durum, trafik ihlalinin gerçekleştiği anda aracın kiralanmış olduğunun tespiti halinde cezanın kiralayana kesilmesini zorunlu kılmaktadır. Ancak mevcut düzenlemelerde bu konuda açık bir hüküm bulunmaması sebebiyle cezalar doğrudan araç sahibi üzerine yazılmakta ve daha sonra sorumluluğun kiralayana devri aşamasında hukuki sorunlar yaşanmaktadır. Bu sebeplerle trafik kural ihlalinin yapıldığı anda aracın kiralandığının tespit edilmesi halinde cezanın kiralayana düzenlenebilmesi amacıyla madde metnine yeni bir fıkra eklenmektedir.

Yapılan düzenlemeyle, kiralık araçlarda trafik kural ihlallerine ilişkin cezaların araç sahibi yerine, aracın kiralama süresi boyunca sorumluluğu üstlenen kiralayana yöneltilmesi ve tahsil edilmesi amaçlanmaktadır. Bu şekilde cezaların doğru muhataba yönlendirilmesi sağlanarak hukuki belirsizliklerin ve mağduriyetlerin önüne geçilmesi hedeflenmektedir.

Ayrıca kiralama işleminin, 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında bulunan yetki belgesi sahibi taşımacının sorumluluk ve yükümlülüklerini ortadan kaldırmayacağı da hüküm altına alınmaktadır.

Madde 32- Trafik zabıtasınca belediye sınırları içinde gerçekleştirilen denetimlerde ilgili mevzuata aykırı yolcu taşımacılığı yapıldığı tespit edilmektedir. Bu durum mevzuatla belirlenmiş yükümlülüklerini yerine getirerek taşımacılık faaliyeti yürütenlerin aleyhine fırsat eşitsizliği yaratmakta ve bütçe açısından vergi kaybına sebep olmaktadır.

Ticari yolcu taşımacılığı faaliyeti, araç sahibi ve sürücüler açısından trafik düzen ve güvenliğinin sağlanmasına yönelik araç içi kamera, araç takip sistemi ve acil durum butonu gibi ek zorunlulukların getirildiği bir alandır. Bu kapsamda yolcuların güvenliğinin sağlanarak muhtemel mağduriyetlerin önüne geçilmesi, ayrıca şehir içi ticari yolcu taşımacılığının bir düzen içerisinde yürütülmesi zorunluluğunun bir gereği olarak uygulanan yaptırımların caydırıcılığının artırılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

2918 sayılı Kanunun bazı maddelerinde “trafik idari para cezası” bazı maddelerinde ise “idari para cezası” ibaresi yer almaktadır. Düzenlemeyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114 üncü maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Madde 33- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun yasakladığı bir eylemi basın, yayın, internet, sosyal ve dijital medya veya diğer elektronik cihazlar yoluyla paylaşarak trafik kural ihlali yapmaya özendiren görüntülerin alenen yayılması ve övülmesinin önlenmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır. Bu düzenlemeyle ihbar amacıyla yapılan paylaşımlar ve haber niteliğinde olan paylaşımlar yasaklanmamakta, yalnızca trafik kural ihlali yapmayı özendirmek amacıyla bu görüntüleri alenen yaymak ve övmek yasaklanmaktadır.

Madde 34- Bu maddenin yayımı tarihinden önce takograf bulundurma ve kullanma zorunluğu bulunmayan, ancak 31 inci maddede yapılan değişiklik ile zorunluluk getirilen taşıtlara mevzuata uygun olarak belirtilen tarihlerle kademeli bir geçişin sağlanarak takograf takılması ve kullanılması amacıyla geçiş maddesi eklenmektedir. Kanunun 31 inci maddesinin on dördüncü fıkrasında belirtilen yönetmelik yürürlüğe girene kadar 18/7/1997 tarihli ve 23053 Mükerrer sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Karayolları Trafik Yönetmeliğinin bu Kanuna aykırı olmayan ilgili hükümlerinin uygulanması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce 23, 25, 31, 46, 47, 48 inci maddesinin on dördüncü fıkrası, 73, 78 ve ek 2 nci maddenin üçüncü fıkrası kapsamında, bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önceki işlemlerin, tekerrür hesaplamalarında dikkate alınmaması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 35- Yürürlük maddesidir.

Madde 36- Yürütme maddesidir.

Adalet Komisyonu Raporu

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Adalet Komisyonu

11/06/2025

Esas No: 2/3138

Karar No: 6

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

2/3138 esas numaralı “Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi” Komisyonumuzun 28/05/2025 tarihinde yaptığı 8’inci toplantısında görüşülmüş ve kabul edilmiştir.

Raporumuz, Genel Kurulun onayına sunulmak üzere Yüksek Başkanlığınıza saygı ile arz olunur.

1. Giriş

Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim YURDUNUSEVEN ve Çorum Milletvekili Yusuf AHLATCI ile 143 Milletvekili tarafından 23/05/2025 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına sunulan 2/3138 esas numaralı “*Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi*” Başkanlıkça aynı tarihte tali komisyon olarak Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu ile İçişleri Komisyonuna, esas komisyon olarak da Komisyonumuza havale edilmiştir.

Komisyonumuzun 28/05/2025 tarihinde yaptığı 8’inci toplantısında 2/3138 esas numaralı Kanun Teklifi, Teklif’in ilk imza sahipleri Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim YURDUNUSEVEN ve Çorum Milletvekili Yusuf AHLATCI’nın, Adalet Bakanlığı, Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı, Sağlık Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcileri ile Çukurova Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dekanı Prof. Dr. Ali Rıza TÖNGÜR ve Polis Akademisi Öğretim Üyesi Doç. Dr. Kevser Begüm İSBİR’in katılımlarıyla incelenip görüşülmüştür.

2. Kanun Teklifi ile Öngörülen Düzenlemeler

Teklif’in gerekçesi ve metni incelendiğinde Teklif ile;

- Otoyollardan sorumlu birimlerde görevli trafik zabıtasının, sorumluluk sahası ile sınırlı olmak üzere İçişleri Bakanı’nın uygun görmesi halinde genel zabıta olarak görevlendirilebilmesi ve Jandarma Genel Komutanlığında görevli tüm personelin trafik birimlerinde görev yapabilesinin sağlanması,
- Elektronik ortamda tescili mümkün olan araçlara satış tarihinden itibaren üç iş günü içinde, vefat eden araç sahiplerinin araçlarının ise mirasçılar adına 90 gün içerisinde tescil edilmesi zorunluluğunun getirilmesi,
- Hurda veya trafikten çekilmiş araçların trafikte kullanıldığının tespiti halinde uygulanacak olan idari para ceza tutarının artırılması, aracın trafikten çekildiği tarih itibarı ile tescil kaydının açılması ve ilgili vergi dairesine bildirim yapılmasının sağlanması,
- Tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapanlara uygulanacak olan idari para ceza tutarının artırılması ve bu araçların trafikten menedilmesi; tescilli aracı plakasız kullanan sürücülere ve başka bir araca ait tescil plakasını/geçici tescil plakasını veya sahte plakayı takan veya kullananlara uygulanacak olan idari para ceza tutarlarının artırılması, bu kişilerin sürücü belgesinin geçici olarak geri alınması ve bu araçların geçici olarak trafikten menedilmesi,
- Tescil edilmeden geçici tescil belgesi veya geçici tescil plakası alınmadan trafiğe çıkarılan araçlara uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması, bu sürücülerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması ve bu araçların geçici olarak trafikten menedilmesi,
- Belediye sınırları içerisinde ticari amaçla kullanılacak olan çekici, kamyon, otobüs cinsi araçlara takograf zorunluluğu getirilmesi; takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcı cihazlarda manipülasyon yapmaya uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması, bu eylemi gerçekleştiren kişilerin sürücü belgesinin geçici olarak geri alınması, başkasına ait takograf sürücü kartını kullananlara ve bozuk veya geçersiz takograf sürücü kartını kullananlara idari para cezası verilmesi ve bu kişilerin sürücü belgesinin geçici olarak geri alınması,

- Araçlar üzerinde mevzuata aykırı olarak yapılan değişikliklere uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması, yapılan bu değişikliğin çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaracak özellikte olması durumunda aracı kullanan sürücüyü ayrıca idari para cezası verilmesi, arkadan çarpmaya karşı koruma çerçevesi/yan koruma çerçevesi/devrilmeye karşı koruyucu yapı bulunması zorunlu olan araçlarda bu teçhizatların bulunmaması halinde idari para cezası verilmesi ve aracın geçici olarak trafikten menedilmesi,

- Özel yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlardan karayolu kullanım bedeli alınması, bu araçlara verilecek izne ilişkin usul ve esasların yönetmelikle belirlenmesi, özel yüklerin taşınmasında trafik zabıtası desteğinin alınması halinde destek verilecek her gün için hizmet bedeli alınması ve bu miktarın genel bütçeye gelir olarak kaydedilmesi,

- Sürücü belgesi olmadan motorlu araç kullananlara verilecek idari para cezası tutarının artırılması, sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı veya sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananlara uygulanacak olan idari para cezalarının ayrı fıkralarda düzenlenerek tutarların daha yüksek oranda artırılması, bu kapsamda araç sürülmesine izin veren işletene de idari para cezası verilmesi,

- Kamyon, çekici ve tankerlerin çok şeritli yollarda belirli şeritleri kullanmalarının zorunlu hale getirilmesi, bu kurallara aykırı davrananlara idari para cezası ve trafikten men yaptırımı getirilmesi; ters yönde araç kullanma, makas atma, trafiği durduracak şekilde şerit değiştirme gibi davranışlara uygulanacak idari para cezası tutarlarının artırılması, bu eylemleri gerçekleştirenlere sürücü belgesinin geçici olarak geri alınma ve aracın trafikten men edilme yaptırımlarının uygulanması; trafiği aksatacak şekilde konvoy yapmak, saldırı amacıyla trafikte başka aracı ısrarla takip etmek veya bu amaçla araçtan inmek eylemlerinin yasaklanarak, bu eylemlere idari yaptırım uygulanması,

- Kolluğun uyarı ve işaretlerine rağmen dur ikazına uymayarak kaçanlara uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması, bu kişilerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması ve bu araçların geçici olarak trafikten men edilmesi, kırmızı ışık kuralına uymayanlara uygulanan idari para cezası tutarlarının kademeli olarak artırılması ve sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması,

- Alkollü olarak veya uyuşturucu ve uyarıcı madde etkisi altında araç kullanımına uygulanacak olan idari para cezası tutarlarının artırılması, uyuşturucu ve uyarıcı madde etkisi altında araç kullananların sürücü belgelerinin iptal edilmesi, kolluğun test yapmasını reddedenlere uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması ve sürücü belgesinin geri alınma süresinin artırılması, ticari amaçla taşımacılık yapan sürücülerin beş yıl içerisinde üç kez alkollü şekilde araç kullanmaları veya test yapılmasını reddetmeleri halinde sürücü belgelerinin iptal edilmesi,

- Takograf cihazları bulundurulması ve kullanılması zorunlu olan taşıtların sürücülerinin çalışma ve dinlenme süresi ihlallerinde uygulanacak olan idari para cezası tutarlarının kademelendirilerek artırılması, kurallara aykırı şekilde araç kullanmasına müsaade eden işletene uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması,

- Hız sınırlarının ihlali halinde uygulanacak idari para cezası tutarlarının km/s bazında kademeli olarak artan şekilde belirlenmesi ve belirli km/s aşımalarında ayrıca sürücü belgesinin geçici olarak geri alınması,

- Geçiş üstünlüğü bulunan araçların geçişine engel olanlara uygulanacak para cezası tutarının artırılması, ambulans ve itfaiye araçlarının geçişine engel olanlara uygulanacak olan idari para cezası tutarının diğerlerinden ayrı düzenlenerek daha yüksek olarak belirlenmesi ve bu kişilerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınarak araçlarının trafikten men edilmesi,

- Takip mesafesine ve kavşaklarda geçiş önceliği kurallarına uymayanlara uygulanacak olan idari para cezası tutarlarının artırılması,

- Araçlara yükleme yapılmasıyla ilgili kurallara uymayanlar ile ağırlık ve boyutları bakımından karayolunda sürülmesi özel izne bağlı olan araçları izin almadan ya da izin belgesinde belirtilen şartlar sağlanmadan kullananlara uygulanacak olan yaptırımların ağırlaştırılması, yetkililerce yapılacak ağırlık ve boyut denetimlerini engelleyenlere uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması,

- Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ya da valilikler tarafından araç cinslerine göre yılın belirli dönemi ve bazı bölgeler için tüm araç cinslerine kış lastiği zorunluluğu getirilebilmesi,

- Motorlu bisiklet ve motosiklet cinsi araçlarla akrobatik hareketler yapılmasının yasaklanması, bu kuralı ihlal edenlere uygulanacak olan idari para cezası tutarının müstakil olarak belirlenmesi, bu kişilerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması ve bu araçların geçici olarak trafikten menedilmesi,

- Drift yapanlara, izin alınmadan koşu ve yarış düzenleyenlere uygulanacak olan idari para cezası tutarlarının artırılması, karayolunda yarış yapanlara idari para cezası verilmesi, bu kişilerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması ve araçlarının geçici olarak trafikten menedilmesi,

- Zorunlu olmadığı halde geçiş üstünlüğünü kullanan araçlara uygulanacak idari para cezası tutarının artırılması,

- Araçta kamunun rahat ve huzurunu bozacak şekilde yüksek sesle müzik dinleyenlere uygulanacak idari para cezası tutarının artırılması, ilgili mevzuatta belirtilen şartlara uymayan ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları ile sürücünün izleme ve kullanma sahası içinde kalan görüntü cihazlarını bulunduran ve kullananlara uygulanacak idari para cezası tutarının artırılarak bu araçların geçici olarak trafikten menedilmesi,

- Seyir halinde cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarını kullananlara uygulanacak idari para cezası tutarının artırılması, bu kuralın geriye dönük bir yıl içerisinde tekrar işlenmesi halinde verilecek cezanın kademeli olarak artırılması, 3 kez ve daha fazla ihlal edilmesi halinde sürücü belgesinin geçici olarak geri alınması,

- Emniyet kemeri ve koruma başlığı (kask) başta olmak üzere koruyucu sistemleri kullanmayanlara verilecek idari para cezası tutarlarının kademelendirilerek artırılması, geriye dönük bir yıl içerisinde 3 kez emniyet kemeri ihlali nedeniyle hakkında işlem yapılan sürücülerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması, 15 yaşını doldurmamış çocukların gerekli koruyucu sistemleri kullanımlarını sağlamadan seyahatine izin veren sürücülere idari para cezası verilmesi,

- Anlaşma hali dışında maddi hasarlı, ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarında zabıtanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılan sürücüye verilecek idari para cezası tutarının artırılması, ayrıca ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında zabıtanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılan sürücülere bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası verilmesi,

- Motorlu bisikletlerin zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına alınması,

- Trafik idari para cezası karar tutanaklarına personelin adı ve soyadı yerine personel tanıtım numarasının yazılması,

- Yabancı uyruklu kişilere uygulanan ve ülkeden çıkışına kadar tahsil edilemeyen Karayolları Trafik Kanunu'ndan kaynaklanan idari para cezalarının bu kişilerin yurda tekrar girişleri sırasında tahsil edilmesi, tahsil edilememesi halinde bu kişilerin yurda girişine izin verilmemesi,

- Kiralık araçlarla trafik kural ihlallerine ilişkin cezaların araç sahibi yerine, aracın kiralama süresi boyunca sorumluluğu üstlenen kiracıya düzenlenmesi,
- Şehir içi yolcu taşımacılığında gerekli yükümlülükleri yerine getirmeden veya mevzuata aykırı yolcu taşımacılığı yapanlara uygulanacak olan idari para cezası tutarının artırılması ve bu kapsamdaki kişilerin sürücü belgelerinin geçici olarak geri alınması,
- Sosyal ve dijital medya veya diğer elektronik cihazlar yoluyla paylaşarak trafik kural ihlali yapmaya özendiren görüntüleri alenen yayan ve övenlere idari para cezası uygulanması, öngörülmektedir.

3. Komisyonunda Kanun Teklifi Üzerinde Yapılan Görüşmeler

Anayasaya Aykırılık Önergeleri

Teklif'in tümü üzerindeki görüşmelere geçilmeden önce, Teklif'in Anayasa'nın 2'nci, 5'inci, 7'nci, 9'uncu, 10'uncu, 11'inci, 13'üncü, 34'üncü, 35'inci, 38'inci, 49'uncu, 88'inci, 104'üncü ve 123'üncü maddelerine aykırı olduğu gerekçesiyle 2 adet Anayasa'ya aykırılık önergesi verilmiş ve İçtüzük'ün 38'inci maddesine istinaden öncelikle görüşülen önergeler Komisyonca reddedilerek görüşmelere devam edilmiştir.

Toplantının açılışında konuşan Komisyon Başkanı İstanbul Milletvekili Prof. Dr. Cüneyt YÜKSEL tarafından özetle;

- Adalet Komisyonunun son dönemde reform niteliğinde önemli çalışmalara imza attığı, özellikle yargı reformu strateji belgeleri doğrultusunda hukuk sistemimizin daha etkin, hızlı ve güvenilir işlemesi adına birçok düzenleme yaptığı, bu kapsamda temel hak ve özgürlüklerin korunması, hukuk güvenliğinin sağlanması, toplumsal düzenin muhafazası ve yargı sisteminin etkinliğinin artırılması adına önemli değişiklikleri hayata geçirdiği, titiz ve detaylı çalışmalarla adalet sisteminin daha da güçlenmesine önemli katkılarda bulunduğu,

- Kanun Teklifi'nin, 2025 yılında yayımlanan Dördüncü Yargı Reformu Stratejisinde yer verilen ceza adaleti sisteminde caydırıcılığın artırılması hedefi doğrultusunda belirlenen trafikte işlenen suçlar ile trafik güvenliğini tehlikeye uğratan kabahatlerin yaptırımlarının caydırıcılık ilkesi göz önüne alınarak yeniden düzenlenmesi, trafikte saldırı amacıyla araçtan inme gibi davranışların sürücü belgesinin geri alınması da dâhil olmak üzere müstakil yaptırıma bağlanması ve ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında zaruret dışında olay yerinin terk edilmesinin ayrı bir suç olarak düzenlenmesi faaliyetleri kapsamında hazırlanarak Meclis Başkanlığına sunulduğu,

- Alınan tüm tedbirlere rağmen sadece 2024 yılında 6 binden fazla vatandaşımızın trafik kazalarında hayatını kaybettiği ve yaklaşık 386 bin vatandaşımızın çeşitli derecelerde yaralandığı, bu vahim tablonun trafik kazalarından kaynaklanan can kayıpları ile sosyoekonomik kayıpları azaltmak ve trafik güvenliğini en üst düzeye çıkarmak için önlemler alınmasını her zamankinden daha fazla gerekli kıldığı,

- 36 maddeden oluşan Teklif'le trafik güvenliğini tehdit eden davranışlara karşı caydırıcılığın artırılmasının, teknolojik gelişmelere uyum sağlanmasının ve uygulamada karşılaşılan aksaklıkların giderilmesinin hedeflendiği,

- Bu doğrultuda ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında zaruret dışında trafik zabıtasının iznini almadan olay yerinden ayrılan sürücülere idari para cezasına ek olarak bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası öngörüldüğü,

- Alkol veya uyuşturucu madde etkisinde araç kullanımı gibi toplumsal tehlike oluşturan eylemlere karşı cezai yaptırımların artırıldığı,

- 1 km/s hız artışının bile ölüm riskini 4 kat artırdığı bilimsel gerçeğinden yola çıkılarak hız ihlallerine yönelik kademeli ceza sistemi getirildiği ve hızın doğrudan ölümler üzerindeki etkisinin azaltılmasının arzulandığı,

- Plaka sahteciliği, plakasız araç kullanımı, tescilsiz veya trafikten çekilmiş araçla trafiğe çıkılması gibi fiillere karşı cezaların yeniden düzenlendiği,

- Kırmızı ışık ihlali, makas atma ve kavşak önceliğine uymama, şerit ihlali, ters yön kullanımı ve konvoy şeklinde yolları kapatma gibi kasıtlı trafik düzenini bozucu eylemlere karşı hem idari hem de adli yaptırımların getirildiği,

- Ambulans ve itfaiye gibi geçiş üstünlüğü bulunan araçların yolunun kesilmesine, hareket kabiliyetlerinin engellenmesine yönelik etkin ve uygulanabilir yaptırımların öngörüldüğü,

- Sosyal medyada trafik kural ihlallerinin teşvik edilmesini engellemek amacıyla da düzenleme yapıldığı,

ifade edilmiştir.

Teklif'in tümü üzerinde yapılan müzakerelerde, ilk imza Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim YURDUNUSEVEN tarafından özetle;

- Teklifin, trafik güvenliğini tehdit eden davranışlara karşı cezaların caydırıcılığını artırmayı, teknolojik gelişmelere uyum sağlamayı ve uygulamada yaşanan aksaklıkları gidermeyi hedeflediği, trafik güvenliğinin kamu güvenliği kapsamında ele alındığı, trafik kazalarının neden olduğu ölüm ve yaralanma oranlarının yüksekliği nedeniyle düzenlemenin aciliyet arz ettiği, trafik kazalarının sadece bireysel değil toplumsal ve ekonomik etkiler yarattığı, bu etkilerin en aza indirilmesi gerektiği,

- Dünya genelinde her yıl yaklaşık 1 milyon 200 bin kişinin trafik kazalarında hayatını kaybettiği, 50 milyonu aşkın kişinin yaralandığı, Türkiye’de ise 2024 yılı itibarıyla 86 milyon nüfusa ve 31 milyon kayıtlı araca rağmen trafik kazalarında 6 bin 351 kişinin hayatını kaybettiği, bu sayının kasten öldürme, uyuşturucuya bağlı ölümler ve terör kaynaklı can kayıplarını önemli ölçüde aştığı, bu nedenle trafik güvenliğiyle ilgili düzenlemelerin zorunlu hâle geldiği,

- 2021-2030 Karayolu Trafik Güvenliği Strateji Belgesi çerçevesinde hazırlanan teklifin, trafik kazalarına bağlı ölüm ve ağır yaralanmaları %50 oranında azaltma hedefini taşıdığı, bu belgeye dayalı olarak hazırlanan 2021-2023 ve 2024-2027 Eylem Planları kapsamında birçok faaliyetin hayata geçirildiği, teklifin yasalaşması hâlinde bu hedeflerin büyük kısmının gerçekleştirilmiş olacağı,

- Teklif ile yalnızca cezaların artırılmasının değil, caydırıcılığın daha etkili hâle getirilmesinin amaçlandığı, özellikle hız sınırı ihlali, makas ve drift yapma, ters yönde araç sürme, sahte plaka ve sürücü belgesiz araç kullanımı, emniyet şeridi ihlali, trafik ışıklarına uymama gibi tehlikeli eylemlere yönelik cezaların ağırlaştırıldığı, bazı fiiller için kademeli yaptırımların getirildiği, kamuoyunda tepki çeken birçok ihlal türüne karşı etkin tedbirler öngörüldüğü,

- Sosyal medya üzerinden trafik kural ihlallerinin özendirilmesinin engellenmesi, trafik ceza tutanaklarında görevli personelin açık kimliği yerine tanıtım numarasının yazılması, kış lastiği zorunluluğunun kapsamının genişletilmesi, ölümlü ya da yaralanmalı trafik kazalarında olay yerini izinsiz terk eden sürücülere hapis cezası öngörülmesi, motorlu bisikletlerin zorunlu mali sigorta kapsamına alınması gibi yenilikler getirildiği, yabancı uyruklulara kesilen idari para cezalarının tahsil edilebilmesi için yeni önlemler öngörüldüğü, cezaların tahsil edilememesi hâlinde kişinin ülkeye girişine izin verilmeyeceğinin düzenlendiği,

- Devletin trafik güvenliği konusundaki kararlılığını ve müdahale gücünü artıran bu teklifin, sadece cezai yaptırımları değil aynı zamanda sorumluluk kültürünü ve toplumsal duyarlılığı güçlendirdiği, vatandaşların can güvenliğini önceleyen, denetimi sistematik hâle getiren ve ihlallere karşı net tutum sergileyen bir yaklaşım ortaya koyduğu,

- Teklifin hayata geçirilmesiyle birlikte trafik kazalarının azaltılması, güvenli sürüş alışkanlıklarının yaygınlaştırılması, trafik ihlallerinin caydırıcı şekilde önlenmesi ve sıfır can kaybı hedefinin güçlendirilmesi amaçlandığı,

ifade edilmiştir.

Teklif'in tümü üzerinde yapılan müzakerelerde toplantıya katılan komisyon üyesi ve komisyon üyesi olmayan milletvekilleri ile diğer katılımcılar tarafından aleyhte olmak üzere özetle;

- Teklif'te yer alan cezaların aşırı yüksek olduğu, uygulamada tahsil imkanının bulunmadığı ve caydırıcılık yerine yeni mağduriyetlere yol açacağı, Teklif'in asıl amacının trafik güvenliğinden ziyade bütçe gelirlerini artırmak olduğu,

- Trafik cezalarının idari olarak vergi niteliğine dönüştüğü, bu yetkilerin trafik zabıtasına verilmesinin Anayasa'nın vergi koyma yetkisine ilişkin hükümlerini ihlal ettiği,

- Getirilen trafik cezalarının ekonomik olarak dar gelirli vatandaşlar üzerinde ağır sonuçları olacağı, trafik cezalarının sosyal adaletsizliği derinleştireceği ve toplumun geniş kesimlerini ekonomik olarak mağdur edeceği,

- Teklif'teki bazı düzenlemelerin yoruma açık olduğu, özellikle övme ve özendirme gibi kavramların muğlak olduğu, sınırlarının belirsiz olduğu, ifade özgürlüğünü ihlal edeceği, bu durumun hukuk devleti ilkesiyle bağdaşmadığı ve uygulamada keyfiliğe yol açabileceği,

- Araç sahibinin vefatı durumunda mirasçıların araç üzerinde doğrudan tasarrufunu engelleyen düzenlemenin Anayasa'nın miras ve mülkiyet haklarına aykırı olduğu,

- Düğün, asker uğurlama, siyasi etkinlikler gibi toplumun kültürel alışkanlıklarından kaynaklanan trafik konvoylarının cezalandırılmasının sosyal gerçeklikle bağdaşmadığı ve orantısız olduğu,

ifade edilmiştir.

Teklif'in tümü üzerinde yapılan müzakerelerde toplantıya katılan komisyon üyesi ve komisyon üyesi olmayan milletvekilleri ile diğer katılımcılar tarafından lehte olmak üzere özetle;

- Teklif'in temel hedefinin trafik güvenliğini artırmak ve caydırıcılık sağlamak olduğu, trafik ihlallerinin azaltılmasının trafik kazalarını engelleyeceği ve can kayıplarının önüne geçeceği,

- Yüksek trafik cezalarının bütçe gelirlerini artırmak için değil ihlalleri azaltmak ve caydırıcılık sağlamak için getirildiği, iddiaların aksine trafik ihlallerinin azalmasıyla trafik cezalarından elde edilen gelirin azalacağı,

- Ambulans ve itfaiye araçlarının yolunun kesilmesinin ciddi sonuçlar doğurabileceği, bu nedenle teklifle getirilen düzenlemelerin hayat kurtarıcı olduğu,

- Araçlarda kar lastiği kullanımına yönelik düzenlemelerin gerekli olduğu, bu lastiklerin kazaları önlemede etkili olduğu, ekonomik açıdan da tasarruf sağladığı,

- Trafik konvoylarına getirilen düzenlemelerin amacının trafik güvenliğini korumak olduğu, yapılan düzenlemenin halkın geleneklerini kısıtlamak değil trafikteki riskleri azaltmak için planlandığı,

- Sosyal medya üzerinden trafik ihlallerini teşvik eden paylaşımların önüne geçilmesi gerektiği, bu paylaşımların trafik güvenliğini olumsuz etkilediği ve düzenlemelerin trafik kazalarını önlemeye yönelik etkili ve gerekli bir önlem olduğu,

- Trafik cezalarının sadece ekonomik cezalardan ibaret olmadığı, araçların trafikten men edilmesi ve sürücü belgelerinin geri alınması gibi uygulamalarla da desteklendiği,

- Trafik düzenini bozucu eylemler olarak nitelendirilen kırmızı ışık ihlali, makas atma, ters yön kullanımı, kavşaklarda önceliğe uymama gibi kasıtlı ihlallere karşı hem idari hem adli yaptırımların düzenlenmesinin trafik düzeninin korunması ve kamusal faydanın sağlanması açısından olumlu olduğu, ifade edilmiştir.

4. Komisyonun Maddeler Hakkındaki Kararı

Teklif'in tümü üzerindeki görüşmelerin ardından maddelerin görüşülmesine geçilmesi kabul edilmiştir.

Kanun Teklifi, aşağıda yer verilen değişiklikler yapılmak suretiyle Komisyonumuz tarafından kabul edilmiştir.

Madde 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13

Teklif'in 1 ilâ 13'üncü maddeleri aynen kabul edilmiştir.

Madde 14

Teklif'in 14'üncü maddesi; Komisyon tarafından verilen özel redaksiyon yetkisi kapsamında tereddütleri gidermek ve uygulamada ortaya çıkabilecek sorunların önüne geçmek amacıyla maddenin işlenecek hükmünün ikinci fıkrasının (a) bendinde yer alan "66 km/s'ten" ibaresinin "66 km/s ve daha", (b) bendinde yer alan "71 km/s'ten" ibaresinin "71 km/s ve daha" olarak değiştirilmesi suretiyle kabul edilmiştir.

Madde 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36

Teklif'in 15 ilâ 36'ncı maddeleri aynen kabul edilmiştir.

Kanun Teklifi'nin tümü oy çokluğuyla kabul edilmiştir.

Komisyon tarafından verilen yetki doğrultusunda, Teklif'in tamamı tereddütleri gidermek, anlamı netleştirmek amacıyla terim ve ibareler, imla kuralları, kanun dili ve tekniği bakımından gözden geçirilmiş ve metinde redaksiyon mahiyetinde ekleme ve değişiklikler yapılmıştır.

5. Genel Kurulda Temsil

İçtüzüğün 45'inci maddesi uyarınca, Teklif'in Genel Kuruldaki görüşmelerinde Komisyonumuzu temsil etmek üzere; Aydın Milletvekili Ömer ÖZMEN, İstanbul Milletvekili Nurettin ALAN, İstanbul Milletvekili Şengül KARSLI, Karaman Milletvekili Selman Oğuzhan ESER, Kastamonu Milletvekili Halil ULUAY, Malatya Milletvekili Bülent TUFENKCI, Tokat Milletvekili Mustafa ARSLAN, Uşak Milletvekili Fahrettin TUĞRUL ve Zonguldak Milletvekili Saffet BOZKURT özel sözcüler olarak seçilmişlerdir.

Başkan	Başkanvekili	Sözcü
<i>Cüneyt Yüksel</i>	<i>Orhan Kırçalı</i>	<i>Emine Yavuz Gözgeç</i>
İstanbul	Samsun	Bursa
Kâtip	Üye	Üye
<i>Oğuzhan Kaya</i>	<i>Hakan Şeref Olgun</i>	<i>İdris Şahin</i>
Çorum	Afyonkarahisar	Ankara
	(Son oylamada bulunamadı, muhalefet şerhimiz vardır)	(Muhalefet şerhimiz vardır)

Üye <i>Süleyman Bülbul</i> Aydın (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Ömer Özmen</i> Aydın (Bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>Onur Düşünmez</i> Hakkâri (Muhalefet şerhimiz vardır)
Üye <i>Nurettin Alan</i> İstanbul (Bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>Şengül Karslı</i> İstanbul (Bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>Turan Taşkın Özer</i> İstanbul (Muhalefet şerhimiz vardır)
Üye <i>Selman Oğuzhan Eser</i> Karaman (Son oylamada bulunamadı, bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>İsmail Atakan Ünver</i> Karaman (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>İnan Akgün Alp</i> Kars (Muhalefet şerhimiz vardır)
Üye <i>Halil Uluay</i> Kastamonu (Bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>Halil Öztürk</i> Kırıkkale	Üye <i>Bülent Tüfenkci</i> Malatya (Bu raporun özel sözcüsü)
Üye <i>Gizem Özcan</i> Muğla (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Cumhur Uzun</i> Muğla (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Dilan Kunt Ayan</i> Şanlıurfa (Muhalefet şerhimiz vardır)
Üye <i>Mustafa Arslan</i> Tokat (Bu raporun özel sözcüsü)	Üye <i>Yücel Bulut</i> Tokat	Üye <i>Fahrettin Tuğrul</i> Uşak (Bu raporun özel sözcüsü)
Üye <i>Zülküf Uçar</i> Van (Muhalefet şerhimiz vardır)	Üye <i>Saffet Bozkurt</i> Zonguldak (Bu raporun özel sözcüsü)	

MUHALEFET ŞERHİ

TBMM Adalet Komisyonunda 29 Mayıs 2025 tarihinde görüşülüp kabul edilen 2/3138 esas sayılı **Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi**’ne karşı olmamızın nedenleri ve muhalefet şerhimizin gerekçeleri aşağıda belirtilmiştir.

TEKLİFİN GENEL DEĞERLENDİRMESİ

“Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi” toplamda 36 maddeden oluşmaktadır. “Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi” ile AKP grubunun imzasıyla Adalet Komisyonuna havale edilen teklif metninin öngördüğü değişikliklere ilişkin görüşlerimize ilerleyen bölümlerde değinilecektir. Öncelikle, teklifin neyi içerdiğinden ziyade teklifin ne sebeple sunulduğu noktası tartışılmalıdır. Zira, hukuk devleti ilkesinin terk edilmesi neticesinde ağır darbe alan Türkiye ekonomisine bir can suyu arayışında olan iktidarın, bütçe açığını trafik idari para cezası adı altında vatandaşın omzuna yüklemesi amacına yönelik olan bu teklife ilişkin asıl amacın irdelenmesi gerekmektedir.

2/3138 esas sayılı **Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi** görüşmelerinde getirilen teklifin İçtüzük madde 38 uyarınca Anayasa’ya uygunluk incelemesi yapılmamıştır. TBMM Kanunlar ve Kararlar Daire Başkanlığı tarafından teklifin Anayasa’ya uygunluk incelemesi raporu verip vermediği önergeyle sorulmuş talebimiz karşılanmamıştır.

TBMM Kanunlar ve Kararlar Başkanlığı tarafından ön norm denetiminin yapılıp yapılmadığı yapıldıysa buna ilişkin görüş yazısı, Etki Analizi yapılıp yapılmadığı yapıldıysa bir nüshasının tarafımıza verilmesini talep edilmesine rağmen tarafımıza verilmemiştir.

İçtüzük madde 34, 35, 38 gerekleri yerine getirilmemiştir.

Komisyonla getirilen teklifin 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18’inci maddeleri trafik idari para cezalarını içermektedir. Bu çerçevede iç tüzük 34 gereği Tali Komisyon olarak Plan ve Bütçe Komisyonuna gönderilmesini ve rapor alınmasına yönelik talebimiz kabul edilmemiş olup iç tüzük ihlali nedeniyle nitelikli yasama faaliyeti yapılamamıştır.

Modern devlet yapılanmalarında hukukun üstünlüğü ve yargı bağımsızlığı, sadece bireysel hak ve özgürlüklerin teminatı değil, aynı zamanda ekonomik istikrarın ve toplumsal refahın da ön koşuludur. Bu ilke, ekonomik faaliyetlerin öngörülebilirliği, mülkiyet, mülkiyet hakkı sözleşmelerin güvenliği, teşebbüs özgürlüğü, yatırım ortamının istikrarı ve yerel

yönetimlerin kurumsal sürekliliği gibi pek çok alanda belirleyici rol oynamaktadır. Ancak son bir yıl içerisinde Türkiye’de yaşanan hukuki gelişmeler, bu temel ilkenin sistematik biçimde zedelendiğini ve yargı organlarının siyasi iktidarın direktifleri doğrultusunda hareket eder hâle geldiğini göstermektedir. Söz konusu süreçte özellikle yerel yönetimlere, muhalif belediye başkanlarına ve protestolara katılan yurttaşlara yönelik olarak uygulanan yargı tasarrufları, kamu idaresi ile hukuk arasındaki ilişkinin giderek keyifleştiğini ve Anayasa’nın 2. maddesiyle korunan hukuk devleti ilkesinin fiilen askıya alındığını ortaya koymaktadır. Bu yapısal bozulma, yalnızca demokratik işleyiş açısından değil, aynı zamanda ekonomik işleyiş açısından da ciddi riskler doğurmaktadır.

Türkiye’de yerel yönetimler, anayasal ve yasal düzenlemeler gereği mali, idari ve hukuki özerkliğe sahip kamu tüzel kişilikleridir. Bu yapı, yerel demokrasinin ve yerinden yönetim ilkesinin bir yansıması olup aynı zamanda ekonomik kalkınma politikalarının sahada etkin biçimde uygulanması bakımından da hayati önemdedir. Ancak son bir yılda, başta İstanbul Büyükşehir Belediyesi olmak üzere birçok belediyenin seçilmiş başkanlarının yetkileri fiilen devre dışı bırakılarak, çeşitli idari ve adli yöntemlerle merkezi idarenin kontrolüne alınmak istenmiştir. Bu bağlamda belediyelere açılan terör soruşturmaları, belediye başkanlarına yönelik tutuklama ve gözaltı kararları, İçişleri Bakanlığı eliyle yapılan görevden almalar ve yerine kayyum atanması gibi uygulamalar, yerel yönetimlerin kurumsal bütünlüğünü tahrip etmiştir.

Özellikle Cumhuriyet Halk Partisi Cumhurbaşkanı Adayı, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu’nun hukuk dışı süreçlerle siyaseten yıpratılmak istenmesi; bu doğrultuda açılan davalar ve verilen mahkûmiyet kararları, yargının siyasi hedeflere hizmet eden bir sopa hâline geldiğini göstermektedir.

Barışçıl protesto hakkı, Anayasa’nın 34. maddesi ile güvence altına alınan bir hak olup demokratik rejimlerin vazgeçilmez unsurlarından biridir. Ancak son dönemde bu hukuksuzluklara karşı protestolara katılan yurttaşlara yönelik gerçekleştirilen kitlesel gözaltılar ve uzun süreli tutuklamalar, anayasal hakların güvence altında olmadığını açıkça ortaya koymuştur. Kamuoyunda geniş yankı uyandıran ve yoğun katılımı ile gerçekleşen Saraçhane Eylemlerinin, kolluk güçleri tarafından sert müdahalelerle dağıtılması, hukuk düzeninin halk iradesine karşı konumlandığını göstermiştir. Bu müdahalelerin ardından başlatılan soruşturmalarla yüzlerce kişinin “örgüt üyeliği”, “örgüt propagandası” gibi soyut ve esnek biçimde yorumlanabilen suçlamalarla adli takibata uğratılması, bireysel hakları tehdit etmenin ötesinde ekonomik güvenlik açısından da olumsuz yansımalar üretmektedir. Zira temel hak ve

özgürlüklerin güvence altında olmadığı, yargının siyasi iktidarın aracı hâline geldiği bir ülke, ekonomik anlamda öngörülemez, kırılgan ve güvenilmez olarak addedilmektedir.

Bu sürecin ekonomi üzerindeki etkileri, doğrudan rakamsal verilerle değil, daha çok yapısal güven ve kurumsal işleyiş açısından değerlendirilmelidir. Yargının, yerel yönetimlerin iradesine doğrudan müdahale eden bir araç hâline gelmesi, belediyelerin mali disiplinlerini, bütçe planlamalarını ve yatırım projelerini ciddi biçimde sekteye uğratmaktadır. Kayyum atanan belediyelerde geçmiş yıllarda yaşanan deneyimler, mali disiplinden uzaklaşma, yolsuzluk iddialarının artması ve hizmet kalitesinin düşmesi gibi sonuçlara yol açmıştır. Bu durum, yerel ekonominin dinamizmini azaltmakta, belediyelerin yatırımcıya sunduğu kurumsal iş birliği ortamını zedelemektedir.

Belediye başkanlarının örgüt lideri ya da örgüt üyesi ilan edilmesi, hukuki temelden yoksun suçlamalarla haklarında soruşturma başlatılması ya da görevden alınmaları, yalnızca bireysel hak ihlali değil, aynı zamanda seçmen iradesinin açık bir şekilde gaspı anlamına gelmektedir. Seçilmiş kişilerin yargı eliyle sistem dışına itilmesi, kamu idaresine olan güveni zedelemekte ve demokratik meşruiyet kavramını içi boş bir formaliteye dönüştürmektedir. Bu bağlamda siyasal iktidarın, yerel yönetimlerle olan rekabetini yargı üzerinden yürütmesi, hukuk sistemini bir güç mücadelesinin aracı hâline getirmiştir. Bu durum, sadece iç politik denge açısından değil, uluslararası düzeyde Türkiye'ye dair oluşan algı açısından da son derece olumsuz bir tablo çizmektedir.

Uluslararası yatırımcılar açısından bir ülkenin yatırım yapılabilirlik düzeyi, yalnızca ekonomik göstergelere değil, aynı zamanda hukuk sisteminin işleyişine, kurumsal istikrara ve yönetim şekline bağlıdır. Anayasal hak ve özgürlüklerin fiilen yok sayıldığı, yargı bağımsızlığına dair ciddi kuşkuların olduğu, temel hak ve özgürlüklerin ihlal edildiği, seçilmiş yöneticilerin görevden alındığı ve protesto hakkının sistematik biçimde bastırıldığı bir ortamda, ekonomik istikrarın sağlanması mümkün değildir.

Türkiye'ye ilişkin risk algısını artıran bu tür gelişmeler, ülkenin uluslararası kredi notunu doğrudan olumsuz etkilemekte, dış finansman olanaklarını kısıtlamakta ve mevcut yatırımların geri çekilmesine yol açmaktadır. Yatırım ortamında oluşan bu kırılganlık, orta ve uzun vadede ekonomik büyüme potansiyelini düşürmekte, istihdam yaratma kapasitesini sınırlamakta ve ekonomik dengelerin sürdürülebilirliğini tehdit etmektedir. Hukukun siyasallaştığı bir ortamda, ekonomik aktörler rasyonel değil, politik risklere karşı refleksif

davranmakta; bu da piyasaların bozulmasına ve sermayenin ülkeyi terk ederek güvenli limanlara yönelmesine neden olmaktadır.

Son bir yıl içerisinde yaşanan bu hukuki krizler, kamuoyunda da ciddi bir güven kaybına yol açmış, bireylerin devlete olan aidiyet duygusunu zayıflatmıştır. Bu güven kaybı, yalnızca demokratik temsil açısından değil, vergi bilinci, kayıtlı ekonomi, sosyal güvenlik sistemi gibi alanlarda da tahribata neden olmaktadır. Devletin hukuka bağlı hareket etmediğine inanan birey, devlete karşı mali yükümlülüklerini yerine getirme konusunda isteksizlik gösterebilmekte; bu durum kamu maliyesini de doğrudan tehdit etmektedir. Aynı şekilde kamu kurumlarının keyfi davranabileceği inancı, toplumda yaygın bir “bireysel güvenlik arayışı”na neden olmakta, bu da sosyal adaletin zayıflamasına ve eşitsizliklerin artmasına zemin hazırlamaktadır.

Türkiye’de son bir yıl içerisinde yaşanan yargı operasyonları, yalnızca siyasal muhalefeti bastırma amacı taşımamakta; aynı zamanda ekonomik yapının temel dayanaklarını da sistematik biçimde aşındırmaktadır. Hukuk devleti ilkesinin askıya alındığı, temel hakların güvence altında olmadığı, yargının siyasi iktidarın çıkarlarına göre hareket ettiği bir düzende, ekonomik anlamda güvenli yatırım ikliminin ve mali disiplinin korunması mümkün değildir. Seçilmiş yerel yöneticilerin görevden alınması, protestolara katılan yurttaşların tutuklanması, belediyelere kayyum atanması ve yargı kararlarının keyfi biçimde uygulanması gibi uygulamalar; hukuku bir araç hâline getiren, adalet sistemini tahrip eden ve nihayetinde ekonomik çöküşü hızlandıran bir sürecin parçasıdır. Bu sürecin durdurulması, Anayasa’nın uygulanması hukuk sisteminin evrensel normlara uygun biçimde yeniden inşası ve yargı bağımsızlığının kurumsal güvenceye bağlanması hayati önemdedir. Aksi takdirde Türkiye, yalnızca demokratik değerler açısından değil, ekonomik kalkınma ve toplumsal refah açısından da geri dönülmesi zor bir kırılma eşiğine sürüklenecektir.

19 Mart 2025 tarihinde İstanbul Cumhuriyet Başsavcılığı tarafından başlatılan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Sayın Ekrem İmamoğlu’nu hedef alan haksız ve hukuksuz yargı operasyonları gerek kapsamı gerekse etkileri itibarıyla ülkemizin hukuk devleti ilkesi, demokratik düzeni ve ekonomik istikrarı açısından son derece ciddi kötü sonuçlara yol açmıştır. Aradan geçen süreçte operasyonlar genişletilmiş; yüzlerce kişi gözaltına alınmış ve tutuklanmıştır. Operasyonların yalnızca İBB bürokrasisi ile sınırlı kalmayarak, iştirak yöneticilerinden iş dünyası temsilcilerine, özel şirket sahiplerine kadar genişletilmesi, toplumsal ve ekonomik yapıda ağır tahribata yol açmıştır.

Görevinden haksız biçimde uzaklaştırılan ve tutuklanan ancak İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Ekrem İmamoğlu'nun ses ve görüntülerine dahi erişim yasağı getirilmesi, ifade özgürlüğü ve demokratik rekabet ilkelerine doğrudan aykırıdır. Diğer yandan bu durum Anayasa'nın 38. maddesi ile güvence altına alınan “masumiyet karinesi”ne de ters düşmektedir. Bu güvence “Suçluluğu hükmen sabit oluncaya kadar, kimse suçlu sayılamaz.” ilkesine dayanmaktadır. Mevcut durumda, henüz iddianame dahi hazırlanamamışken iktidar ve yandaşları tarafından dayanaksız biçimde “terör-yolsuzluk suçlusu” ilan edilen Ekrem İmamoğlu'nun uğradığı muamele bu ilkeyi açıkça ayaklar altına almaktadır. “Dosyanın savcısı” gibi hareket eden siyasiler, yargıyı bir kenara itip mahkeme adına hüküm verme cüretine düşmüşlerdir. Bu hukuksuz süreçlerle Ekrem İmamoğlu'nu itibarsızlaştırma, düşmanlaştırma, görünmez kılma ve hatta ortadan kaldırma girişimlerinin başarısız olduğunu gören iktidar, Ekrem İmamoğlu'na ait görselleri dahi yasaklayacak kadar acze düşmüştür.

Bu süreçte ekonomide yaşanan gelişmeler, yargı eliyle yürütülen bu operasyonların siyasal niteliğini ve ekonomik maliyetini açıkça ortaya koymuştur. 19 Mart'tan itibaren döviz ve menkul kıymet piyasalarında yaşanan sert dalgalanmalar, hukuk güvenliğine dair oluşan ciddi endişeler ve istikrarsızlık ortamı, hem yerli hem yabancı yatırımcının sermayesini ülke dışına taşımasına sebebiyet vermiştir. Türkiye Cumhuriyet Merkez Bankası (TCMB) verilerine göre 19 Mart sonrası iki haftalık süreçte yabancı portföy çıkışı yaklaşık 5 milyar dolar, yurt içi yerleşiklerin yurt dışına aktardığı toplam varlık ise 14,7 milyar dolar düzeyine ulaşmıştır.

Merkez Bankası'nın rezervlerinden 19 Mart Darbesi sürecinde yaklaşık 60 milyar dolarlık döviz satışı gerçekleştirilmiştir. Hazine ve Maliye Bakanlığı ile Merkez Bankası, bu gelişmeler karşısında olağanüstü Para Politikası Kurulu toplantısı ile faizleri yüzde 49'a yükseltmek zorunda kalmıştır. Bu faiz artışları sonucunda bankaların kredi ve mevduat faizleri olağanüstü seviyelere çıkarken, özel sektörün finansmana erişimi fiilen durma noktasına gelmiştir. Hazine'nin borçlanma maliyetinde ciddi artış yaşanmış, döviz cinsinden tahvil ihracında ödenen faiz oranları rekor düzeylere ulaşmıştır. Söz konusu operasyonların ekonomide yarattığı tahribatın büyüklüğü, döviz kuru ve enflasyon oranlarındaki artıştan da açıkça gözlemlenmektedir. Dolar/TL kuru 39'a, Euro/TL kuru 44'e, sterlin/TL kuru ise 53'e yükselmiş; TL, dolar karşısında yüzde 6,51 değer kaybetmiştir. Nisan ayı enflasyonu yüzde 3'e tırmanmıştır.

Yabancı yatırımcıyı ülkeye çekmek adına yurtdışı temasları sıkılaştırılırken, bir yandan ülkede cereyan eden hukuksuzluklar ve yargıya güvenin dibe vurması, doğrudan yabancı sermaye girişini yeniden canlandırılmasının önüne geçmiştir. Yerli sermaye ise hızla ülke

dışına yönelmeye devam etmektedir. Operasyonların siyasi niteliği, yargıya olan güvenin ciddi oranda aşınmasına neden olmuş, toplumun geniş kesimlerinde büyük bir adaletsizlik algısına yol açmıştır. Nitekim, iktidarın ekonomi kurmayları dahi operasyonların ekonomiye “büyük zarar verdiğini” ifade etmek durumunda kalmıştır.

Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği (TOBB) Nisan 2025 Ticaret Sicil verilerine göre kapanan şirket sayısındaki artış oranı yüzde 39,5’e ulaşmış, iflas ve konkordato başvuruları yılın ilk dört ayında geçen yılın toplam seviyesine yaklaşmıştır. Reel sektör güven endeksi mayıs ayında yüzde 2,2 düşüşle 100 eşik değerinin altına inerek 98,6 seviyesine gerilemiş; bu durum özel sektörde belirsizlik, durgunluk ve karamsarlığın yaygınlaştığını göstermektedir.

Ne yazık ki, milyonlarca memur, emekli, asgari ücretli ve dar gelirli vatandaş için ayrılacak kaynaklar, siyasi saiklerle yürütülen bu operasyonlar nedeniyle heba edilmiştir. Enflasyonla mücadele gerekçesiyle memur, emekli ve asgari ücretlilere yapılacak zamların sınırlı tutulması planlanırken; kur ve faiz artışlarının getirdiği maliyetler, yalnızca yüksek gelir grubuna ve finansal piyasalarda büyük kazanç sağlayan kesimlere yaramıştır.

19 Mart 2025 tarihinden bu yana yürütülen söz konusu operasyonlar, hukuk devleti ilkesine, adil yargılanma hakkına ve demokratik siyasi rekabete açıkça aykırıdır. Ayrıca, bu süreçte ekonomi üzerinde yaratılan ağır maliyetler, yalnızca ekonomik değil, toplumsal barış açısından da ciddi tehditler içermektedir. Siyasi hesapların ön plana çıkarıldığı bu ortamda, Türkiye’nin itibarı zedelenmekte, toplumsal huzur ve güven duygusu aşınmaktadır.

Yargı operasyonları, sadece bireysel hak ihlalleriyle sınırlı kalmamakta; tüm ekonomik yapıyı sarsan bir domino etkisi yaratmaktadır. Hukuk güvencesinin olmadığı yerde ne yerli ne yabancı yatırımcı güven içerisinde yatırım yapamamaktadır. Türkiye’nin yeniden ayağa kalkabilmesi için yapılması gereken en temel reform, demokrasi, hukuk devleti inşası ve yargının bağımsızlığını yeniden tesis etmektir. Ekonomik büyüme, hukukun gölgesinde değil, onun güvencesinde filizlenir. Aksi hâlde her faiz indirimi, her teşvik paketi, yargının adalet terazisi saptığı sürece boşlukta kalmaya mahkûmdur. Türkiye ekonomisinin yeniden büyüme patikasına girebilmesi için sadece para politikası değil, hukuk reformu da şarttır. Anayasa Mahkemesi kararlarının tanınmadığı, AİHM kararlarının uygulanmadığı bir ülkede yatırımcı uzun vadeli plan yapmaz. Yatırımcının görmek istediği şey, iktidar kim olursa olsun hukuk sisteminin öngörülebilir ve tarafsız olduğudur.

Tüm bu süreçler, söz konusu teklifin asıl sunulma gerekçesine dair önemli ipuçları vermektedir. Teklifin, her ne kadar trafik, can ve mal güvenliği gibi saiklerle getirildiği söylene de bunun böyle olmadığı, halihazırda ağır vergiler altında ezilen halktan dolayı yöntemlerle bütçeye yama amacıyla para toplanması hedeflendiği aşıkardır. Zira, cezaların fahiş oranda artırılmasının trafik kazalarını önlemediği bilimsel bir gerçektir. Teklifin “para” odaklı olması, eğitim ve bilinçlendirme çalışmalarına ilişkin bir düzenleme içermemesi de bunun en net kanıtıdır.

2025 yılı için, para cezalarından toplam 262 milyar TL gelir elde edilmesi hedeflemektedir. Bu miktarın yaklaşık 68 milyar TL’sinin trafik para cezalarından gelmesi planlanmaktadır. 2023 yılı bütçesinde bu kalemtedeki gelir tahmini 15 milyar 462 milyon TL idi. 2024 yılında 72 milyar 17 milyon TL’lik trafik para cezası tahakkuk etmiş, bunun 43 milyar 596 milyon 349 bin TL’lik (%60,5) kısmı tahsil edilmiştir. 2024 Bütçe Kanununda trafik para cezalarından gelir tahmini 20 milyar 528 milyon TL olduğundan, bütçe hedefinin üstünde, %212,4’ü kadar trafik para cezası tahsilatı gerçekleşmiştir.

2025 yılı bütçesinde ise, trafik cezaları geliri için 2026 yılı gelir tahmini 98 milyar 560 milyon TL, 2027 gelir tahmini ise 128 milyar 45 milyon TL olmuştur. Yine 2025 yılı Bütçe Kanununa göre; tüm para cezalarından beklenen tahmini gelir toplamı 261 milyar 778 milyon TL iken 2024’e kıyasla bu gelirin %44,2 artması beklenmektedir. 2025 yılında sadece trafik para cezalarından tahsili beklenen gelir toplamı ise 55 milyar 42 milyon 427 bin TL’dir. 2025’in ilk 4 ayında 53 milyar 588 milyon 596 bin TL’lik trafik para cezası tahakkuk ederken bunun 21 milyar 216 milyon TL’si (%39,6) tahsil edilebilmiştir. İlk 3 ayda tahsilat tutarı ise 15 milyar 488 milyon TL olmuştur. 2025 Bütçe Kanununda tüm yılda trafik cezalarından tahsil edilmesi tahmin edilen gelir 55 milyar 42 milyon 427 bin TL olup ilk 4 ayda (Ocak-Nisan 2025) bu hedefin %38,5’i gerçekleşmiştir. Getirilen teklif hem cezaları katlamakta hem de yüksek hız sonucu ehliyeti alınan kişilerin kanundan kaynaklı tüm borçlarını kapatmadan ehliyetlerini geri alamayacağı kuralıyla, tahakkuk/tahsilat oranını ve tutarını artırmayı hedeflemektedir. Hal böyleyken, kanun teklifinin gerekçesi halefine asıl amacın gelir oranını artırma olduğu ortadadır.

Bütçe hedeflerine bakıldığında, trafik para cezalarından 55 milyar TL gelir elde edilmesi bekleniyor. Büyüklüğe bakıldığında ise daha yüksek tahsilat elde edileceği açıktır. Cezalardan elde edilmesi beklenen gelirin bakanlıkların bütçelerinden yüksek olduğu görülmektedir. Buna göre, Ticaret Bakanlığı’nda 56 milyar TL, Dışişleri Bakanlığı’nda 39 milyar TL, Enerji Bakanlığı’nda 45 milyar TL, Kültür ve Turizm Bakanlığı’nda ise 53 milyar TL bütçe geliri

bulunmaktadır. Cezalardan elde edilmesi beklenen gelirin, bakanlık bütçelerinin bile üzerinde olması bütçe açığının trafik cezaları yoluyla kapatılması amacı içerdiği ortadadır.

Fahiş cezalar eliyle ekonomiyi düzeltme girişimi, bütçe kalemlerine bu şekilde yansımaktadır. Trafik cezalarındaki bu artışın, trafik güvenliğini artırmak yerine, vatandaşlar üzerinde ekonomik bir yük oluşturduğu görülmektedir. Özellikle düşük ve orta gelirli vatandaşlar için bu cezalar, ciddi bir mali yük anlamına gelmektedir. Örneğin, hız sınırını 66 kilometre/saatten fazla aşanlara 30 bin lira idari para cezası öngörülmesinin can güvenliği ile bir ilgisi bulunmayıp salt ekonomik yarar elde etme amacı içerdiği açıktır.

Diğer yandan, zaruri durumlar sebebiyle (hastalık vb.) söz konusu cezalara maruz kalan vatandaşların mahkemeye başvurusu halinde cezalarının yüzde yüz oranında iptal edileceğini söylemek de mümkün değildir. Zira, Sulh Ceza Hakimliklerinin kararlarında üst yargı denetiminin ekseriyetle kapalı olması nedeniyle içtihat eksikliği ve bundan kaynaklı olarak yeknesak kararlar vermeme sorunu vardır. Örneğin, bir yakınına hastaneye ulaştıran bir kişinin söz konusu radar cezasına çarptırılması halinde belirlenen süre içerisinde mahkemeye başvurusu gerekmekte olup bu süre içinde başvurmuş olsa dahi cezanın tebliğinden itibaren 30 gün içinde mahkemeden karar çıkmaz ise bu tutarı ödemesi gerekmektedir. Çünkü, cezaya itiraz edilmesi, bu cezanın yürürlüğünü kendiliğinden durdurmamaktadır. Bunun yanı sıra; vatandaşın mahkemeye bu zaruri durumunu izah edebildiği var sayılsa dahi cezasının çeşitli nedenlerle iptal edilmemesi durumuyla karşı karşıya kalacağı aşıkardır. Trafik İdari Para Cezalarının yargısal denetiminde kanun yolunun sınırlı olarak belirlenmesi, bu dosyalara yeteri kadar önem verilmemesi sebebiyle vatandaşların mağduriyete uğramasına sebep olmaktadır.

Menfaatler dengesi, kamu ile birey arasında çatışan menfaatlerin dengelenmesini ve adil bir dengeye oturtulmasını aynı zamanda da orantılı bir yaptırımın öngörülmesi gerektiğini emreder. Söz konusu fahiş cezaların uygulanması neticesinde örnekte belirtmiş olduğumuz gibi mecburi bir durum dolayısıyla bu cezalara maruz kalan kişiler aleyhine menfaatler dengesinin bozulduğu kabul edilmelidir. Yasalar ile bireylerin çıkarlarının adil bir çerçevede ele alınması, kanun koyucunun sorumluluğundadır. Aksi halde, ceza gerektiren fiiller ile yaptırımlar arasında oluşan dengesizlik genele yayılan bir kaos yaratacak ve bu kaosun çözümü için yeni yeni düzenlemelere ihtiyaç duyulacaktır. Sözün özü, “çözüm” adı altında sunulan ve realiteye uygun olmayan düzenlemeler daima yeni ve daha büyük sorunlar yaratacaktır.

Trafik para cezalarının fahiş oranda artırılabilmesi için bu uygulamanın ihlalleri ve kazaları azalttığı yönünde bilimsel bir kanıya ihtiyaç vardır. Ancak TÜİK verilerine göre, 2024 yılında Türkiye genelinde toplam 1 milyon 444 bin 27 trafik kazası meydana gelmiştir. 2020 yılında bu rakam 983.808, 2021 yılında 1.186.353, 2022 yılında 1.232.597, 2023 yılında 1.314.136 olarak açıklanmıştır. Bu rakam, önceki yıllara kıyasla artış göstermektedir. Bu durum, artan trafik cezalarının trafik kazalarını önlemede yeterli bir caydırıcılık sağlamadığını göstermektedir.

YILLARA GÖRE TRAFİK KAZASI SAYILARI

YIL	KAZA SAYISI
2020	983.808
2021	1.186.353
2022	1.232.957
2023	1.314.136
2024	1.444.027

Görüldüğü üzere, cezaların kademeli biçimde artırıldığı son beş yılda trafik kazası sayısında düşüş yaşanmadığı gibi bilakis gözle görülür bir artış yaşandığı açıkça ortadadır. Trafik para cezalarının bu denli artırılması, özellikle düşük ve orta gelirli vatandaşlar üzerinde orantısız bir yük oluşturmaktadır. Bu cezalar, asgari ücretle geçinen vatandaşlar için ağır bir mali yük anlamına gelmektedir. Aynı zamanda bu fahiş cezaların bir çözüm sunmadığı da ortadadır. Trafik idari para cezalarının artırılmasının, trafik güvenliğini sağlamaktan ziyade bütçe açığını kapatma amacı güttüğü anlaşılmaktadır. Bu yaklaşım, vatandaşlar üzerinde ekonomik baskı oluşturmakta ve sosyal adaleti zedelemektedir.

Trafik güvenliğini artırmak için eğitim ve bilinçlendirme kampanyalarına ağırlık verilmelidir. Cezaların orantılı ve adil olması sağlanmalı, gelir düzeyi düşük vatandaşlar için ödeme kolaylıkları ve alternatif yaptırımlar düşünülmelidir. Bütçe açığını kapatmak için vatandaşlara ekonomik yük getiren yöntemler yerine, ekonomiyi çöküşe sürükleyen hukuksuzlukların terkedilmesi, yargıya duyulan güvenin yeniden inşa edilmesi yoluyla güvene dayalı finansman elde edilmesi daha etkin ve adil bir çözüm yolu olacaktır.

Devletin asli görevi, yurttaşın güvenliğini sağlamak, adil ve öngörülebilir bir hukuk düzeni kurmaktır. Ancak bugün gelinen noktada bu temel görevlerin yerini, vatandaş adeta bir gelir kapısı olarak gören bir anlayış almıştır. Hız sınırını birkaç kilometre aştığı için binlerce lira ceza kesilen sürücüler, kırmızı ışıkta “durmadığı” iddia edilen ama aslında sistem hatasından kaynaklanan iddialarla boğuşan araç sahipleri artık her sabah araçlarına binmeden önce ceza yeme endişesiyle güne başlayacaktır. Bu teklif bir güvenlik politikasının ürünü değildir; bu açıkça tahsilat operasyonudur.

Her ekonomik krizin ardından vatandaşın cebine el atan, her bütçe açığında vatandaş “suçlu” ilan eden bu yönetim anlayışı, cezaları caydırıcılık değil, gelir kaynağı olarak görmektedir. Trafikte kurallara uymak, elbette bir medeni toplumun olmazsa olmazıdır. Ancak cezaların ölçsüz, orantısız ve keyfi bir şekilde artırılması ne güvenliği sağlar ne de adaleti tesis eder. Yalnızca halkın adaletsiz yönetime karşı öfkesini artırır ve devlete olan güveni sarsar.

Bütçeyi trafik cezaları vasıtasıyla finanse etme yoluna başvurmak, iktidarın beceriksiz ekonomi yönetiminin ülkeyi iflasa sürüklediğini ortaya koymaktadır. Bugün yaşadığımız tam olarak budur. Merkez Bankası rezervleri eksiye düşmüş, kamu borçları tarihi seviyelere ulaşmış, enflasyonla mücadele kâğıt üstünde kalmışken; iktidar kendi hatalarının bedelini vatandaşın sırtına yıkmamanın yollarını aramaktadır. İşte trafik cezalarındaki bu anormal artışlar, bu arayışın en somut örneklerinden biridir.

Her yerde radar, her köşe başında kamera, her caddede polis bulunması, vatandaşın adeta diken üzerinde olmasına neden olmaktadır. Vatandaşa, tabiri caizse, tuzak kurar gibi ceza yazmak, ekonomiye bu yolla can suyu aramak hiçbir hal ve şartta kabul edilebilir bir durum değildir. Şayet bu düzenleme yasaladır ise, trafik cezaları artık bir güvenlik aracı değil; ekonomik bir zorbalık haline gelecektir. Zengine “dokunmayan”, yoksulu “ezen” bir cezalandırma politikası, açıkça sosyal adaletsizlik oluşturmaktadır. Siyasi iktidar, beceriksizliğinin faturasını vatandaşa kesmekte ve bunu da “toplumun iyiliği” kılıfıyla meşrulaştırmaya çalışmaktadır. Devleti güven duyulan bir otorite olmaktan çıkarıp korkulan bir tahsilat memuruna dönüştürmek; sosyal barışı, vatandaş-devlet ilişkisini ve hukuk düzenini derinden sarsmaktadır. İktidarın ekonomi politikalarının iflası nedeniyle ceza keserek bütçeyi dengeleme çabası, kısa vadeli ve çürük bir çözümdür.

Mevcut kanunda radar cezaları aşağıdaki şekildedir:

Mevcut Kanunda Hız Aşımı	Mevcut Cezalar (2025 yılı)
%10-30 arası	2167 TL
%31-50 arası	4512 TL
%51 ve üstü	9267 TL

Yeni gelen teklifle artık her 5 ya da 10 km’lik hız aşımına karşılık 2 bin TL ile 5 bin TL arasında değişen yeni ceza aralıkları saptanacak ve bu her dilimde cezalar artırılarak kesilecektir. Kısacası artık hız limiti aşımında oran değil, “caydırıcılık” adı altında “kilometre” aralıkları belirlenecek, bu aralıkların aşımına göre farklı ve yüksek tutarda cezalar uygulanacaktır. Kilometre aralıklarının kısa tutulması ve her bir aralıkta cezaların 2 ila 5 bin TL yükselmesi sonucunda gaza hafif dokunan bir sürücü dahi, farkında olmadan fazladan 5 bin TL daha ceza ödeyecektir. Dolayısıyla “az gaza basandan az, çok gaza basandan çok ceza” şeklinde kurgulanan madde, “kilometre” aralıkları düşük tutulurken bu aralıklardaki ceza miktarları yüksek tutulduğu için ölçüsüz bir tutara dönüşebilecektir. Cezalar, ülkemizdeki alımgücü düşünüldüğünde bir radar cezasının bir asgari ücrete yaklaşacağı sonuç doğuracaktır.

2023 yılı bütçesinde trafik cezalarında gelir tahmini 15 milyar 462 milyon TL olmuştur. 2024 yılında 72 milyar 17 milyon TL’lik trafik para cezası tahakkuk etmiş, bunun 43 milyar 596 milyon 349 bin TL’lik (%60,5) kısmı tahsil edilmiştir. 2024 Bütçe Kanununda trafik para cezalarından gelir tahmini 20 milyar 528 milyon TL olduğundan, bütçe hedefinin üstünde, %212,4’ü kadar trafik para cezası tahsilatı gerçekleşmiştir.

2025 yılı bütçesinde ise, trafik cezaları geliri için 2026 yılı gelir tahmini 98 milyar 560 milyon TL, 2027 gelir tahmini ise 128 milyar 45 milyon TL olmuştur. Yine 2025 yılı Bütçe Kanununa göre; tüm para cezalarından beklenen tahmini gelir toplamı 261 milyar 778 milyon TL iken 2024’e kıyasla bu gelirin %44,2 artması beklenmektedir. 2025 yılında sadece trafik para cezalarından tahsili beklenen gelir toplamı ise 55 milyar 42 milyon 427 bin TL’dir. 2025’in ilk 4 ayında 53 milyar 588 milyon 596 bin TL’lik trafik para cezası tahakkuk ederken bunun 21 milyar 216 milyon TL’si (%39,6) tahsil edilebilmiştir.

Aşağıda tabloyla gelen teklife göre yeni cezalar örneklerle gösterilmiştir:

YENİ TEKLİFTE HIZ AŞIMLARI VE CEZALAR			
Nerede?	Hız limitini ne kadar aştı? (km/saat)	Yeni ceza	Para cezasına ek olarak yaptırım olacak mı?
YERLEŞİM YERİ İÇİNDE	6-10 km arası aşarsa	2.000 TL	-
	11-15 km arası aşarsa	4.000 TL	-
	16-20 km arası aşarsa	6.000 TL	-
	21-25 km arası aşarsa	8.000 TL	-
	26-35 km arası aşarsa	12.000 TL	-
	36-45 arası km aşarsa	15.000 TL	-
	46-55 km aşarsa	20.000 TL	30 gün ehliyet el koyulur, birikmiş tüm trafik/ıdari para cezaları ödenirse ehliyet geri alınabilir.
	56-65 arası km aşarsa	25.000 TL	60 gün ehliyet el koyulur, birikmiş tüm trafik/ıdari para cezaları ödenirse ehliyet geri alınabilir.

Nerede?	Hız limitini ne kadar aştı? (km/saat)	Yeni Ceza tutarı	Para cezasına ek olarak yaptırım olacak mı?
YERLEŞİM YERİ DIŞINDA	11-15 km arası aşarsa	2.000 TL	-
	16-20 km arası aşarsa	4.000 TL	-
	21-25 km aşarsa	6.000 TL	-
	26-30 km aşarsa	8.000 TL	-
	31-40 km aşarsa	12.000 TL	-
	41-50 km aşarsa	15.000 TL	-
	51-60 km aşarsa	20.000 TL	30 gün ehliyet el koyulur, birikmiş tüm trafik/idari para cezaları ödenirse ehliyet geri alınabilir.
	61-70 km arası aşarsa	25.000 TL	60 gün ehliyet el koyulur, birikmiş tüm trafik/idari para cezaları ödenirse ehliyet geri alınabilir.
	71 km ve fazlası aşarsa	30.000 TL	90 gün ehliyet el koyulur, birikmiş tüm trafik/idari para cezaları ödenirse ehliyet geri alınabilir.

Yukarıdaki tablolardan görüleceği üzere bu teklifle; vatandaşın radar cezası adı altında cebine göz dikildiği açıkça ortadadır.

Söz konusu teklifin yasalaşmasına karşı oluşumuzun gerekçesi izah olunan hususlardan ileri gelmektedir. Trafik cezalarında fahiş oranında artış yapılmış, bu teklifle gelen radar cezalarına yapılan zamlar eğer genel kurulda yasalaşırsa 31/12/2025 tarihinde yürürlüğe girecek, yeni yılda yeniden değerlendirme oranında tekrar cezalara zam yapılacaktır. Bu durum, yaptırımların kabahatlerin ağırlığına oranla fazlaca ağır olmasına sebep olmakta ve sosyal adalet ilkesini zedelemektedir.

ANAYASAYA AYKIRI MADDELER ÜZERİNDE DEĞERLENDİRME

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu olarak kanaatimizce sunulan işbu teklif:

Anayasa

- Madde 2 – Sosyal Hukuk Devleti İlkesi
- Madde 5 – Devletin temel amaç ve görevleri
- Madde 7 – Yasama yetkisi
- Madde 9 – Yargı yetkisi
- Madde 10 – Kanun önünde eşitlik
- Madde 11 – Anayasanın bağlayıcılığı ve üstünlüğü
- Madde 13 – Temel hak ve hürriyetlerin sınırlandırılması
- Madde 49 – Çalışma hakkı ve ödevi
- Madde 88 – Kanunların teklif edilmesi
- Madde 104 – Cumhurbaşkanının görev ve yetkileri
- * Madde 123 – İdarenin bütünlüğü ve kamu tüzel kişiliği maddelerine açıkça aykırıdır.

Anayasal çerçevede;

- Orantılı, ölçülü, adaletli olma ilkelerine uygun olmayan,
- Ceza Adaleti ve eşitliğe aykırılık teşkil eden,
- Yoksula ağır, zengine hafif gelen,
- Sosyal adalet ilkesini zedeleyen bir anlayış taşıyan,
- Mülki amirlere devrettiği müsadere yetkisiyle yargı yetkisini çiğneyen,
- Cumhurbaşkanına tanıdığı geniş artırım yetkileriyle meclisi etkisizleştiren,
- Yasama yetkisini yönetmelikler eliyle idareye devreden,
- Yeterince irdelenmeyen yaptırımlar neticesinde ehliyeti iptal edilen vatandaşların kimi zaman anayasal çalışma hakkını gasp eden bu düzenleme bizce Anayasaya açıkça aykırıdır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Türkiye’deki karayolu trafik düzenlemelerinin yasal çerçevesinin düzenlemektedir. Kanun, trafik güvenliğini artırmak, kazaları önlemek ve sürücülerin, yolcuların ve yayaların haklarını korumak amacıyla oluşturulmaktadır. Kanun, trafik kurallarını, sürücülerin ve araçların yükümlülüklerini, ceza uygulamalarını ve trafik denetimlerini kapsamaktadır. Ayrıca, trafik kazalarının önlenmesi için gerekli tedbirlerin alınmasını da öngörmektedir.

Ayrıca Karayolları Trafik Kanunu, motorlu taşıt sürücülerinin sürücü belgesi alma şartlarını, araçların muayene ve sigorta gerekliliklerini, hız limitlerini ve diğer trafik kurallarını detaylı bir şekilde düzenlemektedir. Bu kanun, trafik kazalarının azaltılması ve güvenli bir ulaşım ortamının sağlanması için hayati öneme sahiptir.

Trafik güvenliği bir devletin egemenlik alanında yaşayan insanlara sağlayabileceği, yaşam hakkı, maddi ve manevi varlığın korunması ve gelişimi hakkı ve sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşam hakkı için en önemli başlıklar arasında yer almaktadır. Karayollarında motorlu bir aracı sevk ve idare etmek, kişilerin anayasal hakları arasında yer alan “seyahat hürriyeti”ne dayanır ve bunun eğitimi yanında ve ticari bir faaliyet kapsamında yapılması halinde de “teşebbüs hürriyeti”ni de ilgilendirmektedir.

Bu çerçevede kişilerin motorlu araçlarla bir yerden başka bir yere intikali, bunun hukuka uygun usul ve esaslarla trafik güvenliği içinde gerçekleştirilmesini gerektirmektedir. Ancak her toplumsal faaliyette olduğu gibi kişilerin yaşam düzenindeki işlemlerin bir hukuki rejime tabi tutulması gerekmektedir. Bu düzenlemenin sınırlarını ise Anayasa tayin etmektedir. Çeşitli tercihler arasında bir kamu politikasının oluşturulması ve kamu yararını gözetmek üzere kural koyma ise devletin egemenlik organlarının asli vazifesidir. Kanun yapmak, yani genel, soyut, sürekli, kişilik dışı ve bir defa uygulanmakla tükenmeyecek nitelikte kural koyma yetkisi de Türkiye Büyük Millet Meclisi’ne aittir.

23.05.2025 tarihli 2/3138 Esas Sayılı “Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi”nin Genel Gerekeçe’sinin 3. paragrafında

“Bu ihtiyaca istinaden. Teklifte öngörülen değişiklikler yapılırken Kanunda yer alan tüm cezaların artırımı şeklinde bir yöntem izlenmemiş, sahada trafik güvenliğini tehlikeye düşüren hususlarda caydırıcılığın artırılmasına yönelik bazı yaptırımların kademelendirilmesi ve ağırlaştırılması amaçlanmıştır”,

ifadelerine yer verilmiştir. Her ne kadar “**cezaların artırımı**” yöntemi izlenmemiş ifadesi kullanılsa da cezaların çok yüksek oranlarda artırıldığı görülmektedir. Bu durum trafik cezalarının hafife alınması anlamında olmamakla birlikte, ülkemizin toplumsal gerçekliklerini ve içinde bulunduğu ekonomik koşulları da gözетerek “adil ceza oranları” belirlemek suretiyle düzenlenme öngörölmesini gerektirmektedir.

Trafik güvenliğinin sağlanmasında cezalandırma yetkisi önemlidir, fakat buna ön gelecek ve olması gereken bir trafik düzeni yok ise vatandaşların verilmeyen kamusal hizmetler karşısında cezalandırılması sorunun kaynağında çözümüne engel olacaktır. Nitekim temel eğitim kapsamında nitelikli bir biçimde verilmeyen, geçirtilen ve süresi kısıtlı trafik eğitimi, sürücü belgelerinin alımındaki kolaylık, sürücü kurslarının açılmasındaki rahatlık, sürücü belge sahiplerinin belirli periyodlarla denetime tabi tutulmaması ve tehlike arz eden motorlu taşıtların belgelerin elde edinimindeki kolaylık binlerce vatandaşımızın meydana gelen kazalar sonucu yaşamını yitirmesine veya sakatlanmasına neden olmaktadır. Bu açıdan trafik güvenliğı sağlanamadığından, kişilerin yaşam hakkı ve maddi ve manevi varlıkları risk altında bulunmaktadır.

Anayasa’nın 5. Maddesi “Devletin temel amaç ve görevleri”ni düzenleme altına almaktadır:

*“MADDE 5- Devletin temel amaç ve görevleri, Türk milletinin bağımsızlığını ve bütünlüğünü, ülkenin bölünmezliğini, Cumhuriyeti ve demokrasiyi korumak, kişilerin ve toplumun refah, huzur ve mutluluğunu sağlamak; kişinin temel hak ve hürriyetlerini, sosyal **hukuk devleti ve adalet ilkeleriyle bağdaşmayacak surette sınırlayan** siyasal, ekonomik ve sosyal engelleri kaldırmaya, **insanın maddî ve manevî varlığının gelişmesi için gerekli şartları hazırlamaya çalışmaktır**”. Dolayısıyla devletin temel amaç ve görevlerinden kişinin temel hak ve hürriyetlerini, sosyal hukuk devleti ve adalet ilkeleriyle bağdaşmayacak surette sınırlamamak ve insanın maddî ve manevî varlığının gelişmesi için gerekli şartları sağlamaktır. Yine Anayasa’nın 38. maddesinin 11. fıkrasıyla “İdare, kişi hürriyetinin kısıtlanması sonucunu doğuran bir müeyyide uygulayamaz.” Hükmüne yer verilmekte, böylece kolluk kuvvetlerinin veya trafik zabıtalарının yapacakları işlemlerde ve uygulayacakları cezalarda bu hususlara dikkat etmeli ve söz konusu yetkinin kullanımında da kanun koyucu Anayasa hükümlerine aykırı düzenleme yapmamalıdır.*

Teklifin 1. maddesi ile, “*Otoyollarda meydana gelen olaylara trafik zabıtası ve genel zabitanın ayrı ayrı müdahale etmesi nedeniyle zaman, personel ve iş gücü kaybının önlenmesi amacıyla otoyollardan sorumlu birimlerde görevli trafik zabıtasının, sorumluluk sahası ile sınırlı olmak üzere İçişleri Bakanının uygun görmesi halinde genel zabıta olarak da görevlendirilebilmesi yönünde düzenleme yapılmaktadır...*”. Ancak bu durum kamu hizmetlerinin yürütülmesinde trafik zabıtası/ kolluğu açısından belirlilik ve hizmetin usulüne uygun ve nitelikli bir biçimde yürütülmesinde sakıncalara yol açmaktadır.

Teklifin 10. maddesinde, “*Düğün, asker uğurlama gibi kutlamalar nedeniyle oluşturulan konvoylar aracılığıyla veya münferiden ve keyfi olarak karayolunun kısmen veya tamamen trafiğe kapatılması*” ifadesi yer almakta, ancak ilgili düzenlemede yer verilen *münferiden ve keyfi olarak karayolunun kısmen veya tamamen trafiğe kapatılması* ifadesi belirsizlik taşımakta olup, toplantı gösteri yürüyüşleri bakımından kamuoyu oluşturmak amacıyla trafiğin aksaması sonucunun doğduğu hallerde bu yaptırımın uygulanması durumunda demokratik muhalefet ve kamuoyunun oluşumunun önüne engel konulma riski ile karşılaşılabilir. Bu bakımdan bu belirsiz ifadelerin netleştirilmesi veya çıkarılması gerekmektedir.

- 23.10.1997 tarih ve E:1997/19, K:1997/66 sayılı kararında; “İdari para cezaları, toplumsal düzene aykırılık oluşturan eylemler nedeni ile yasanın açıkça izin verdiği durumlarda idarenin yargı organına başvurmadan kendisinin bizzat uyguladığı ve bir miktar paranın alınması biçiminde gerçekleşen mali nitelikli yaptırımlardır.

- 23.5.2001 tarih ve E:2001/232, K:2001/89 sayılı kararı; “İdari para cezasının yasada belirtilmesi ve bunu uygulama yetkisinin idareye bırakıldığının açıkça yasada öngörülmesi gerekir.” demiştir.

- 23.3.2004 tarih ve E.2001/119, K.2004/37 sayılı kararı; ” hukuk devletinde, ceza hukuku alanında olduğu gibi idari para cezalarına ilişkin düzenlemelerde de kuralların, önleme ve iyileştirme amaçlarına uygun olması gerektiğini belirtmektedir.

- Esas Sayısı: 2015/73, Karar Sayısı: 2016/161 Hukuk devletinde ceza hukukuna ilişkin düzenlemelerde olduğu gibi idari yaptırımlar açısından da hangi eylemlerin kabahat sayılacağı, bunlara uygulanacak yaptırımın türü ve ölçüsü, yaptırımın ağırlaştırıcı ve hafifletirici nedenlerinin belirlenmesi gibi konularda kanun koyucu takdir yetkisine sahiptir. Bununla birlikte kanun koyucunun, takdir hakkı kapsamında öngördüğü yaptırımın, adil ve hakkaniyete uygun olması gerekmektedir.

1 Ocak 2025 tarihinde yürürlüğe giren ve Hazine ve Maliye Bakanlığınca yayımlanan yüzde 43.93 oranındaki Yeniden Değerleme oranına göre, trafik para cezalarında artış yapılmıştır.

Yani AKP İktidarı, Trafik para cezalarında zaten, 2025 yılı için yaklaşık yüzde 44'lük bir artış yapmıştır.

Söz konusu kanun teklifi ile cezalarda yüzde yüz ile yüzde 300 arasında artış öngörülmektedir.

Bunun yanında; takograf ve taksimetre takmayanlara veya usulsüz imal edenlere getirilen para cezaları, adil ve hakkaniyete uygun değildir. Taksici ve yolcu taşıyan esnafının ödeme gücünün üstündedir.

Esasında iktidar, para cezalarında fahiş artışlar yaparak kolaycılığa kaçmaktadır. Çünkü kamuda denge ve denetleme sistemi kalmamıştır.

Söz konusu para cezaların hangi kriterlere göre belirlenmekte olduğu açıklanmamaktadır. Örneğin; tescil belgesi ve tescil plakası alınmadan bir aracın trafiğe çıkarılmasında uygulanan idari para cezası 9 bin 267 lira, hurda aracı trafiğe çıkaran sürücülere verilen idari para cezası 18 bin 677 lira, ancak söz konusu kanun teklifinde bu iki para cezası yüzde 200 varan artışla, aynı miktara getirerek 46 bin liraya yükseltilmektedir. Bu artış hangi kritere göre yapılmıştır?

Bu örnekler bize; AKP iktidarının söz konusu kanun teklifini, bütçede oluşan açığı kapatmak için getirdiği ortadadır. Tüm teklif açıkça Anayasa'ya ve AYM kararlarına aykırıdır.

Söz konusu teklifin çeşitli hükümlerinin Anayasa'ya aykırılık taşıdığına ilişkin önergelerimiz, bu maddelerin teklif metninden çıkarılması ya da Anayasa'ya uygun hale getirilmesine yönelik önerilerimiz, komisyon görüşmeleri sırasında Komisyon Başkanlığı'na sunulmuştur. Ancak bu önergelerimiz, yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu olarak bizim kanaatimizce sunulan teklif; Anayasa'nın 2, 5, 7, 9, 10, 11, 13, 49, 88, 104 ve 123'üncü maddelerine açıkça ve doğrudan aykırıdır.

Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi, güçler ayrılığını ortadan kaldırarak Yasama organını işlevsizleştirmiştir. Diğer yandan, daha önceden olduğu gibi bu yasa teklifine de sıkça eklenen “yönetmelikle düzenlenir” ifadesi münhasıran kanunla düzenlenmesi gereken konuları idarenin tasarrufuna bırakıp hukuku zorlayarak keyfî düzenleme yapmaya alan açma çabasıdır. İdareye sınırsız bir takdir yetkisi bahsetmek, sağlıklı bir hukuk anlayışı değildir. Bu durum, Anayasa'nın ruhuna ve sözüne açıkça aykırılık oluşturmaktadır.

Bir diğ er husus, Karayolları Trafik Kanunu’na ilişkin düzenlemelerin yürütmenin müdahalesine ve istismarına açık hale getirilmesi nedeniyle teklifin kimi maddeleri bakımından Anayasaya aykırılık teşkil etmektedir. Diğ er yandan, maddelerin yazımında alelade bir dil kullanılması sebebiyle ortaya çıkan karışıklıklar ve sosyal adaleti gözetmeksizin öngörülen düzenlemeler de aynı şekilde anayasaya aykırılık teşkil etmekte olup detaylarına muhalefet ş erhimizin devamında yer verilecektir.

Komisyon görüşmelerinde dikkate alınmayan Anayasa’ya aykırı olduğunu savunduğ umuz maddeler ve gerekçeleri ş u şekildedir;

MADDE 6

Söz konusu maddeyle 6360 sayılı Kanunla büyükş ehir belediyesi sınırlarının il mülki sınırlarına genişletilmesi sonucu, belediye mücavir alanı içinde kalan otobüs, kamyon ve çekici türü araçlar takograf kullanımından muaf hale gelmiştir. Bu durum, söz konusu araçların hız ve sürüş sürelerinin denetlenememesine neden olmaktadır. Düzenlemeyle, trafik güvenliği ve sürücü haklarının korunması amacıyla: tüm ilgili araçlar için takograf ve hız sınırlayıcı cihaz zorunluluğ u getirilmesi, takograf kartı kötüye kullanımının önlenmesi, takograf kayıtlarının saklanması ve denetlenmesi, ihlallerin sınıflandırılarak caydırıcı cezaların artırılması, trafikten men ve idari para cezalarına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi, ilgili yönetmeliğ in dört bakanlık koordinasyonu ile çıkarılması, çalışma ve dinlenme süresi denetimlerinin veri tabanı üzerinden yapılabilmesi, 2918 sayılı Kanundaki ceza ibarelerinin uyumlaştırılması ve ehliyet iadesinde tüm para cezalarının tahsil edilmesi şartının getirilmesi amaçlanmaktadır. Hız sınırlayıcı kullanımı zorunlu hale getirilmesi öngörülen araçların model yılı ve cinslerinin yönetmelikle belirlenmesi teklif edilmiştir.

Hukuki belirlilik ilkesi çerçevesinde kanunların açık, anlaşılabilir, öngörülebilir ve kanunilik ilkesini temin eder nitelikte olması gerekir. Ancak söz konusu bent içerisindeki zorunluluğ a tabi tutulacak araçların belirlenmesinin büsbütün yönetmelik vasıtasıyla idarenin takdirine bırakılması Anayasaya aykırıdır. Bu nedenle “Özellikleri, model yılları ve cinsleri yönetmelikte belirtilen araçlarda hız sınırlayıcı bulundurulması, kullanılır durumda olması ve kullanılması zorunludur” ibaresinin kanun metninden çıkarılması anayasal gereklilikler çerçevesinde elzemdir.

Söz konusu yasa teklifine eklenmek istenen “yönetmelikle düzenlenir” ifadesi, münhasıran kanunla düzenlenmesi gereken konuları idarenin tasarrufuna bırakıp hukuku zorlayarak keyfi düzenleme yapmaya alan açma çabasıdır. Diğ er yandan, kime verildiğ i ve

sınırlarının ne olduğu belli olmayan bir yetkinin muğlak biçimde tanınması hukuk devleti ilkesi ile bağdaşmamaktadır. Bu durum, Anayasa’nın ruhuna ve sözüne açıkça aykırıdır. Kanunla düzenlenecek ve düzenlenmesi gereken bir konuyu idarî tasarrufa bırakmak ve keyfi kararlara yol açmak Anayasa’nın 2, 7, 11, 88, 123’üncü maddelerine aykırıdır. Anayasaya açıkça aykırı olan bu cümlelerin teklif metninden çıkarılmasına yönelik değişiklik önergemiz yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

MADDE 10

Kanun teklifinin ilgili maddesinde geçen “keyfi hareketler” ibaresi, Anayasa’da güvence altına alınmış hukuki belirlilik ve ölçülülük ilkeleri bakımından ciddi sakıncalar doğurmaktadır. Anayasa Mahkemesi içtihatlarında da vurgulandığı üzere, belirlilik ilkesi, hukuk devleti ilkesinin ayrılmaz bir parçasıdır ve bireylerin, hak ve yükümlülüklerini önceden öngörebilmelerini, hangi fiilin hangi hukuki sonuçlara yol açacağını bilmelerini gerektirir (AYM, E.2013/89, K.2014/99; E.2009/59, K.2011/69). Bu bağlamda, normların açık, anlaşılır ve sınırları net biçimde çizilmiş olması gerekir.

Ancak “keyfi hareketler” ibaresi, hukuki anlamı belirsiz, öznel yorumlara açık ve içeriği öngörülemez bir ifadedir. Hangi somut davranışların “keyfi” sayılacağı, uygulayıcının kişisel kanaatine göre değişebilecektir. Bu durum normun öngörülebilirliğini ortadan kaldırmakta, bireyler açısından hukuk güvenliğini tehdit etmektedir.

Anayasa’nın 13. maddesine göre temel hak ve özgürlükler, yalnızca Anayasa’da belirtilen sebeplerle ve ancak ölçülülük ilkesi gözetilerek sınırlandırılabilir. Ölçülülük ilkesi ise elverişlilik, gereklilik ve orantılılık alt ilkelerinden oluşmaktadır. “Keyfi hareketler” gibi muğlak ve sınırları çizilmemiş bir kavram üzerinden bir yaptırım öngörülmesi, gereklilik ve orantılılık kriterlerini ihlal eder. Zira daha sınırlı, daha açık ve amaca hizmet eden bir düzenleme yapılabilecekken, ucu açık ve potansiyel olarak keyfi uygulamalara yol açabilecek bir hüküm ihdas edilmesi, temel hak ve özgürlüklere aşırı müdahale anlamına gelir.

“Keyfi hareketler” ibaresi, sadece belirsiz bir ifade olmakla kalmamakta, aynı zamanda yargısal denetime de açık olmayan sübjektif değerlendirmelere dayalı yaptırımlara yol açabilmektedir. Bu durum, idarenin takdir yetkisini sınırsızlaştırmakta, dolayısıyla anayasal hukuk devleti ilkesini ihlal etmektedir. Anayasa Mahkemesi ve Danıştay kararlarında da vurgulandığı üzere, idarenin takdir yetkisi geniş olsa dahi bu yetkinin kullanılmasında keyfilik kabul edilemez. Ancak norm metnine “keyfi” gibi hukuki içeriği netleştirilmemiş bir ifadenin

dahil edilmesi, doğrudan keyfi uygulamaların önünü açmakta, bireyin hukuk karşısında korunmasız kalmasına neden olmaktadır. Açıklanan nedenlerle söz konusu düzenleme, Anayasa'nın 2, 11 ve 13'üncü maddelerine açıkça aykırıdır.

MADDE 14

Maddeyle trafik kazalarına bağlı ölümlerin yüzde ellisinden fazlasının hız ihlali kaynaklı olması nedeniyle bu ihlallerin önlenmesi ve hız kurallarına azami derecede uyulmasının sağlanması amacıyla kilometre bazlı artışa göre yaptırım uygulanması yönünde düzenleme yapıldığı belirtilmektedir. Aynı zamanda radar tespit cihazlarına ilişkin olarak da birtakım düzenlemeler teklif edilmekte ve bu eşyaların müsaderesine yetkili makam olarak mülki amir belirlenmektedir. İdareye, güvenlik tedbirlerinin uygulanması hususunda böylesine geniş bir yetki verilmesi hem hukuk devleti ilkesine hem de yargı yetkisinin yalnızca mahkemeler tarafından kullanılabileceği hükmüne aykırılık teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra, madde ile öngörülen cezaların sosyal adaleti ortadan kaldıracak düzeyde, ölçüsüz ve orantısız olduğu da açıktır. Cezaya tabi hız aralıklarının birbirine çok yakın belirlenmesi ancak belirlenen para cezalarının her kademedede aşırı biçimde artırılması sebebiyle ölçülülük ilkesinin ihlal edildiği kabul edilmelidir.

Açıklanan gerekçeler ile söz konusu madde, Anayasa'nın ruhuna ve sözüne açıkça aykırıdır. Anayasa'nın 2, 5, 9, 10, 11, 13'üncü maddelerine açıkça aykırı olan bu maddenin teklif metninden çıkarılmasına yönelik değişiklik önergemiz yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

MADDE 19

Maddeyle yolcu ve eşya taşımacılığı yapan araçlar için kış mevsiminde kullanımı zorunlu olan kış lastiği uygulamasının diğer araçlara yönelik olarak da uygulanması suretiyle trafik güvenliğinin artırılması amaçlanmaktadır. Ayrıca yapılması öngörülen yeni düzenleme ile yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılan araçlar dışındaki diğer araçlara da kış lastiği kullanma zorunluluğu getirildiğinden bu maddeye ilişkin usul ve esasların Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığınca müştereken belirlenmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır. Yine maddede belirtilen idari para cezasının tutarını azaltmaya ve iki katına kadar artırmaya Cumhurbaşkanı yetkili kılınmaktadır.

Söz konusu yasa teklifinde cezaların artırılması ve azaltılması hususunda yürütme erkine tanınan orantısız yetki vasıtasıyla kanunla düzenlenmesi gereken hususlar idari tasarrufa bırakılmakta ve bu hususta yürütme organına geniş özgürlük tanınmaktadır. Bu durum, hukuk

devleti ilkesi ile bağdaşmamakta olup anayasanın ruhuna ve sözüne açıkça aykırıdır. Söz konusu düzenleme, Anayasa'nın 2, 7, 11, 88, 104 ve 123'üncü maddelerine aykırıdır.

TEKLİFİN MADDELERİNE İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Madde 1

Otoyollarda meydana gelen olaylarda, trafik zabıtasının yanı sıra acil ve zorunlu hallerde polis ve jandarmadan oluşan genel zabitanın görevlendirilmesi sağlanmaktadır. Buna göre, trafik zabıtası, otoyollardaki trafik olaylarına sorumluluk sahasıyla sınırlı olarak müdahale edebilecek. Bütün statüdeki jandarmalar trafik biriminde görevlendirilebilecek.

Madde 2

Kanun teklifinde yer alan maddeyle, Kanunun araçların satış, devir ve tesciliyle bu işlemlerle ilgili yetki ve sorumlulukları belirleyen 20'nci maddesinde değişiklik yapılıyor. Tescilli zorunlu ve ilk tescili elektronik ortamda yapılan araçların tescilinin satış işleminden sonra üç iş gününde yapılması düzenleniyor. Araç sahiplerinin vefat etmesi halinde mirasçılar, üç ay içerisinde kendi adlarına tescil belgesi almak zorunda olacak. Miras kalan araçları bu şekilde tescil etmeden trafikte kullananlara üç bin lira para cezası verilecek, araç tescile kadar trafikten menedilecek.

Madde 3

Tescil belgesi ve tescil plakası olmadan trafiğe çıkan araçların sürücülerine verilen cezaların tutarları arttırılmaktadır. Güncel tutara göre, yüzde 396,4 arttırılan ceza, 46 bin liraya çıkarılıyor. Trafikten çekilmiş aracı trafiğe çıkaranlar için ise geriye dönük vergi borcu çıkarılması düzenlenmiştir. Hurda aracı trafiğe çıkaran sürücülere verilen cezaların da arttırılması düzenlenmiştir. Hurda aracın trafiğe çıkarılmasına ilişkin ceza, güncel tutarına göre yüzde 146 oranında artırılarak 46 bin liraya çıkarılmaktadır.

Madde 4

Plakaya yönelik ihlaller düzenlenmektedir. Sürücülerin hız ihlali, alkol etkisinde veya sürücü belgesiz araç kullanmak gibi daha ağır yaptırımı olan ihlallerin yaptırımlarına maruz kalmamak adına plakaya yönelik ihlaller gerçekleştirildiği belirtilmiştir. Plakanın farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapan, tescilli aracı plakasız kullanan, başka bir aracın plakasını kullanan, sahte plaka takan, tescilsiz plaka kullanan

sürücülere ağır para, sürücü belgesinin geri alınması ve aracın trafikten men edilmesi gibi ağır cezalar getirilmektedir.

Yönetmelikte belirtilen nitelik veya ölçülere aykırı plaka takan, öngörülen sayıda plaka takmayan sürücülere verilen yasada 412 lira, güncel olarak ise üç bin 39 lira olan ceza dört bin liraya çıkarılıyor. Mevcut yasaya göre bu durumda olanlara plakalarını düzeltmeleri için 7 gün süre veriliyordu. Teklifte ise bu araçların plakaları uygun duruma getirilinceye kadar trafikten men edilmesi kuralı getiriliyor.

Halen tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapan sürücülere 14 bin lira idari para cezası verilmesi öngörülmektedir. Bu durumda olanların cezası 2025 yılındaki güncel duruma göre yüzde 3.547 oranında, yani 35 kat artırılıyor. Ayrıca aracın 30 gün süreyle trafikten men edilmesi düzenlenmektedir.

Tescilli aracı plakasız kullanan sürücülere yasada bin 698 lira güncel miktarı ise 15 bin 712 lira olan verilen para cezası güncel haline göre yüzde 192 oranında artırılarak 46 bin liraya çıkarılıyor. Sürücülerin de ehliyetine 30 gün süreyle el korulması, aracın 30 gün süreyle trafikten men edilmesi öngörülmüyor. Bu kabahati son ihlalden geriye doğru iki ve daha fazla işleyenlere ise her bir ihlal için 140.000 lira para cezası uygulanacak. Sürücü belgesi 60 gün süreyle geri alınacak, araç da 60 gün trafikten men edilecek.

Başka bir araca ait tescil plakasını, sahte plakayı, tescil edilmemiş plakayı takan veya kullananlara verilen para cezası güncel haline göre yüzde 202 oranında artırılarak 140 bin liraya çıkarılıyor. Sürücü belgesi 30 gün süreyle geri alınacak araç 30 gün trafikten men edilecek. Geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla bu kuralı ihlal edenlere her ihlal için 280 bin lira para cezası verilecek. Sürücü belgesi 60 gün geri alınacak, araç da aynı süre trafikten men edilecek.

Teklifle bu kişilerin Türk Ceza Kanunu’nun 204. maddesi hükmüne göre cezalandırılmaları da öngörülmüyor. TCK’nın 204’üncü maddesi, “Bir resmi belgeyi sahte olarak düzenleyen, gerçek bir resmi belgeyi başkalarını aldatacak şekilde değiştiren veya sahte resmi belgeyi kullanan kişilerin, iki yıldan beş yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılmalarını” öngörmektedir.

Plaka nedeniyle trafikten men edilen araçların plakaları men süresinin sonunda uygun hale getirilmediği sürece araç teslim edilmeyecek.

Bu düzenlemeler kapsamında geri alınan sürücü belgeleri, verilen idari para cezasının tamamı ödenmedikçe iade edilmeyecek.

Madde 5

Teklifle, kanunun, “Geçici trafik belgeleri ile geçici tescil plakaları” başlıklı 25. maddesinin üçüncü fıkrasının değiştirilmesi önerilmektedir. Değişiklik yapılması öngörülen 25. madde, tescilsiz olup karayolunda geçici olarak kullanılacak araçlara mali mesuliyet sigortası yaptırılması koşuluyla geçici trafik belgesi ve geçici tescil plakası alma zorunluluğunu düzenlemektedir.

Bu maddeye uymayanlara, tescili zorunlu ve karayolunda geçici olarak kullanılacak aracı, geçici trafik belgesi ve geçici tescil plakası almadan trafiğe çıkaran, bu belge ve plakayı süresi bittiği halde kullananlara verilen para cezası da güncel hali olan iki bin 167 liradan 46 bin liraya çıkarılıyor. Para cezasının güncel haline göre yüzde 20 kat arttırılması düzenlenmektedir. Ayrıca aracın 30 gün süreyle trafikten menedilmesi kuralı getirilmektedir.

Bu ihlali, son ihlalden geriye doğru bir yıl içerisinde iki ve daha fazla işleyenlere de her bir seferinde 140 bin lira ceza verilmesi aracın da 60 gün süreyle trafikten menedilmesi öngörülmektedir.

Madde 6

Maddeyle, “Araçlarda bulundurulması zorunlu gereçler” başlıklı 31.madde tümüyle değiştirilmektedir. Büyükşehir belediyelerinin sorumluluk alanlarında faaliyet gösteren belediye otobüsü, kamyon ve çekici cinsi araçlara takograf takma zorunluluğu getirilmektedir. Model yılları ve cinsleri daha sonra yönetmelikle belirlenecek olan araçlarda hız sınırlayıcı bulunması ve kullanılır durumda olması da zorunlu kılınmaktadır. Nitelik ve nicelikleri yönetmelikte belirtilen gereçlerin bulunmadığı araçlara uygulanan ve güncel tutar 993 lira olan para cezası bin liraya yükseltilmiştir.

Kamyon, çekici ve otobüslerde, takograf bulundurmayanlara verilen ve güncel tutarı 4 bin 512 lira olan para cezası yüzde 1.562 oranında artırılarak 75 bin liraya çıkarılmaktadır. Bu teklifle getirilen model yılı ve cinsi yönetmelikle belirlenecek araçlarda hız sınırlayıcı bulundurulmaması nedeniyle verilecek idari para cezası ise 75 bin lira olarak belirlenmektedir. Nitelikleri yönetmelikle belirlenen gereçleri bulundurmayan, takograf ve hız sınırlayıcısı olmayan araçlar eksiklikleri giderilinceye kadar trafikten menedilecek.

Hız sınırlayıcı zorunluluğu getirilen araçların model yılı ve cinsini belirleme yetkisinin yönetmeliğe bırakılması, suç ve cezaların kanuniliği ilkesine aykırılık teşkil etmektedir.

Taksimetre bulundurmayan taksilere verilen ve güncel tutarı 4 bin 512 lira olan para cezası da yüzde 920 oranında artırılarak 46 bin liraya çıkarılmaktadır.

Takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcılara müdahalede bulunarak yanlış veri üretecek duruma getiren veya bu durumdaki cihazları kullananlara Türk Ceza Kanunu’nun Yürürlük ve Uygulama Şekli Hakkında Kanu’nun 7. maddesine göre idari para cezasına dönüştürülen ve güncel tutarı 70 bin 594 lira olan idari para cezası teklifle 185 bin liraya çıkarılıyor.

İhlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde bu kurala iki veya daha fazla uymayanlara ise her bir ihlal için 370 bin lira para cezası uygulanacak. Bu ihlali yapan sürücülerin sürücü belgesi ilk ihlalde 30 gün, bir yıl içerisindeki ikinci ve daha fazla ihlallerde ise 90 gün geri alınacak.

Takograf bulundurulması zorunlu olan araçların sürücülerinin takograf sürücü kartı kullanmaması ya da kendisine ait bozuk veya geçersiz bir takograf sürücü kartını veya başka bir sürücüye ait takograf sürücü kartını takograf cihazına takarak araç kullananlara 75 bin lira para cezası verilecek. Geriye doğru bir yıl içerisinde bu kurala iki veya daha fazla uymayanlara ise her bir ihlal için 150 bin lira para cezası uygulanacak. Bu ihlali yapan sürücülerin sürücü belgesi ilk ihlalde 30 gün, bir yıl içerisindeki ikinci ve daha fazla ihlallerde ise 90 gün geri alınacak. Kendilerine ait takograf sürücü kartını başkalarının kullanımına verenler ise 75 bin lira para cezası ödeyecekler. Trafik zabıtası, takograf kayıtları üzerinden de para cezası uygulayabilecek. Bu ihlaller nedeniyle geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için, verilen idari para cezalarının tamamının ödemiş olması koşulu aranacak.

Takograf bulundurulması ve kullanımı, cihaz ayarları ve kalibrasyonu ile kayıtların saklanması ilişkin ihlaller, takograf kayıtlarını saklama, taşıt kullanma, mola ve dinlenme süreleri, sürücülerin ve işletenlerin sorumlulukları, hangi ihlaller nedeniyle geçici olarak trafiğe çıkışına izin verileceği ve/veya trafikten men işlemi uygulanacağına ilişkin konular Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının görüşleri alınarak, İçişleri ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının bir yıl içinde birlikte çıkaracağı yönetmelikle belirlenecek.

Yönetmelikte düzenlenen takograf kullanımına ilişkin kurallara uymayanlara 3.000 lira, cihaz ayarları ve kalibrasyonuna ilişkin kurallara uymayanlara 10.000 lirası, kayıtların saklanması ilişkin kurallara uymayanlara 20.000 lira idari para cezası uygulanması düzenlenmektedir.

Madde 7

Maddeyle, araçlar üzerinde, ilgili mevzuata aykırı teknik değişiklik yapılması durumunda uygulanan para cezası 5 bin TL'ye çıkarılmakta ve mevzuata aykırı değişikliğin çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaracak özellikte olması durumunda ceza 16 bin TL'ye çıkarılmaktadır. Ayrıca ilgili mevzuat gereğince arkadan çarpmaya karşı koruma çerçevesi/yan koruma çerçevesi/devrilmeye karşı koruyucu yapı (ROPS) bulunması zorunlu olan araçlarda bu çerçevelerin bulunmaması veya bulunanların teknik şartlara uygun olmaması halinde uygulanacak olan yaptırımların caydırıcılığını artırmak amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 8

Ağırlık ve boyutları bakımından özelliği olan, başka ulaşım sistemleri ile taşınması mümkün olmayan, taşıma sınırını aşarak taşınması zorunlu olan yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlar için verilecek izne ilişkin hususların detaylı bir biçimde belirlenmektedir.

Tanımlanan standart ölçü ve ağırlıkların çok üzerinde yapılan taşımalar karayollarının kullanım ömürlerini azalttığı ve bakım-onarım giderlerini artırdığı için bu giderlerin işletene yansıtılabilmesi için maddede ayrıntılı düzenleme yapılmaktadır.

Madde 9

Sürücü belgesiz araç kullananlar ile mahkemelerce veya Cumhuriyet Savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlar ve sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananların sayısındaki artış göz önüne alınarak uygulanacak olan yaptırımların ağırlaştırılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Böylece, sürücü belgesi olmadan motorlu araçları kullananlara 40 bin lira ceza verilmesi düzenlenmiştir. Mahkemelerce veya Cumhuriyet savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası ceza verilmesi öngörülmüştür. Sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası, idari para cezası uygulanması düzenlenmiştir. Bu fıkra kapsamında motorlu araçların sürülmesine izin veren işletene de tescil plakası üzerinden 40 bin lira idari para cezası verilmesi düzenlenmiştir.

2918 sayılı Kanunun 3. maddesinde “işleten” ibaresi “araç sahibi olan veya mülkiyeti muhafaza kaydıyla satışla alıcı sıfatıyla sicilde kayıtlı görülen veya aracın uzun süreli kiralama, ariyet veya rehni gibi hallerde kiracı, ariyet veya rehin alan kişidir. Ancak ilgili tarafından başka bir

kişinin aracı kendi hesabına ve tehlikesi kendisine ait olmak üzere işlettiği ve araç üzerinde fiili tasarrufu bulunduğu ispat edilirse, bu kimse işleten sayılır." şeklinde tanımlanmaktadır. İşleten ibaresi araç sahibini de kapsadığından yaptırımların uygulanmasında tekerrürün ve uygulamada yaşanan sorunların önüne geçmek amacıyla madde metninde güncelleme yapılarak "araç sahibine" ibaresi "işletene" şeklinde değiştirilmektedir.

Madde 10

Motosiklet, otomobil, kamyonet, panelvan, minibüs ve otobüs dışındaki araçların (kamyon, çekici vb.) iki veya daha fazla şeritli yollarda uygun şeritten gitmemeleri nedeniyle trafik güvenliği ve trafik düzeni ile ilgili zafiyetler oluşmaktadır. Bu nedenle bu tür araçların şerit izleme kuralları düzenlenmektedir. Bu kurallara uymayan sürücülere 10 bin TL idari para cezası uygulanacaktır.

Yerleşim yeri içerisinde bölünmüş karayolları ile yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında ve otoyollarda araçların ters istikamette sürülmesi birçok trafik kazasına sebebiyet vermektedir. Bu nedenle yerleşim yeri içerisinde bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürenlere 20 bin TL; otoyollarda veya yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürenlere 90 bin TL idari para cezası uygulanacaktır.

Yaya yollarında araç sürenler, bisiklet yolu ve bisiklet şeridinde bisiklet ve elektrikli skuter dışındaki taşıtları sürenler ve taşıt trafiğine kapalı yollarda araç sürenler hakkında uygulanacak yaptırımlara ilişkin özel bir düzenleme bulunmaması ve trafik düzensizliğinin önlenememesi nedeniyle bu ihlalleri yapanlar hakkında uygulanacak yaptırımların belirlenmesi ihtiyacıyla düzenleme yapılmaktadır. Buna göre bu kuralları ihlal edenlere 5 bin TL idari para cezası uygulanacaktır.

Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde ardı ardına birden fazla şerit değiştirme (makas atma) fiilinin yaptırımının yetersiz olması nedeniyle bu fiilin cezası 9.267 TL'den 90 bin TL'ye çıkarılmaktadır.

Düğün, asker uğurlama gibi kutlamalar nedeniyle oluşturulan konvoylar aracılığıyla veya münferiden ve keyfi olarak karayolunun kısmen veya tamamen trafiğe kapatılması nedeniyle birçok sorun yaşanmaktadır. Bu ihlallerin keyfilik unsuruyla yerine getirilmesi ayrıca vatandaş nezdinde kamu vicdanını da zedelemektedir. Söz konusu ihlalleri yapanlar hakkında uygulanacak yaptırımların belirlenmesi amacıyla düzenleme yapılmakta ve cezası 90 bin TL olarak belirlenmektedir. Bu kuralın otoyol, köprü, viyadük veya tünelde ihlal edilmesi halinde

verilecek idari para cezası ile sürücü belgesi geri alma ve araç trafikten men süreleri iki kat olarak uygulanır.

Ek olarak; makas atanların, otoyollarda veya yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürenlerin ve konvoy yapanların sürücü belgeleri 60 gün süreyle geri alınacak, araçlar ise 30 gün süreyle trafikten menedilecektir.

Trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip eden veya bu amaçla araçtan inen sürücülere 180 bin TL idari para cezası uygulanacak, sürücü belgeleri 60 gün süreyle geri alınacak, araçlar 30 gün süreyle trafikten menedilecektir.

Ters istikamette araç sürdüğü ya da trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip ettiği, saldırı amacıyla araçtan indiği gerekçesiyle sürücü belgeleri geri alınan sürücülerin, ehliyetleri psikoteknik değerlendirmeden geçirilmesinin ardından iade edilecektir.

Karayollarında trafiğin akışına yönelik kurallara uymadığı dolayısıyla sürücü belgeleri geri alınan sürücülerden, son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru 5 yıl içinde sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilecektir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekecektir.

Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psikoteknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hali bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunlu olacaktır.

Madde 11

Trafik görevlilerinin uyarı ve işaretlerine uymayanlara 3 bin lira idari para cezası verilecektir. Trafik ışıklarına uymayan sürücüler ise 5 bin lira idari para cezasına çarptırılacaktır.

Trafik işaretlerine ve yönetmelikte gösterilen diğer kural, yasak, zorunluluk veya yükümlülüklerle uymayanlara biner lira idari para cezası uygulanacaktır.

Kırmızı ışık ihlalinin tekrarlanması halinde kademeli olarak artırılacak cezalar uygulanacaktır. Kırmızı ışık ihlali yapan sürücülere, son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru 1 yıl içinde ikinci defa ihlal edilmesi halinde 10 bin lira, üçüncü defa ihlal edilmesi halinde 15 bin lira,

dördüncü defa ihlal edilmesi halinde 20 bin lira, beşinci defa ihlal edilmesi halinde 30 bin lira, altıncı defa ihlal edilmesi halinde 80 bin lira idari para cezası verilecektir.

Polislerin uyarı ve işaretlerine rağmen "dur" ikazına uymayarak kaçanlara 200 bin lira idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri 60 gün süreyle geri alınacak ve araç 60 gün süreyle trafikten menedilecektir.

Kırmızı ışık ihlali yaparak trafik kazasına sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri 60 gün süreyle geri alınacaktır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde ışıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli olanına uyma kuralını; 3 defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri 30 gün, 4 defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri 60 gün, 5 defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri 90 gün süreyle geri alınacaktır. Bu kapsamda geri alınan sürücü belgeleri geri alma süresi sonunda sürücünün psikoteknik değerlendirmeden geçirilerek sürücü belgesi almasına mani hali olmadığının anlaşılması şartıyla iade edilecek.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde ışıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli olanına uyma kuralını 6 defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri iptal edilecektir. Bu madde kapsamında sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekecek. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması, sürücü belgesinin iptal tarihinden itibaren en az 1 yıl geçmiş olması ve tabi tutulacakları psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hali bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunlu olacak.

Madde 12

0.50 promilin üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücülere verilen idari para cezası 700 liradan (2025 yılı için 9.267 TL) 25 bin liraya yükseltilecektir.

Beş yıl içinde ikinci kez alkollü araç kullanırken yakalanan sürücüler uygulanan idari para cezası 877 liradan (2025 yılı için 11.622 TL) 50 bin liraya çıkarılacaktır. Bu sürücüler, ihlalin üç veya daha fazla tekrarı halinde ise uygulanacak ceza ise 1.407 liradan (2025 yılı için 18.677 TL) 150 bin liraya çıkarılmaktadır.

Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere 150 bin lira idari para cezası uygulanacak ve sürücü belgesi iptal edilecektir. Bu kişiler hakkında ayrıca Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanacak.

Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekecektir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için belgenin iptal edildiği tarihten itibaren en az 5 yıl geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması, sürücülerin psikoteknik değerlendirmeden geçmesi ve resmi sağlık kurumlarından sürücülüğe engel hali bulunmadığını gösteren sağlık kurulu raporunun sürücü kursuna ibrazı zorunlu olacaktır.

Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığının ya da alkolün kandaki miktarının kolluk tarafından tespit edilmesi için ölçüm yaptırmayan sürücülere 150 bin lira idari cezası verilecek ve sürücü belgesi 5 yıl süreyle geri alınacaktır.

Geçici olarak geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için ilgili kişi hakkında Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şartı aranacaktır.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru 5 yıl içinde toplamda 3 defa alkollü veya uyuşturucu madde etkisiyle yük ve yolcu taşımacılığı yapan araçları kullananların ehliyetleri iptal edilecek. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekecek.

Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için belgenin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması, sürücülerin psikoteknik değerlendirmeden geçmesi ve resmi sağlık kurumlarından sürücülüğe engel hali bulunmadığını gösteren sağlık kurulu raporunun sürücü kursuna ibrazı zorunlu olacaktır.

Madde 13

Maddeyle, ticari araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süresi kuralları güncellenmektedir, yaptırımlar ağırlaşmaktadır.

“Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)” çerçevesinde uyumlaştırılması amaçlanmaktadır.

İşleten, sürücünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın aracın söz konusu düzenlemede belirtilen hükümlere aykırı olarak kullanılmaması hususunda gerekli tedbirleri almak ve denetimini yapmakla yükümlü olacaktır.

Sürücüye, belirtilen günlük sürekli taşıt kullanma süresinin bir saate kadar aşılması halinde bin lira, bu sürenin bir saatten fazla aşılması halinde 3 bin lira, günlük toplam taşıt kullanma süresinin bir saate kadar aşılması halinde 3 bin lira, bir saatten 3 saate kadar aşılması halinde 5 bin lira, 3 saat ve daha fazla süreyle aşılması halinde ise 10 bin lira idari para cezası uygulanacaktır.

Sürücüye, haftalık veya birleşik iki haftalık taşıt kullanma süresinin 4 saate kadar aşılması halinde 10 bin lira, 4 saatten 15 saate kadar aşılması halinde 15 bin lira, 15 saat ve daha fazla aşılması halinde 20 bin lira, günlük dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde 3 bin lira, haftalık dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde ise 5 bin lira idari para cezası kesilecek.

Sürücünün aynı zamanda işleten olması durumunda idari para cezaları iki kat olarak uygulanacaktır.

Sürücünün aynı zamanda işleten olmaması durumunda ise sorumluluklarını yerine getirmeyen işletene de idari para cezaları tescil plakası üzerinden iki kat olarak uygulanacaktır.

Araç kullanmak üzere birden fazla sürücünün görevlendirilmesinin zorunlu olduğu hallerde araçta bulunması gereken sürücülere ilişkin ilgili hususlara uymayan işletene 10 bin lira idari para cezası kesilecek.

Madde 14

Radar cezası düzenlemesi 2026'dan itibaren yürürlüğe girecektir.

Maddeyle, kanunun 51. maddesi değiştirilerek, hız sınırını aşanlara uygulanacak ceza yöntemi ve ceza tutarları değiştiriliyor. Radar hız tespitleri sonucu kesilecek ceza tutarları misliyle yükseltildiği gibi, “yerleşim yeri içinde ve dışında” yeni teklifte belirtilen hız limitlerinin aşımı halinde cezaların kademeli arttırılması düzenleniyor.

Hız aşımı cezalarında alt sınır mevcutta iki bin 167 TL, üst sınır 9267 TL iken; yeni alt sınır iki bin TL, üst sınır ise 30.000 TL olacak. Ne var ki, alt ve üst sınırlar arasında mevcut Kanunda toplam 3 kademe varken, yeni düzenlemede şehir içi ve dışındaki hız aşımalarında alt ve üst sınırlar arasında her 5 ve 10 km’de bir katlanan ceza aralıkları olacak.

Hız limitlerinde yerleşim yeri içi ve dışı ayrımı getirilmektedir. Bir yılda beş kez aşırı hız sonucu ehliyeti alınan sürücü, psikoteknik muayeneden geçmeye devam edecek. Radarı bildiren, hız limitlerini uyarın tüm cihazların suç aleti sayılması ve toplatılarak kamu mülkiyetine geçirilmesine devam edilecek. Ancak para cezası sürerken hapis cezası kaldırılıyor.

Hız limiti aşıldıkça cezaların katlanması ve hesaplama yönteminin değiştirilmesi, “kazaların önlenmesi” amacı üzerinden sunulsa da kesilecek cezaların yüksekliği, zaten alıngıncı düşmüş vatandaşın gelirinin önemli bir kısmının daha “radar cezası” adı altında devlete aktarılmasına yol açmaktadır. Kamuya kaynak sağlamak için, “trafik canavarıyla mücadele” adı altında bir ek kalemin yaratılması riski vardır. Yeni cezaların hesaplama yöntemi ve katlanan ceza tutarları, ölçülülük, orantılılık açısından tartışmalıdır.

Ayrıca; 2025 yılı Cumhurbaşkanlığı Yıllık Programına göre, “Eurostat 2022 verisiyle, her 1000 kişi başına düşen otomobil sayısı İsveç’te 473, Birleşik Krallık’ta 491, Almanya’da 578 ve İspanya’da 553 iken Türkiye’de 167’dir. Diğer taraftan, milyon otomobil başına düşen can kaybı sayısı İsveç’te 46, Birleşik Krallık’ta 52, Almanya’da 57 ve İspanya’da 66 iken Türkiye’de 366’dır.”

Teklifin 14’üncü maddesi radar cezalarını sadece artırmıyor ve son derece sorunlu bir yeni hesaplama yöntemi getiriyor. Bu hesaplama yöntemi değişikliğiyle artık şehir içi ve dışı ayrımı getiriliyor ve yaklaşık her 5 ila 10 km’de bir katlanacak yeni radar cezası tutarları belirlenmektedir. Bu cezalar her yıl yeniden değerlendirme oranına göre artacağına göre, yüksek enflasyon ortamında (örneğin 2025 için yeniden değerlendirme oranı %43’ün üzerinde uygulandı) bu cezalar birçok dar gelirli vatandaşın maaşının/harcanabilir gelirinin ufak bir gaza basmayla eritileceği gerçeğini gizlemektedir.

Madde 15

Maddeyle, geçiş üstünlüğü olduğu kanunda açıkça sayılan araçlara (itfaiye, ambulans, zabıta, polis) yol vermeyenlere, engel olanlara yüksek para cezası kesilmesi düzenlenmiştir. Ambulans, itfaiye, hasta yetiştiren, orman yangınına giden araçları engelleyenlere 46 bin TL ceza, ehliyet 30 gün el koyma ve aracın 30 gün trafikten men cezası verilmesi düzenlenmiştir. Ehliyeti alınan kişinin, kanundan kaynaklı tüm cezaları ödemedikçe ehliyeti geri verilmeyecektir. 5 yıl içinde 2 defa ehliyeti alınan sürücünün ehliyeti tümüyle iptal edilecek, psikoteknik testten ve psikiyatr muayenesinden geçmeden yeniden ehliyet kursuna yazılamayacak.

Güvenlik amaçlı acil olay yerine yetişen zabıtaya, kaza yerine yetişen ya da kaçanı takip eden polis aracına, afetlerde görevli araca, üst makam araçlarına, görevi gereği geçiş üstünlüğü olan araçların geçişini engelleyene ise 15 bin TL ceza kesilecektir.

Madde 16

Maddeyle, takip mesafesine uymayan sürücülere 5 bin TL ceza kesilmesi düzenlenmiştir. “Şerit izleme”, “Trafikle karşılaşma” kurallarına uymayanlara, “diğerlerini engelleyecek kadar yavaş süren ve aniden yavaşlayanlara” ise bin TL ceza kesilmeye devam edilmesi öngörülmüştür.

Madde 17

Maddeyle, Kanunun 57. maddesindeki değişiklikle, teklifin 16. maddesinde olduğu gibi, kavşak düzenlemelerine aykırı hareket eden sürücülere tektip ceza yerine, en çok ihlal edilen kurallar göz önünde tutularak farklı tutarlarda ceza kesilmesi öngörülmüştür. Kavşaklardaki kazalara daha fazla yol açan ihlallere artık 5 kat daha fazla ceza kesilmesi düzenlenmiştir.

Madde 18

Maddeyle, Kanunun 65 inci maddesinin başlığı “araçların yüklenmesi” iken “yükli ve yüksüz araçlar” olarak değiştirilmektedir.

Taşımacılık sektöründeki cezalar yüzde 17 ile yüzde bin 429 arasında değişen oranda arttırılmaktadır. Yüklü ve yüksüz araçların usule aykırılıklarında uygulanacak ceza tutarları değiştirilmektedir. Ağırlık ve boyut denetimini engelleyen, uyarılara rağmen tartı/ölçü kontrolüne girmeyenlere 60 bin TL ceza kesilmesi öngörülmektedir.

Taşıması özel izne tabi olduğu halde, bu izin alınmadan ya da izindeki şartlar sağlanmadan yüklenen yük için ceza 4 bin 198 TL’den 60 bin TL’ye çıkarılıyor. Tehlikeli ve zararlı maddeleri gerekli izin ve tedbirleri almadan taşıyanlara kesilen 4 bin 198 TL’lik ceza, 20 bin TL’ye çıkarılmaktadır. Azami yüklü ağırlığın aşılması halinde kesilecek cezalar yüzde 17 arttırılmaktadır. Anayasa Mahkemesi’nin maddedeki iptal kararın uyum düzenlemesi yapılmaktadır.

Madde 19

Maddeyle, kanunun “kış lastiği zorunluluğu” başlıklı 65/A maddesinde değişiklik yapılarak sadece ticari araçlar için değil, tüm araçlar için kış lastiği zorunlu hale getirilmesi düzenlenmiştir. Kış lastiği takmadığı tespit edilenlere 6 bin TL ceza kesilmesi düzenlenmiştir.

Cumhurbaşkanı mevcut kanunda olduğu gibi bu cezaları indirme ya da 2 katına kadar artırma yetkisini korumaktadır.

Madde 20

Maddeyle, kanunun 66. Maddesinde değişiklik yapılarak, “Bisiklet, elektrikli skuter, motorlu bisiklet ve motosiklet sürücülerine” yeni cezalar getirilmesi öngörülmektedir. Teklifte mevcut kanundaki gibi her ihlale karşılık tektip ceza değil, kaza verileri ve şikayetler kapsamında belli ihlallere daha çok ceza getiriliyor. Kısacası kazaya yol açan ihlallere göre kanundaki ceza tutarları farklılaştırılıyor, yeni cezalar ekleniyor. Kurallar ve yasakları içeren birinci fıkraya eklenen “f)” bendiyle şov amaçlı motor gösterileri daha yüksek idari para cezasıyla karşılaşacak.

Motorlu bisiklet ve motosiklet cinsi araçların, izin alınarak yapılan gösteriler dışında tek tekerlek üzerinde, sele üzerine yatarak, sele üzerinde ayağa kalkarak, kendi etrafında döndürülerek, tekerleği kaydırılarak, sürüş güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek benzeri akrobatik hareketler yapılarak sürülmesi açıkça yasak kapsamına alınıyor. Bu sürücülere teklifle ayrıca eklenen ikinci fıkrayla 46 bin TL ceza kesilecek, sürücü belgeleri 60 gün geri alınacak, araçlar 60 gün trafikten men edilecek. Ehliyetini geri almak isteyen sürücü, bu 60 günün sonunda psikoteknik muayeneden geçirilecek ve sadece 46 bin TL cezayı değil eğer varsa 2918 s. Kanun kapsamındaki tüm cezalarını ödemesi şartıyla ehliyetine kavuşacak.

Madde 21

Maddeyle, Kanunun “Araç manevralarını düzenleyen kurallar” başlıklı 67. maddesinde değişiklik yapılmaktadır. Kamuoyunda “drift” atmak olarak bilinen ve herhangi bir zorunluluk olmaksızın, karayollarında dönüş kuralları dışında bilerek ve isteyerek aracın el freninin çekilmesi suretiyle veya başka yöntemlerle aracın ani olarak yönünün değiştirilmesi veya kendi etrafında döndürülmesi şeklindeki drift atma yasağına uymayan sürücülere kanun metninde 5 bin 10 TL, 2025 yılı itibariyle 46 bin 392 TL olan idari para cezası 140 bin TL.’ye çıkarılmaktadır.

Maddenin üçüncü fıkrasında yapılan değişiklik ile sürücü belgesi iptal edilenler açısından yeniden sürücü belgesi alabilmeleri için halihazırda zorunlu olan sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için iki yeni şart getirilmiştir. Bunlardan ilki, sürücü belgesinin iptal edildiği

tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma sürelerinin dolmuş olmasıdır. İkinci şart ise hem trafik idari para cezasının hem de idari para cezasının ödenmiş olması şartıdır.

Maddeye eklenen son fıkra ile sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemlerinin Kanunun 6. Maddesinde sayılan Trafik zabıtası, bunun olmadığı yerlerde polis ve jandarma tarafından yapılabileceği belirlenmektedir.

Madde 22

Kanunun “Yarış ve koşulara ait kurallar” başlıklı 70’inci maddesinde, üç değişiklik yapılmaktadır.

-Birinci değişiklik olarak maddenin birinci fıkrasının (b) bendinde İçişleri Bakanlığı tarafından verilecek izin için ön şart olarak Bayındırlık Bakanlığından alınacak uygun görüş için Bakanlığın isminin değişmesi nedeniyle Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı metne eklenmektedir.

İkinci değişiklik ise İzin alınmadan yapılan yarış ve koşuları ile ilgilidir. Yapılan değişiklikle öncelikle bu yarış ve koşuları düzenleyenler ile yarış yapan motorlu araç sürücülerine uygulanacak idari para cezaları ayrıştırılmış ve bu yarış ve koşuları düzenleyenlere uygulanacak idari para cezaları 7,2 TL., (2025 yılı itibarıyla 4,512 TL) ‘den 16.000 TL’ye çıkarılmaktadır. Güncel tutar yaklaşık 3,5 kat arttırılmaktadır.

Maddeye eklenen beşinci fıkra ile Yarış yapan motorlu araç sürücülerine uygulanacak idari para cezası 46.000 TL olarak belirlenmiş ve bunların ehliyetlerine iki yıl süreyle el konulması ve yarış yapılan araçların da 60 gün süreyle trafikten men edilmesi düzenlenmiştir.

Üçüncü olarak maddeye yeni fıkralar eklenmektedir. Maddeye eklenen altıncı fıkra ile geri alınan sürücü belgelerinin iade edilmesi için öncelikle psiko-teknik değerlendirme belgesinin ibrazı ile bu kanun kapsamında verilen idari ve trafik idari para cezalarının tamamının ödenmiş olması şartları getirilmektedir.

Maddeye eklenen yedinci fıkra ile son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye yönelik 5 yıl içinde sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgelerinin iptal edileceği ve bu sürücülerin yeni sürücü belgesi almaları için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlardan başarılı olmaları şartları getirilmiştir. Ayrıca, bu kişilerin yeni ehliyet alabilmeleri için iki yıllık sürenin geçmiş olması şartı getirilmiştir. Ayrıca sürücü kurslarına katılmalarından önce bu kanun kapsamında verilen idari ve trafik idari para cezalarının tamamının ödenmiş olması şartı ile psiko-teknik değerlendirme sonucunda olumlu raporu sürücü kursuna sunma şartı getirilmiştir.

Söz konusu şartların yerine getirilip getirilmediğinin tespiti ve kontrolü için de kamu otoritesine yükümlülük getirilmeli ve sürücü kurslarına da bu sorumlulukları ile ilgili yaptırım düzenlenmelidir.

Maddeye eklenen son fıkra ile sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemlerinin Kanunun 6. Maddesinde sayılan Trafik zabıtası, bunun olmadığı yerlerde polis ve jandarma tarafından yapılabileceği belirlenmektedir.

Madde 23

Kanunun “Geçiş üstünlüğüne sahip araçlar ve sürme kuralları” başlıklı 71. maddesinde yapılan değişiklikle zorunluluk olmadığı halde geçiş üstünlüğü hakkını kullanan sürücülere 1,8 TL., olan idari para cezası (2025 yılı itibarıyla 993 TL) 46.000 TL’ye çıkarılmıştır. Ayrıca madde metnindeki “gereksiz” ibaresi çıkarılarak tartışmalı bir kavram madde metninden çıkarılmıştır.

Madde 24

Kanunun “Ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarının kullanılması” başlıklı 72 nci maddesindeki değişikliklerle; Maddede belirlenen idari para cezaları ağırlaştırılmakta ve trafikten men cezası getirilmektedir.

Maddenin birinci fıkrasında düzenlenen ve araçlarda ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları yönetmelikte gösterilen şartlara uygun olarak ve kamunun rahat ve huzurunu bozmayacak şekilde kullanmayanlara uygulanacak idari para cezası 3.000 TL. olarak uygulanacaktır.

Maddeye eklenen ikinci fıkra ile kanunlara ve yönetmeliğe aykırı olan ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları ile sürücünün izleme ve kullanma sahası içinde kalan görüntü cihazlarını bulundurma veya kullanma halinde 21.000 TL idari para cezası ile aracın 30 gün trafikten men edilmesi cezası getirilmektedir. Öncelikle, maddenin birinci fıkrasında tanımlanan “kamunun rahat ve huzurunu bozma” fiil veya eylemi oldukça subjektif değerlendirilebilecek bir tanımlamadır.

Madde 25

Maddeyle kanunun, “tedbirsiz ve saygısız araç sürme” başlıklı 73. maddesinde seyir halinde cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarını kullanan sürücülere uygulanacak olan 235 TL. (2025 yılı itibarıyla 2.167 TL.) idari para cezası 5 bin TL’ye çıkarılmaktadır. Ayrıca maddeye yeni cezalar getirilmektedir. Buna göre son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren

geriye doğru bir yıl için ikinci defa bu madde kapsamında ihlal halinde idari para cezası 10 bin TL olması ve üçüncü defa ve üzerindeki ihalelerde ise idari para cezasının 20 bin TL olarak uygulanması düzenlenmiştir. Yine yeni bir düzenleme olarak her ihlalde sürücü belgesinin 30 gün süreyle geri alınması düzenlenmiştir.

Maddede yapılan bir diğer değişiklikte, karayolunda araçların kamunun rahat ve huzurunu bozacak veya kişilere zarar verecek şekilde saygısızca sürülmesi, araçlardan bir şey atılması hallerinde sürücülere bin TL idari para cezası verilmesi düzenlenmiştir.

Maddeye eklenen son fıkra ile geri alınan sürücü belgelerinin iadesi için kanun kapsamında verilen idari para cezalarının ödenmesi şartı getirilmekte ve sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemlerinin Kanunun 6. Maddesinde sayılan trafik zabıtası, bunun olmadığı yerlerde polis ve jandarma tarafından yapılabileceği belirlenmektedir.

Maddede bulunan, “Karayolunda araçların kamunun rahat ve huzurunu bozacak” kavramı sübjektif bir tanımlamadır. Bunun daha açık ve objektif bir şekilde tanımlanması gerekir. Öte yandan araçlardan bir şey atılması halinde verilecek ceza miktarının da arttırılması yerinde olur.

Madde 26

Maddeyle, Kanun’un 78. maddesi başlığıyla birlikte değiştirilmektedir. Maddenin başlığı olan “Sürücülerin ve yolcuların koruyucu tertibat kullanma zorunluluğu” cümlesindeki tertibat kavramı “sistemleri” şeklinde değiştirilmiştir.

Sistemler kavramının açılımı da maddenin birinci fıkrasında tanımlanmıştır. Buna göre, emniyet kemeri, koruma başlığı ve koruma gözlüğü, çocuk bağlama sistemi ile yönetmelikte belirlenen diğer koruyucu sistemleri içermektedir.

Maddenin birinci fıkrasında söz konusu koruyucu sistemleri kullanmayanlar açısından koruyucu sistemin kullanılmamış olacağı düzenlenmiş ve bu sistemlerin nitelikleri, nicelikleri, hangi araçlarda ve hangi tarihten itibaren hangi şartlarda bulundurulacağı ve kullanılacağıının yönetmelik ile belirlenmesi düzenlenmiştir.

Maddenin ikinci fıkrasında ise yönetmelikle cins ve sınıfları belirlenen araçlarda seyahat eden yolculara yönelik araç hareket etmeden önce ve seyahat esnasında sırasında emniyet kemerlerini bağlamaları konusunda uyarılarda bulunulması zorunluluğu getirilmektedir.

Maddenin üçüncü fıkrası ile emniyet kemeri takmayan sürücü ve yolculara 2.500 TL. idari para cezası uygulanacağı düzenlenmiştir. Ayrıca sürücülere son ihlalden geriye yönelik bir yıl

içerisinde dört defa veya daha fazla ihlal halinde sürücü belgesinin her seferinde otuz gün süreyle geri alınmasına yönelik ceza getirilmektedir.

Maddenin dördüncü fıkrası ile geri alınan sürücü belgelerinin iadesi için kanun kapsamında verilen idari para cezalarının ödenmesi şartı getirilmekte ve sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemlerinin Kanunun 6. Maddesinde sayılan Trafik zabıtası, bunun olmadığı yerlerde polis ve jandarma tarafından yapılabileceği belirlenmektedir.

Maddenin beşinci fıkrası ile koruma başlığı ve koruma gözlüğü kullanmayan sürücü ve yolculara 2.500 TL. idari para cezası uygulanacağı düzenlenmiştir. Ayrıca son ihlalden geriye yönelik bir yıl içerisinde ikinci defa ihlal halinde idari para cezasının 5.000 TL., üçüncü ve daha fazla ihlali halinde her seferinde 10.000 TL. idari para cezası verileceği düzenlenmektedir.

Yönetmelikle belirlenen diğer koruyucu sistemleri ile yönetmelikle belirlenen araçlarda yolculuk eden yolcuları hareket etmeden önce ve seyahat sırasında emniyet kemerlerini bağlama zorunluluğunu hususunda uyarmayanlara 1.000 TL. idari para cezası uygulanacağı düzenlenmiştir. Söz konusu fıkra yapılan düzenleme sorunludur. Cezaların kanuniliği ilkesi zedelenmektedir. “Yönetmelikte belirlenen diğer koruyucu sistemler” kanuni değildir. Bunların kanuna açık bir biçimde yazılması gerekir. Aynı şekilde “Yönetmelikte cins ve sınıfları belirtilen araçlar” ibaresi de yine aynı yönde bir sorun taşımaktadır. Bu nedenle madde metnine bunların hangi tür ve sınıfta araçlar olduğuna ilişkin net bir tanımlama yapılması zorunluluğu bulunmaktadır.

Maddenin yedinci fıkrası ile koruyucu sistemlere ilişkin ihlal nedeniyle hakkında işlem yapılan araçlarda bulunan sürücü ve yolcuların gerekli koruyucu sistemleri takmadan veya kullanmadan karayollarında seyrine izin verilmeyeceği düzenlenmiştir.

Maddenin son fıkrasında ise araçlardaki 15 yaşın altındaki çocuklarla ilgili düzenleme yapılmaktadır. Fıkra ile sürücülere araçlardaki 15 yaşın altındaki çocukların koruyucu sistemleri kullanmalarını sağlama zorunluluğu getirilmektedir. Bu zorunluluğu yerine getirmeyen sürücülere ise 5.000 TL. idari para cezası getirilmektedir.

Madde 27

Maddeyle, kanunun “trafik kazalarına karışanlar ile ilgili kurallar” başlıklı 81. maddesinin üçüncü fıkrasındaki değişikliklerle; anlaşma hali dışında maddi hasarlı, ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında, zabitanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılan veya kazada ölen, yaralanan veya maddi hasar var ise bu kaza trafiği, can ve mal güvenliğini etkilemiyorsa,

sorumluluğun saptanmasında yararlı olacak kanıt ve izler dahil, kaza yerindeki durumu değiştirmeme hükümlerine uymayan sürücülere uygulana idari para cezası 7.200.000 TL.’den (2025 yılı itibarıyla 4.512 TL.) 46.000 TL.’ye arttırılmaktadır.

Ayrıca üçüncü fıkraya eklenen cümlelerle Ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında zaruret hali dışında zabitanın izni olmadan olay yerinden ayrılanlara bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası getirilmektedir. Ayrıca bu şekilde olay yerinden ayrılanların sürücü belgelerinin iki yılı süreyle geri alınması düzenlenmiştir. Fıkraya eklenen son cümle ile sürücü belgesinin iadesi için bu kanun kapsamında verilen idari para cezalarının ödenmiş olması şartı getirilmektedir.

Madde 28

Maddeyle, motorlu bisikletlere zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırılma yükümlülüğü getirilmektedir. Ayrıca madde metnine "elektrikli skuter" ibaresi eklenerek bu araçlarla ilgili hukuki sorumluluğun genel hükümlere tabi olması sağlanmaktadır.

Madde 29

Maddeyle, idari para cezası karar tutanaklarına görevli ve yetkili personelin açık kimliği yerine sadece personel tanıtım numarasının yazılması öngörülmektedir.

Madde 30

Maddeyle, Türk plakalı araç kullanan yabancı sürücülerden tahsil edilemeyen trafik para cezalarının bu kişilerin ülkeye tekrar girişleri halinde tahsil edilmesi ve yine tahsil edilemezse bu kişilerin yurda girişine izin verilmemesi öngörülmektedir.

Madde 31

Maddeyle, kiralık araçlarda trafik kural ihlallerine ilişkin cezaların araç sahibi yerine, aracın kiralama süresi boyunca sorumluluğu üstlenen kiralayana yöneltilmesi ve tahsil edilmesi öngörülmektedir.

Madde 32

Maddeyle, belediye sınırları dahilinde ilgili mevzuata aykırı olarak yolcu taşımacılığı yapanlara uygulanacak idari para cezaları artırılmaktadır.

Madde 33

Maddeyle, Karayolları Trafik Kanunu’nun yasakladığı bir eylemi paylaşarak trafik kural ihlali yapmaya özendiren görüntülerin alenen yayılması ve övülmesinin önlenmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Madde 34

Maddeyle, takograf zorunluluğu getirilen araçlar için geçiş süreci düzenleniyor.

Madde 35-36

Yürürlük ve yürütme maddeleridir.

Hız sınırlarını aşanlara uygulanacak cezalara ilişkin 14, maddesi 31/12/2025 tarihinde, motorlu bisikletlere zorunlu mali sorumluluk sigortası yaptırılma yükümlülüğü getirilmesine ilişkin 28 inci maddesi yayımı tarihinden itibaren üç ay sonra, diğer maddeleri ise yayımı tarihinden itibaren iki ay sonra yürürlüğe girecektir.

MADDELERE İLİŞKİN ÖNERGELERİMİZ

Teklifte değiştirilmesini veya teklif metninden çıkarılmasını talep ettiğimiz düzenlemelere ilişkin önergelerimiz komisyonda dile getirilmiş ancak yeterli tartışma yapılmaksızın reddedilmiştir. Genel Kurulda değerlendirilmesi amacıyla aşağıda sunulmaktadır;

DÜZENLEMENİN TEKLİF METNİNDEN ÇIKARILMASI YÖNÜNDE VERİLEN ÖNERGELER

MADDE 6

Söz konusu maddeyle 6360 sayılı Kanunla büyükşehir belediyesi sınırlarının il mülki sınırlarına genişletilmesi sonucu, belediye mücavir alanı içinde kalan otobüs, kamyon ve çekici türü araçlar takograf kullanımından muaf hale gelmiştir. Bu durum, söz konusu araçların hız ve sürüş sürelerinin denetlenememesine neden olmaktadır. Düzenlemeyle, trafik güvenliği ve sürücü haklarının korunması amacıyla: tüm ilgili araçlar için takograf ve hız sınırlayıcı cihaz zorunluluğu getirilmesi, takograf kartı kötüye kullanımının önlenmesi, takograf kayıtlarının saklanması ve denetlenmesi, İhlallerin sınıflandırılarak caydırıcı cezaların artırılması, trafikten men ve idari para cezalarına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi, ilgili yönetmeliğin dört bakanlık koordinasyonu ile çıkarılması, çalışma ve dinlenme süresi denetimlerinin veri tabanı üzerinden yapılabilmesi, 2918 sayılı Kanundaki ceza ibarelerinin uyumlaştırılması ve ehliyet iadesinde tüm para cezalarının tahsil edilmesi şartının getirilmesi amaçlanmaktadır. Hız

sınırlayıcı kullanımı zorunlu hale getirilmesi öngörülen araçların model yılı ve cinslerinin yönetmelikle belirlenmesi teklif edilmiştir.

Hukuki belirlilik ilkesi çerçevesinde kanunların açık, anlaşılabilir, öngörülebilir ve kanunilik ilkesini temin eder nitelikte olması gerekir. Ancak söz konusu bent içerisindeki zorunluluğa tabi tutulacak araçların belirlenmesinin büsbütün yönetmelik vasıtasıyla idarenin takdirine bırakılması Anayasaya aykırıdır. Bu nedenle “Özellikleri, model yılları ve cinsleri yönetmelikte belirtilen araçlarda hız sınırlayıcı bulundurulması, kullanılır durumda olması ve kullanılması zorunludur” ibaresinin kanun metninden çıkarılması anayasal gereklilikler çerçevesinde elzemdir.

Söz konusu yasa teklifine eklenmek istenen “yönetmelikle düzenlenir” ifadesi, münhasıran kanunla düzenlenmesi gereken konuları idarenin tasarrufuna bırakıp hukuku zorlayarak keyfi düzenleme yapmaya alan açma çabasıdır.

Diğer yandan, kime verildiği ve sınırlarının ne olduğu belli olmayan bir yetkinin muğlak biçimde tanınması hukuk devleti ilkesi ile bağdaşmamaktadır. Bu durum, Anayasa’nın ruhuna ve sözüne açıkça aykırıdır. Kanunla düzenlenecek ve düzenlenmesi gereken bir konuyu idarî tasarrufa bırakmak ve keyfi kararlara yol açmak Anayasa’nın 2, 7, 88, 123’üncü maddelerine aykırıdır. Anayasaya açıkça aykırı olan bu cümlemin teklif metninden çıkarılmasına yönelik değişiklik önergemiz yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

MADDE 10

Kanun teklifinin ilgili maddesinde geçen “keyfî hareketler” ibaresi, Anayasa’da güvence altına alınmış hukuki belirlilik ve ölçülülük ilkeleri bakımından ciddi sakıncalar doğurmaktadır. Anayasa Mahkemesi içtihatlarında da vurgulandığı üzere, belirlilik ilkesi, hukuk devleti ilkesinin ayrılmaz bir parçasıdır ve bireylerin, hak ve yükümlülüklerini önceden öngörebilmelerini, hangi fiilin hangi hukuki sonuçlara yol açacağını bilmelerini gerektirir (AYM, E.2013/89, K.2014/99; E.2009/59, K.2011/69). Bu bağlamda, normların açık, anlaşılır ve sınırları net biçimde çizilmiş olması gerekir.

Ancak “keyfî hareketler” ibaresi, hukuki anlamı belirsiz, öznel yorumlara açık ve içeriği öngörülemez bir ifadedir. Hangi somut davranışların “keyfî” sayılacağı, uygulayıcının kişisel kanaatine göre değişebilecektir. Bu durum normun öngörülebilirliğini ortadan kaldırmakta, bireyler açısından hukuk güvenliğini tehdit etmektedir.

Anayasa'nın 13. maddesine göre temel hak ve özgürlükler, yalnızca Anayasa'da belirtilen sebeplerle ve ancak ölçülülük ilkesi gözetilerek sınırlandırılabilir. Ölçülülük ilkesi ise elverişlilik, gereklilik ve orantılılık alt ilkelerinden oluşmaktadır. “Keyfi hareketler” gibi muğlak ve sınırları çizilmemiş bir kavram üzerinden bir yaptırım öngörülmesi, gereklilik ve orantılılık kriterlerini ihlal eder. Zira daha sınırlı, daha açık ve amaca hizmet eden bir düzenleme yapılabilecekken, ucu açık ve potansiyel olarak keyfi uygulamalara yol açabilecek bir hüküm ihdas edilmesi, temel hak ve özgürlüklere aşırı müdahale anlamına gelir.

“Keyfi hareketler” ibaresi, sadece belirsiz bir ifade olmakla kalmamakta, aynı zamanda yargısal denetime de açık olmayan sübjektif değerlendirmelere dayalı yaptırımlara yol açabilmektedir. Bu durum, idarenin takdir yetkisini sınırsızlaştırmakta, dolayısıyla anayasal hukuk devleti ilkesini ihlal etmektedir. Anayasa Mahkemesi ve Danıştay kararlarında da vurgulandığı üzere, idarenin takdir yetkisi geniş olsa dahi bu yetkinin kullanılmasında keyfilik kabul edilemez. Ancak norm metnine “keyfi” gibi hukuki içeriği netleştirilmemiş bir ifadenin dahil edilmesi, doğrudan keyfi uygulamaların önünü açmakta, bireyin hukuk karşısında korunmasız kalmasına neden olmaktadır. Açıklanan nedenlerle söz konusu düzenleme, Anayasa'nın 2 ve 13'üncü maddelerine açıkça aykırıdır. Madde metninde yer alan cümlelerin tekliften çıkarılması yönünde verdiğimiz önerge yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

MADDE 14

Maddeyle trafik kazalarına bağlı ölümlerin yüzde ellisinden fazlasının hız ihlali kaynaklı olması nedeniyle bu ihlallerin önlenmesi ve hız kurallarına azami derecede uyulmasının sağlanması amacıyla kilometre bazlı artışa göre yaptırım uygulanması yönünde düzenleme yapıldığı belirtilmektedir. Aynı zamanda radar tespit cihazlarına ilişkin olarak da birtakım düzenlemeler teklif edilmekte ve bu eşyaların müsadereesine yetkili makam olarak mülki amir belirlenmektedir. İdareye, güvenlik tedbirlerinin uygulanması hususunda böylesine geniş bir yetki verilmesi hem hukuk devleti ilkesine hem de yargı yetkisinin yalnızca mahkemeler tarafından kullanılabilmesi hükmüne aykırılık teşkil etmektedir. Bunun yanı sıra, madde ile öngörülen cezaların sosyal adaleti ortadan kaldıracak düzeyde, ölçsüz ve orantısız olduğu da açıktır. Cezaya tabi hız aralıklarının birbirine çok yakın belirlenmesi ancak belirlenen para cezalarının her kademede aşırı biçimde artırılması sebebiyle ölçülülük ilkesinin ihlal edildiği kabul edilmelidir.

Açıklanan gerekçeler ile söz konusu madde, Anayasa'nın ruhuna ve sözüne açıkça aykırıdır. Anayasa'nın 2, 5, 9, 10, 13'üncü maddelerine açıkça aykırı olan bu maddenin teklif metninden çıkarılmasına yönelik değişiklik öneremiz yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

MADDE 19

Maddeyle yolcu ve eşya taşımacılığı yapan araçlar için kış mevsiminde kullanımı zorunlu olan kış lastiği uygulamasının diğer araçlara yönelik olarak da uygulanması suretiyle trafik güvenliğinin artırılması amaçlanmaktadır. Ayrıca yapılması öngörülen yeni düzenleme ile yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılan araçlar dışındaki diğer araçlara da kış lastiği kullanma zorunluluğu getirildiğinden bu maddeye ilişkin usul ve esasların Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığınca müştereken belirlenmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır. Yine maddede belirtilen idari para cezasının tutarını azaltmaya ve iki katına kadar artırmaya Cumhurbaşkanı yetkili kılınmaktadır.

Söz konusu yasa teklifinde cezaların artırılması ve azaltılması hususunda yürütme erkine tanınan orantısız yetki vasıtasıyla kanunla düzenlenmesi gereken hususlar idari tasarrufa bırakılmakta ve bu hususta yürütme organına geniş özgürlük tanınmaktadır. Bu durum, hukuk devleti ilkesi ile bağdaşmamakta olup anayasanın ruhuna ve sözüne açıkça aykırıdır. Söz konusu düzenleme, Anayasa'nın 2, 7, 88, 104 ve 123'üncü maddelerine aykırıdır. Anayasaya açıkça aykırı olan bu cümlenin teklif metninden çıkarılmasına yönelik değişiklik öneremiz yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

MADDE 33

Maddeyle, Cezaların kanuniliği ilkesi ve bir suçta, ihlale karşı ancak bir yaptırımın olabileceği ana kuralından hareketle getirilen düzenleme hem bir ihlalden dolayı ceza uygulamayı hem de bu ihlali paylaşmaktan dolayı 25.000 TL'lik ayrı bir ceza uygulamayı ön görmektedir. Dolayısıyla aynı suçta iki kez yaptırım uygulanması cezaların kanuniliği bir suçta bir yaptırım uygulanabileceği kuralına aykırı bir düzenlemedir.

Bu teklifin 18'inci maddesinde Anayasa Mahkemesinin bir iptal kararı gereği karşılanırken bir suçta bir kez yaptırım kuralı anılmakta, Anayasa Mahkemesi kararı kısmen karşılanmaktadır. Teklifin bir başka maddesinde bu temel kural hatırlatılırken bu teklifteki düzenleme cezaların kanuni ve cezaların bir suçta bir yaptırım uygulanabileceği kuralına aykırıdır.

TALİ KOMİSYONDA GÖRÜŞÜLMESİ YÖNÜNDE VERİLEN ÖNERGELER

2/3138 Esas No’lu “**Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi**”nin 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 18’inci maddeleri trafik idari para cezalarına ilişkin mali kalemler içerdiğinden Tali Komisyon sıfatıyla Plan ve Bütçe Komisyonu bünyesinde görüşülmesine ve komisyondan bu hususta rapor alınmasına karar verilmesine ilişkin önergemiz reddedilmiştir.

TEKLİFTE YENİ MADDE İHDAS EDİLMESİ YÖNÜNDE VERİLEN ÖNERGELER

2/3138 Esas No’lu “**Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi**”ne aşağıdaki maddenin eklenmesi yönünde verilen önergemiz yeterince irdelenmeksizin reddedilmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 1- Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarih itibarıyla, 51 inci, 67 inci ve 118 inci maddelere göre sürücü belgeleri iptal edilmiş olanlara ve 47 nci, 48 inci, 51 inci, 67 nci ve 118 inci maddelere göre belirlenmiş süreler zarfında ehliyeti geçici olarak alınanlara, ölümle ve yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet verenler ile uyuşturucu ve uyarıcı madde aldığı tespit edilenler hariç olmak üzere, bir defaya mahsus olmak üzere sürücü belgeleri geri verilir. Sürücü belgesi bu kapsamda kendisine iade edilen sürücüler, bu tarihten sonra aynı mahiyette yapılacak yeni bir düzenlemeden faydalanamaz.”

Madde gerekçesi ise şu şekildedir;

Ölçülülük ilkesi, her türlü devlet müdahalesinin amaç ve hedefe uygun olarak orantılı olması gerektiğini ifade etmektedir. Bu ilke, devletin vatandaşlarına karşı uyguladığı cezaların aşırı veya keyfi olmamasını ve ceza ile suç arasında makul bir denge kurulmasını zorunlu tutar. Ehliyet affı, ölçülülük ilkesi çerçevesinde değerlendirildiğinde, toplumun genel güvenliği ve adalet anlayışı açısından önemli bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu affın gerekliliği, bir yandan hatalı sürücülere düzeltme ve yeniden başlama fırsatı sunmasıyla, diğer yandan ceza sisteminin dengesini korumasıyla açıklanabilir.

İlk olarak, ehliyet affı, hatalı sürücülere bir düzeltme hakkı ve ikinci bir şans sunmaktadır. İkinci olarak, ceza sisteminin dengesi ve adaleti göz önünde bulundurulmalıdır. Trafik cezaları genellikle ceza alınan davranışın ciddiyetine göre belirlenmelidir. Ancak, bazı durumlarda cezalar, söz konusu ihlale oranla orantısız biçimde ağır olabilmekte veya sürücüler için çalışma hakkı ve hürriyetini ortadan kaldırıcı etkiye sahip olabilmektedir. Ehliyet affı, bu

tür durumlarda adaleti ve dengeli bir ceza sistemi sağlamak için önemli bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.

Gerçekleştirdikleri trafik kuralı ihlalleri nedeniyle 6 ay, 2 yıl, 5 yıl gibi süreler ile Karayolları Trafik Kanunu'na göre sürücü belgesine el konulan yurttaşların sayısı azımsanmayacak düzeye ulaşmıştır. Ülkemizde bir milyonu aşkın sürücünün, çeşitli trafik kuralı ihlalleri sebebiyle sürücü belgelerine el konulmuş durumdadır. Bu kişiler arasında mesleği şoförlük olan yurttaşlarımız da mevcuttur. Trafik cezalarının ve sürücü belgeleri üzerine alınan kararların toplum üzerinde büyük etkileri olduğu açıktır. Ancak, trafik kuralı ihlali neticesinde sürücü belgesi geri alınan birçok vatandaş, mesleği şoförlük olduğu için işsiz kalmakta, aile hayatında büyük sorunlar yaşamakta, geçim sıkıntısı çekmekte sosyal yaşantısı büyük oranda etkilenmektedir. Bu durum, ülkemizde yaşanan ekonomik buhranın da etkisiyle büyük mağduriyetler yaratmaktadır.

Bu çerçevede, ehliyet affı ölçülülük ilkesi çerçevesinde değerlendirildiğinde, hatalı sürücülere ikinci bir şans verilmesi ve ceza sisteminin dengesinin korunması açısından gereklidir. Ancak affın uygulanması sürecinde adaletin sağlanması ve toplumun adalete güveninin korunması da önemlidir. Bu sebeple, ölümle ve yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet veren sürücüler ile uyuşturucu ve uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülerin ehliyet affının kapsamı dışında bırakılması, toplumsal adaletin tecelli etmesi bakımından gerekli görülmektedir. Bu gerekçeler doğrultusunda, ölümle ve yaralanma ile sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet veren sürücüler ile uyuşturucu ve uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülerin ehliyet affının kapsamı dışında bırakılmak suretiyle sürücü belgeleri geri alınan tüm vatandaşların bir defaya mahsus olarak affedilmesi ve sürücü belgelerinin kendilerine iade edilmesi amacıyla işbu kanun teklifini sunma zorunluluğu hasıl olmuştur. Ancak söz konusu madde ihdası önergemiz de yeterince tartışılmaksızın reddedilmiştir.

Sonuç olarak;

Cumhuriyet Halk Partisi Adalet Komisyonu üyeleri olarak; 2/3138 Esas No’lu “**Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi**”nin yasalaşmasına; Anayasa’nın 2, 5, 7, 9, 10, 11, 13, 49, 88, 104 ve 123’üncü maddelerine açıkça aykırı olmasından dolayı karşı olduğumuzu bildiririz.

Süleyman Bülbül
Aydın
Gizem Özcan
Muğla

İsmail Atakan Ünver
Karaman
Cumhur Uzun
Muğla

Turan Taşkın Özer
İstanbul
İnan Akgün Alp
Kars

MUHALEFET ŞERHİ

Türkiye’de Trafik Kazaları Oranlarının Yüksekliği Bir Sistem Sorunudur

Türkiye’de trafik kazaları, uzun yıllardır hem halk sağlığını hem de adalet sistemini yakından ilgilendiren çok boyutlu bir sorun olmayı sürdürmektedir. Her yıl binlerce kişinin yaşamını yitirmesine ve yüz binlercesinin yaralanmasına neden olan bu kazalar, yalnızca bireysel ihmallerle açıklanamayacak kadar derin bir yapısal karakter taşımaktadır.

2023 yılı itibarıyla Emniyet Genel Müdürlüğü verilerine göre Türkiye’de meydana gelen toplam trafik kazası sayısı 1 milyon 290 binin üzerine çıkarken, bu kazalarda 6.548 kişi hayatını kaybetmiş, 350.000’e yakın kişi ise yaralanmıştır. Avrupa Ulaşım Güvenliği Konseyi’nin (ETSC) 2023 raporuna göre, Türkiye milyon nüfus başına düşen ölüm oranlarında Avrupa ülkeleri arasında en üst sıralarda yer almakta; bu oran Türkiye’de 78 iken İsveç’te 21, Norveç’te 24, Almanya’da 33’tür. Bu fark, Türkiye’de hem altyapı hem de mevzuat ve uygulama açısından ciddi yapısal sorunlar bulunduğunu ortaya koymaktadır.

Kazaların en önemli nedeni sürücü kusurlarıdır ve bu oran TÜİK verilerine göre %88'e kadar çıkmaktadır. Aşırı hız, kırmızı ışık ihlali, alkollü araç kullanımı, cep telefonu ile ilgilenme, emniyet kemeri takmama gibi temel hatalar ölümcül sonuçlar doğurabilmektedir. Trafik kazalarındaki diğer önemli faktörler arasında yaya hataları (%11), araç arızaları (%3) ve yol altyapısından kaynaklanan sorunlar (%6) yer almaktadır. Ancak bu oranların düşük görünmesi, altyapı kaynaklı sorunların etkisinin önemsiz olduğunu göstermemelidir. Zira yeterli aydınlatmanın olmadığı, hız kesici veya sinyalizasyon sistemlerinin bulunmadığı kavşaklar ve yaya geçitleri, birçok kazaya zemin hazırlamaktadır. Ankara'nın Sincan ilçesinde, 2023 yılında okul çıkışında bir çocuğun hayatını kaybettiği kazada, yaya geçidi çizgilerinin silinmiş olması ve hız sınırının düşürülmemiş olması gibi nedenlerle ilgili belediyenin kusurlu bulunduğu bağımsız bilirkişi raporlarıyla ortaya konmuştur. Ancak ne idari sorumlular hakkında soruşturma açılmış, ne de bu bölgede yapısal bir iyileştirme gerçekleştirilmiştir.

veya

Hukuki düzlemde, Türk Ceza Kanunu'nun 85. maddesi uyarınca taksirle ölüme neden olma suçları, çoğu zaman “basit taksir” çerçevesinde değerlendirilmekte, failin geçmişi temiz olduğu gerekçesiyle ceza ertelenmekte, HAGB uygulanmakta ya da iyi hal indirimiyle sembolik cezalar verilmektedir. Oysa bu kazaların çoğunda, sürücünün dikkat ve özen yükümlülüğünü ağır biçimde ihlal ettiği, yani “bilinçli taksir” sınırlarına girdiği açıktır. Bu noktada yargının, fail odaklı yaklaşımı terk ederek mağduru merkeze alan, kamusal sorumluluğu ve caydırıcılığı önceleyen bir içtihat geliştirmesi elzemdir. Aynı şekilde, idari yaptırımların da yetersiz kaldığı gözlenmektedir. Alkol kontrolü uygulamaları Türkiye'nin pek çok bölgesinde düzensizdir; kentsel alanlarda denetim sayıları yetersiz, kırsal bölgelerde ise neredeyse yok denecek düzeydedir.

İçişleri Bakanlığı tarafından trafik denetimleri artırılmalı, denetimlerin şeffaf ve kamuoyuna açık biçimde raporlanması sağlanmalıdır. Milli Eğitim Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı iş birliğiyle, ilk ve orta öğretim düzeyinde zorunlu ve uygulamalı trafik eğitimi müfredatı hazırlanmalı; sürücü kurslarında verilen eğitimler kâğıt

üstünde kalmamalı, farkındalık ve bilinçlendirme çalışmalarına ağırlık verilmeli, psikoteknik ve etik eğitimler zorunlu hale getirilmelidir.

kurul

Altyapı yatırımları da trafik kazalarının önlenmesi çalışmalarının önemli bir parçasıdır. Karayolları Genel Müdürlüğü ve yerel yönetimlerin, kara nokta (black spot) haritaları çıkararak kazaların yoğunlaştığı bölgelerde yapısal düzenlemelere gitmesi gerekmektedir. Hız sınırı düzenlemeleri gözden geçirilmeli, yaya önceliğini gözeten kavşaklar ve geçitler artırılmalıdır. Ayrıca, trafik mağdurlarının hukuki ve psikolojik destek alabileceği mekanizmalar kurulmalı, tazminat sistemi hızlandırılmalı ve adil hale getirilmelidir.

Sonuç olarak, Türkiye’de trafik kazalarının yalnızca sürücü kusurlarına indirgemek ve kusurlu davranış ve kural ihlallerine uygulanacak ceza miktarlarının artırılmasında çözüm aramak yeterli ve doğru bir politika olmayacaktır. Bu bir sistem ve kültür sorunudur. Adalet, kamu yönetimi, sağlık ve eğitim sistemlerinin ortak zaaflarının yansımasıdır. Bu nedenle yadsınamaz bir sorun olan trafik güvenliğiyle ilgili sorunları ^{hale}çözmek için bireysel değil kurumsal bir irade gerekmekte, sistemsel ve bütünlüklü çalışmalar yapmak gerekmektedir.

Teklif olunan yasa ise trafik kazalarının engellenmesini salt bir yaptırım ve ceza mantığıyla ele almış, trafik idari para cezalarının miktarlarını fahiş oranlarda yükselterek, sürücü belgelerinin uzun sürelerle geri alınması ve iptali gibi yöntemlerle cezaların caydırıcılığını arttırmak yoluna gitmiş, bunu yaparken hak ve özgürlükler ile trafik güvenliği arasındaki dengeyi kuramamıştır. Cezaların belirlenmesinde sosyo-ekonomik farklılıklar, özgün durumlar, alternatif yaptırımlara yer verilmeyerek sistemsel bir değişikliğe gidilmemiştir. Bu nedenle Teklif olunan yasa ve maddelerin yetersiz, çözüme elverişli olmayan, yeni adaletsizlikler ve sorunlar yaratma ihtimali taşıyan bir düzenleme olduğunu düşünmekte ve Kanun Teklifi’ne şerh düşmekteyiz.

Teklifin Odağında Trafik Güvenliği Değil Gelir Kaynağı Yer Almaktadır

Hükümetin son yıllarda izlediği ekonomi-politikalarının temel taşı, zamlar, vergi artışları ve para cezaları oluşturmaktadır. Özellikle vergi oranlarında ve cezalarda yaşanan artışlar, yurttaşın ekonomik gücünü zorlamakta; temel gıda maddeleri de dahil olmak üzere hemen her alanda kesintisiz bir zam politikası izlenmektedir. Trafik cezalarına ilişkin olarak sunulan mevcut kanun teklifi de aynı yaklaşımın bir devamı niteliğindedir ve temel çözüm yöntemi olarak yine yurttaşın cebinden para çekmek öngörülmektedir.

Kanun teklifinin genel gerekçesi ve madde gerekçelerinde, cezalarda yapılan artışların "caydırıcılık" amacıyla yapıldığı belirtilse de bu caydırıcılığın hangi sosyoekonomik düzeye göre belirlendiğine dair hiçbir somut veri sunulmamaktadır. Hâlihazırda ekonomik darboğazda olan yurttaşlar için mevcut ceza miktarları bile oldukça ağırdır. Örneğin, şu anda 18.677 TL olan ehliyetsiz araç kullanma cezası neredeyse bir asgari ücrete denktir. Bu seviyedeki bir cezanın caydırıcı olmadığı iddiası, çözümün daha yüksek cezalarda aranmasını değil; neden caydırıcılığın sağlanamadığının daha derinlemesine sorgulanmasını gerektirir. Buna rağmen hükümet, bu cezayı 40 bin liraya, ehliyetin geri alındığı veya iptal edildiği halde araç kullananlar için ise 200 bin liraya çıkarmayı öngörmektedir. Bu miktarlar, sadece düşük gelirli değil, orta gelirli yurttaşlar için dahi karşılanamayacak düzeydedir ve ciddi mağduriyetler doğuracaktır.

Trafik güvenliğini artırmak ve can kayıplarını önlemek elbette ki önemlidir ve bu amaçla cezaların caydırıcılığı göz önünde bulundurulmalıdır. Ancak teklifin genel yapısı, cezalarda orantısız artışlara dayalıdır ve geniş halk kesimlerinin içinde bulunduğu ekonomik darboğaz göz önünde bulundurulduğunda, düzenlemenin esas amacının trafik güvenliğinden çok bütçeye gelir yaratmak olduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, kamu güvenliği gibi hayati bir konunun ekonomik gerekçelere kurban edildiğini ve ceza sisteminin mali kaynak yaratma aracına dönüştürüldüğünü açıkça göstermektedir.

2023 yılında yapılan ceza artışları da bu yaklaşımı desteklemektedir. Alkollü araç kullanma cezası 1.823 TL'den 4.064 TL'ye, kırmızı ışıktaki geçme cezası ise 427 TL'den 951 TL'ye çıkarılmıştır. Aynı dönemde, yüksek gelir gruplarına ve sermaye kesimine yönelik vergi afları ve yapılandırmalar dikkat çekmektedir. 2023 yılında çıkarılan vergi affı kapsamında, 31 Aralık 2022 öncesine ait vergi, prim, idari para cezası, öğrenim kredileri ve trafik cezaları 48 ay taksitle ödenebilir hale getirilmiştir. Bu çelişki, hükümetin cezalandırıcı uygulamaları geniş halk kesimleri için katlanılamaz hale getirirken, sermayeye karşı affedici bir tutum izlediğini göstermektedir.

Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Başkanlığı ve Jandarma verileri de bu yaklaşımı doğrulamaktadır. 2024 yılının ilk altı ayında 13,4 milyon trafik cezası kesilmiş, Jandarma bölgelerinde 961 bin ceza ile 2,7 milyar TL'lik gelir elde edilmiştir. Hazine ve Maliye Bakanlığı verilerine göre Ocak-Mayıs 2024 döneminde trafik cezalarından elde edilen gelir 14 milyar 596 milyon TL'ye ulaşmıştır. Bu tutar, yıl için belirlenen 20,5 milyar TL'lik hedefin %70'ine denk gelmekte olup, 2023 yılı aynı dönemine göre yaklaşık 3,5 katlık bir artışı ifade etmektedir. Bu tablo, trafik cezalarının yurttaş güvenliğini sağlamaktan çok, ekonomik kriz ortamında bir gelir kapısı olarak kullanıldığını açıkça ortaya koymaktadır.

Sonuç olarak, bu kanun teklifi, iktidarın yanlış ekonomi politikalarının sonucu olarak ortaya çıkan bütçe açığını yurttaşlara ceza yüküyle kapatma çabasının yeni bir halkasıdır. Trafik güvenliği gibi hayati bir konu, ekonomik bir sömürü aracına dönüştürülmemelidir. Halktan ceza yoluyla para toplanırken, sermayeye vergi afları ve kolaylıklar sağlanması, sosyal adalet ilkesiyle açıkça çelişmektedir. Trafik güvenliğine dair alınacak önlemler, yurttaşın sırtına kaldırılması mümkün olmayan ekonomik yükler yüklenmeden sağlanmalıdır.

Bu nedenle, trafik güvenliği bahanesiyle ceza sisteminin mali kaynak haline getirilmesine karşı olduğumuzu belirterek; maddi ceza artırımlarında kademeli, gelir düzeyine göre derecelendirilmiş, trafik kazalarına ve trafik güvenliğine dair sistematik bir bakış açısıyla hazırlanan, bilimsel, objektif ve çözümcü alternatiflere dayalı bir yaklaşımın benimsenmesi gerekliliğiyle Kanun Teklifi'nin geneline şerhimizi düşeriz.

İdari Para Cezalarında Aşırılık Ceza Sistematiğine Aykırıdır

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu’nda öngörülen değişikliklerle, birçok trafik kuralı ihlali için öngörülen cezaların miktarı, Türk Ceza Kanunu’ndaki (TCK) adli para cezalarını aşan seviyelere ulaşmaktadır. Bu durum yalnızca orantılılık ilkesine değil, aynı zamanda cezanın bireyselleştirilmesi, adaletin eşitliği ve sosyal devlet ilkelerine de açıkça aykırıdır.

Toplulun büyük bir çoğunluğunu asgari ücretle geçinen vatandaşların oluşturduğu bir sosyo-ekonomik tabloda öngörülen bu cezalar, yalnızca ekonomik bir yaptırım değil, aynı zamanda geçim hakkını ve yaşama düzenini tehdit eden bir devlet müdahalesi niteliği taşımaktadır. Halihazırda dahi oldukça yüksek cezalar olmasına rağmen, cezaların “caydırıcı olmadığı” yönündeki iddialar, çözümü cezaları daha da artırmakta değil, neden caydırıcılığın sağlanamadığına dair sistemsel ve yapısal sorunların derinlemesine sorgulanmasında aranmalıdır.

Ancak sunulan değişiklik teklifinde bu yönde hiçbir analiz yer almadığı gibi, ceza miktarlarının örneğin ehliyetsiz araç kullananlar için 40.000 TL’ye, ehliyeti geri alınmış ya da iptal edilmiş sürücüler içinse 200.000 TL’ye çıkarılması öngörülmektedir. Ayrıca alkollü araç kullanımı, hız sınırı ihlali ve benzeri birçok idari ihlalde cezaların 140.000 TL’ye kadar yükseltilmesi gündemdedir. Bu durum, Türkiye’de kişi başı milli gelirin yaklaşık 13.000 USD (yaklaşık 420.000 TL/yıl) olduğu bir ülkede, nüfusun büyük kısmını oluşturan düşük ve orta gelirli yurttaşlar için ağır bir ekonomik ceza baskısı oluşturmaktadır.

Oysa Türk Ceza Kanunu’nda bile Kanun’un 52. maddesi uyarınca adli para cezasının alt ve üst sınırları bellidir ve 5 günden 730 güne kadar belirlenir. Günlük para cezası ise en az 100 TL, en fazla 500 TL olarak hesaplanır. Buna göre 1 yıl (730 gün) karşılığı bir hapis cezasının adli para cezasına çevrilmesi halinde, kişi ortalama 146.000 TL gibi bir bedelle cezalandırılmaktadır. Teklifte öngörülen birçok idari cezanın bu miktarı aştığı veya sınırına geldiği, “suç” yaptırımlarından daha yüksek şekilde cezalandırıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum idari yaptırıma tabi olan kural ihlallerinin,

ceza hukuku alanına giren suçlardan daha ağır yaptırımlara tabi olması anlamına gelmekte ve hukuk sisteminde tutarsızlıklara sebep olacaktır.

Dünyadaki Gelir Temelli Ceza Sistemleri: Adalet ve Caydırıcılığın Dengesi

Finlandiya, İsviçre ve Almanya gibi birçok Avrupa ülkesinde, trafik para cezaları gelir düzeyine göre belirlenmektedir. Bu sistem, sadece adaleti sağlamakla kalmamakta, aynı zamanda gerçek caydırıcılığı hedeflemektedir.

- Finlandiya’da “günlük gelir temelli ceza” (day-fine) sistemi uygulanmaktadır. Bir kişinin trafik ihlali için ödeyeceği ceza, günlük gelirinin bir kısmına göre belirlenir. Örneğin, bir iş insanı hız sınırını 20 km aşarsa, 6.000-10.000 Euro arasında ceza alabilirken, asgari ücretli bir vatandaş için bu ceza 150-300 Euro civarındadır.
- İsviçre’de benzer şekilde, cezalar hem ihlalin ciddiyetine hem de failin gelir ve mal varlığına göre hesaplanır. Bu sistem, servet sahibi kişilerin trafik kurallarını “parayla satın alarak” ihlal etmesini önlemek adına geliştirilmiştir.
- Almanya’da, özellikle hız, emniyet kemeri ve cep telefonu kullanımı gibi ihlallerde ceza tarifeleri standart olmakla birlikte, tekrarlayan ihlallerde veya tehlike yaratan durumlarda failin sosyal ve ekonomik durumu dikkate alınmaktadır.

Sunulan Kanun Teklifi ise tam tersi şekilde işlev görmektedir. Cezaların miktarları sabitlenmekte, failin gelir durumu gözetime, hiçbir bireyselleştirme mekanizması işletilmemektedir. Bu uygulama, zengin için cezayı "ek maliyet", yoksul içinse "yaşam krizine" dönüştürmektedir.

Bu nedenle söz konusu teklif kapsamı, adil ve ölçülü bir yaptırım sistemi kurmak yerine, yüksek idari para cezaları üzerinden bastırıcı ve cezalandırıcı bir mekanizma inşa etme tehlikesi taşımaktadır. Bu yaklaşım ne gerçek anlamda caydırıcılık sağlamaktadır ne de uzun vadede sürdürülebilir bir kamu politikası olarak değerlendirilebilir. Aksine, düşük gelirli yurttaşlar açısından borçluluk ve adaletsizlik

üreten bir baskı aracı haline gelirken, yüksek gelirli gruplar için cezaların etkisizleştiği, “parayla ceza satın alınan” bir sistem doğurmaktadır.

Bu nedenle, önerilen yasa teklifinde gelir düzeyine göre kademeli ceza sistemine geçilmesi, cezaların bireyselleştirilmesine imkân tanıyan ölçütlerin (kişinin mali durumu, ihlalin tekrarı, somut olayın ağırlığı vb.) belirlenmesi, adli para cezası ile idari para cezası arasındaki orantının korunması ve cezaların yalnızca maddi yaptırımlarla sınırlı kalmayıp eğitim, şehircilik, sürücü eğitimi ve kültürel dönüşüm gibi çok katmanlı stratejilerle desteklenmesi zorunludur. Aksi takdirde, bu düzenlemeler sosyal devlet ilkesinden uzaklaşarak, ekonomik eşitsizlikleri daha da derinleştiren ve keyfi, ayrımcı bir yaptırım sistemine dönüşecektir.

güçlü

Cezalandırmaktan İbaret Hukuk Yaklaşımı Sorunları Derinleştiriyor

Trafik kazalarının temel nedenleri olarak genellikle hız ihlalleri, alkollü araç kullanımı ve dikkatsizlik gibi sürücü bağlantılı sebepler sayılmaktadır. Ancak yol ve altyapı eksiklikleri, uyarı levha ve ışıklarının yetersizliği, ehliyet alma sürecindeki liyakatsizlikler gibi devlet bağlantılı birçok sorun da kazaların en önemli sebeplerini teşkil etmektedir. Hal böyleyken devletin sorumluluğunu görmezden gelmek ve yurттаşa ceza yağdırmak çözüm yöntemi olamaz.

Hükümet, yurттаşı hedefe yerleştirip cezalandırmayı trafik güvenliğinin çözümü olarak görürken, devletin yükümlülüklerini de gizlemiş olmaktadır. Diğer yandan, Karayolları Trafik Kanunu’nun mevcut hükümleri, trafik kurallarına uymamanın cezai yaptırımlarını düzenlerken, sürücülerin dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranışlarının kazalara yol açtığını vurgulamaktadır. Ancak, cezaların caydırıcılığı, yalnızca yakalanma riskinin algılanması ve bu algının yaratacağı baskı halinde etkili olmaktadır. Eğer denetim mekanizmaları yetersizse veya cezalar adil ve tutarlı bir şekilde uygulanmıyorsa, sürücülerin kural ihlali yapma eğilimi devam edecektir. Yine salt cezalandırmaya dönük bir anlayış, özellikle dar gelirli yurттаşlar üzerinde ağır bir mali yük yaratacaktır. Bu durumda yurттаşların adil düzen inancı zayıflayacak ve cezanın caydırıcı niteliği de etkisini yitirecektir.

güçlü

Öte yandan mevcut kanunda yer alan ve fahri trafik müfettişi, Karayolları Genel Müdürlüğü yetkilileri, okul geçidi görevlileri, rehber personel ve genel kolluk görevlilerini de kural ihlali tespit tutanağı düzenleme yetkisi ile yetkilendiren uygulamalar olduğu gibi korunmaktadır. Trafik eğitimi ve uzmanlığı olmayan bu yetkililerin hazırlayacağı tutanaklar doğrultusunda kesilecek cezaların adil ve orantılı olması da her zaman şüpheli olacaktır.

Diğer bir konu, alkollü araç kullanımı halinde uygulanacak cezaların ağırlığı ve sonuçlarının temel hakları ihlal edecek boyutlarda mağduriyetler yaratma tehlikesidir. Yasa yapımlarında elde edilmek istenen hukuki menfaat ile yasanın kısıtlayacağı hak ve özgürlükler arasında belirli bir denge kurulmalıdır.

Yüksek oranda alkollü araç kullanımı, tüm Dünya’da olduğu gibi Türkiye’de trafik kazalarının önemli sebeplerinden biridir, bu eylemin caydırıcı yaptırımlara bağlanmasının gerekli ve elzem olduğu su götürmez bir gerçektir.

Bu gerekçelerle birlikte Teklifte, alkollü araç kullanımına ek ve ağır yaptırımlar öngörülmüştür. Ancak yapılan Teklifte, sürücü belgesine el konulan kişilerle ilgili herhangi bir istisnai uygulama veya alternatif yaptırım mekanizmasına yer verilmemiştir. Oysa bu durum, özellikle mesleğini araç kullanarak icra eden yurttaşlar açısından ciddi bir toplumsal ve ekonomik soruna dönüşmektedir. Beş yıl süreyle ehliyetten men edilen sürücüler arasında, geçimini yalnızca araç kullanarak sağlayan çok sayıda yurttaş bulunmaktadır. Bu kişiler, ehliyetlerinin alınmasıyla birlikte mesleklerini icra edemez hale gelmekte, işlerini kaybetmekte ya da başka kişileri çalıştırmak zorunda kalarak geçimlerini sürdürememektedir.

Bu nedenle, özellikle ilk defa suça karışmış, belirli bir promil sınırının altında alkol kullanmış ve herhangi bir kazaya sebebiyet vermemiş sürücüler için alternatif yaptırımların değerlendirilmesi, özgün durumlara göre kişiler uygulanacak cezaların belirlenmesi gerekmektedir. Bu alternatifler hem kamu güvenliğini sağlamak hem de vatandaşın hayatını bütünüyle etkilemeyecek orantılı ve makul çözümler üretmek açısından önem arz etmektedir.

Dünyada pek çok ülke, bu tür durumlar için alternatif yaptırım ve rehabilitasyon programları uygulamaktadır. Bunlardan bazıları şu şekildedir:

1. *Alkol Kilidi (Alcohol Interlock Device) – ABD, Kanada, İsveç, Avustralya:*
Araca entegre edilen bu sistemle, sürücü aracı çalıştırmadan önce alkol testi yapmak zorundadır. Alkol tespit edilirse araç çalışmaz.
2. *Rehabilitasyon ve Eğitim Programları – Almanya, Hollanda, Norveç:*
Sürücü belirli bir süre boyunca psikososyal danışmanlık ve trafik güvenliği eğitimi alır. Programı başarıyla tamamlayan kişilere ehliyetleri iade edilir. Almanya'daki Medizinisch-Psychologische Untersuchung (MPU) programı bu konuda örnek bir uygulamadır.
3. *Kısıtlı Sürüş İzinleri – ABD (bazı eyaletlerde), Kanada:*
Mahkeme kararıyla sürücüye yalnızca işe gidiş-geliş gibi sınırlı güzergâhlarda araç kullanma izni tanınır. Bu uygulama “hardship license” veya “restricted driver’s license” olarak bilinir.
4. *Elektronik Takip ve Alkol Denetimi – Norveç, İsveç:*
Cezalı sürücü, elektronik cihazlar veya mobil test sistemleri aracılığıyla sürekli alkol denetimine tabi tutulur. İhlal durumunda cezai yaptırımlar uygulanır.
5. *Yeniden Ehliyet Kazanma Süreci – Birleşik Krallık:*
Ehliyeti alınan kişi, belirli bir sürenin ardından hem sağlık hem de psikolojik değerlendirmelerden geçerek ehliyetini geri alabilir. Alkol bağımlılığı göstermeyen kişiler için bu süreç yeniden sosyal hayata katılım imkânı tanımaktadır.

Bu örnekler dikkate alındığında, Türkiye’de de cezaların orantınlılığı gözetilerek, özellikle meslek yaşamı bu cezalardan doğrudan etkilenen kişiler için alternatif ve denetimli yaptırımların hayata geçirilmesi gereklidir. Teklifte bu yönde herhangi bir düzenleme yapılmaması önemli bir eksikliktir.

Son olarak şunu da belirtmek gerekmektedir; toplumsal sorunların salt cezalandırma ve caydırma yöntemleri ile çözülmesi arayışı, toplumsal doğaya uygun bir yöntem

olmadığı gibi bireyin özgür ve ahlaki gelişimini engelleyen bir yaklaşımı temsil etmektedir. Hukuk ve idari yapının; cezalandırma, korkutma, bastırma, hapsetme gibi tehdit ve yaptırıma dayanan yöntemlerle organize olması, devleti birey ve toplum karşısında çıplak zor ve baskı aygıtına dönüştürür. Bu yöntem bir yandan insan onurunu görmezden gelmekte, diğer yandan amaçlanan sonuçlara ulaşmayı engellemektedir. Nitekim salt caydırma ve yaptırım anlayışı ile vücut bulan kuralların istikrarlı ve işlevli bir hukuk sistemi yaratması mümkün görünmemektedir. Öncelikli çözüm suçun kök nedenlerini ortadan kaldırmaktır. Ancak kesin çözüm, bireyin ve toplumun ahlaki ve politik temelde gelişmesine imkan tanımaktan geçmektedir. Ahlaki ve politik yetenek kazanmış bireylerin hukuk kurallarının gereklerini kavraması ve bu kavrayışa uygun davranması birçok hukuki sorunun kesin çözümünü sağlayacaktır. Bu olgu, suç ve ceza denklemini özgürlükler zeminine çekecek olan yegane yoldur aynı zamanda.

Bu nedenle, yukarıda açıklanan gerekçelerle, ilgili maddelerin yeniden değerlendirilmesi ve kamu güvenliğiyle sosyal adaleti aynı anda gözeten bir yaklaşımla düzenlenmesi gerektiğini belirterek, şerhimizi düşüyoruz.

Trafik Kuralları İmtiyazlıları Etkilemiyor

Trafik kazaları, Türkiye’de yıllardır sadece bir kamu sağlığı ve güvenliği sorunu değil, aynı zamanda derin bir adalet ve cezasızlık politikası krizinin de göstergesidir. Özellikle ölümlü ve yaralanmalı kazalarda, kazaya sebebiyet veren kişilerin ekonomik veya siyasal nüfuzları nedeniyle etkin bir soruşturmaya ve adil yargılamaya tabi tutulmaması, kamu vicdanında onarılması güç bir yara bırakmakta; hukuk devleti ve eşitlik ilkesini ihlal eden kararlara imza atılmaktadır.

Türkiye’de son yıllarda kamuoyunun yakından izlediği bazı vakalar, bu sorunun yalnızca teorik değil, doğrudan yaşamsal ve yapısal bir kriz olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle iki dosya – Eylem Tok ve oğlu Timur Cihantimur dosyası ile

Zehra Kınık dosyası – toplumun adalet duygusunu sarsacak biçimde yürütölmüş ve yürütölmeye devam etmektedir.

Timur Cihantimur, 17 yaşındayken 29 yaşındaki Oğuz Murat Acı'ya aracıyla çarparak ölümlüne neden olmuş, kazada dört kişi daha yaralanmıştır. Ancak bu ölümcöl kazadan yalnızca saatler sonra annesi Eylem Tok ile Türkiye'den ayrılarak önce Mısır'a, ardından Amerika Birleşik Devletleri'ne geçmiştir. Bugün, fail Türkiye’de değil, ABD’de yargılanmakta ve iadesi için süreç yürütölmektedir. Bu dosyada adil ve zamanında yargılanma hakkının, kamuoyunun gözleri önünde nasıl bertaraf edildiği açıkça görölmektedir.

Benzer şekilde, Zehra Kınık davasında da 17 yaşındaki Batın Barlasçeki’nin ölümlüne ve üç kişinin yaralanmasına neden olan kazada asli kusurlu olduğı bilirkişi raporuyla sabit olmasına rağmen, Kınık tutuklanmamış ve sonuçta yalnızca 4 yıl 2 ay hapis cezası almıştır. Bu ceza da infaz rejimi çerçevesinde büyük ihtimalle fiilen cezasızlık anlamına gelecektir. Bu tür dosyalar, ekonomik ya da siyasal nüfuz sahibi kişilerin adalet sisteminde fiilen ayrıcalıklı konumda olduğunu göstermekte, eşitlik ilkesine açıkça aykırı bir yargı pratiğini gözler önüne sermektedir.

Toplumun adalet duygusunu zedeleyen en temel sorun, cezaların eşit ve adil biçimde uygulanmamasıdır. Bu uygulamalar, yalnızca hukuki değil, aynı zamanda siyasal bir tercih olarak cezasızlığı kurumsallaştırmakta; bireyler arası eşitliğin fiilen ortadan kalktığı bir ceza adaleti sistemine zemin hazırlamaktadır. Yoksul bir yurttaşın anında uygulanan yaptırımlar, nüfuz sahibi kişilere gelince ya uygulanmamakta ya da “iyi hal”, “pişmanlık” veya “sabit ikamet” gibi gerekçelerle etkisizleştirilmektedir. Bu durum hukuk devleti ilkesinin ve toplumsal sözleşmenin ihlali anlamına gelmektedir.

Yasa tekliflerinin, sadece caydırıcılığı değil, adil uygulanabilirliğinin de güvence altına alınması gerekmektedir. Cezasızlığı ortadan kaldıran adımlar atılmadığı takdirde bu düzenlemeler, adalet değil çift standart üretmeye devam edecektir.

Gelinen aşamada her ne kadar trafik güvenliğini arttırmaya yönelik bir yasa teklifi sunulduğu iddia edilmekteyse de yukarıdaki örneklerde olduğu gibi “ayırımcı cezasızlık politikalarına” son verilmeden tam anlamıyla bir güvenlik kültürünün oluşması mümkün değildir.

Zülcüf Uçar
Van

Onur Düşünmez
Hakkâri

Dilan Kunt Ayan
Şanlıurfa

MUHALEFET ŞERHİ

23/05/2025 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına havale edilen **2/3138** esas numaralı **KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN TEKLİFİ**; yürürlük ve yürütme maddeleriyle birlikte toplam 36 madde olarak 28 Mayıs 2025 tarihinde Adalet Komisyonunda görüşülmüştür. Teklifle Karayolları Trafik Kanununda değişiklikler yapılması amaçlanmaktadır.

Kanun Teklifine göre;

- İçişleri Bakanının onayıyla, otoyollarda görevli trafik zabıtası kendi sorumluluk alanlarında genel zabıta olarak da görev yapabilecektir. Ayrıca, trafik polisinin bulunmadığı ya da yetersiz olduğu yerlerde genel zabıta, trafiği düzenlemek ve trafik suçlarına el koymakla yetkili olacaktır.
- Elektronik ortamda tescil edilebilen araçların satış tarihinden itibaren 3 iş günü içinde tescil ettirilmesi zorunlu olacaktır.
- Araç sahibinin vefatı durumunda, mirasçıların 90 gün içinde aracı kendi adlarına tescil ettirmeleri gerekecektir. Bu süre sonunda mirasçılar adına tescil edilmeden karayoluna çıkarılan aracın sürücüsüne 3.000 TL ceza kesilecek ve araç tescil işlemi tamamlanana kadar trafikten men edilecektir.
- Tescil belgesi ve plakası olmadan karayoluna çıkan sürücülere verilen ceza 46.000 TL'ye yükseltilecektir.
- Hurdaya çıkarılmış araçları kullanan sürücülere 46.000 TL idari para cezası uygulanacaktır.
- Yönetmelikte belirtilen niteliklere aykırı veya eksik sayıda plaka takan sürücülere 4.000 TL ceza verilecek ve plaka uygun hale getirilinceye kadar araç trafikten men edilecektir.
- Plakanın okunmasını engelleyecek şekilde değişiklik yapan sürücülere 140.000 TL ceza verilecek ve araç 30 gün trafikten men edilecektir.
- Bu ihlalin bir yıl içinde iki veya daha fazla kez tekrarlanması durumunda her seferinde 280.000 TL ceza kesilecek ve araç 60 gün trafikten men edilebilecektir.
- Tescilli aracı plakasız kullanan sürücülere 46.000 TL ceza uygulanacak, sürücü belgeleri 30 gün süreyle geri alınacak ve araç 30 gün trafikten men edilecektir. Bu ihlalin bir yıl içinde iki veya daha fazla tekrarlanması halinde sürücülere her seferinde 140.000

TL ceza uygulanacak, ehliyetleri 60 gün geri alınacak ve araç 60 gün trafikten menedilecektir.

- Başka bir araca ait, sahte veya yetkisiz basılmış plaka takan veya kullananlara 140.000 TL ceza verilecek, sürücü belgeleri 30 gün geri alınacak ve araç 30 gün trafikten menedilecektir. Bu kişiler ayrıca "Resmi belgede sahtecilik" suçundan yargılanacaktır. Bu ihlalin bir yıl içinde iki veya daha fazla tekrarlanması durumunda ise her seferinde 280.000 TL ceza kesilecek, ehliyetler 60 gün geri alınacak ve araç 60 gün trafikten menedilecektir.
- Geçici trafik belgesi ve plakasını usulsüz kullanan sürücülere 46.000 TL ceza uygulanacak, belgeler iptal edilecek ve araç 30 gün trafikten menedilecektir. Bu ihlalin bir yıl içinde tekrarı halinde ceza 140.000 TL'ye, men süresi ise 60 güne çıkacaktır.
- Belirli ticari araçlarda takograf, taksilerde taksimetre ve yönetmelikte belirtilen araçlarda hız sınırlayıcı bulundurulması zorunlu olacaktır. Bu cihazları bulundurmayan veya kullanmayanlara 75.000'er TL, taksimetre bulundurmayan taksi sürücülerine 46.000 TL ceza verilecektir.
- Takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcılara müdahale etmek veya bu durumdaki cihazları kullanmak yasaklanacaktır.
- Takograf kullanım kurallarına uymayanlara 3.000 TL, cihaz ayarları ve kalibrasyonuna uymayanlara 10.000 TL, kayıtları saklama kurallarına uymayanlara 20.000 TL ceza uygulanacaktır.
- Araçlar üzerindeki yasal değişikliklerin 30 gün içinde tescil belgesine işletilmesi zorunlu olacak, uymayanlara verilecek ceza 1.000 TL'ye çıkarılacaktır.
- Mevzuata aykırı teknik değişiklik yapan işletene 5.000 TL ceza verilecek ve araç uygun hale getirilene kadar trafikten menedilecektir.
- Değişiklik çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkarıyorsa sürücüye ayrıca 16.000 TL ceza uygulanacak ve araç 30 gün men edilecektir.
- Kış lastiği zorunluluğuna uymayan işletenlere 6.000 TL idari para cezası verilecektir.
- Sürücü belgesi olmadan araç kullananlara 40.000 TL, belgesi geçici olarak veya tedbiren geri alındığı halde araç kullananlara 200.000 TL ceza verilecektir.
- Sürücü belgesi iptal edildiği halde araç kullananlara 200.000 TL ceza uygulanacaktır.
- Polisin "dur" ikazına uymayarak kaçanlara 200.000 TL ceza uygulanacak, sürücü belgeleri 60 gün geri alınacak ve araç 60 gün trafikten menedilecektir.

- Trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip eden veya bu amaçla araçtan inen sürücülere 180.000 TL ceza uygulanacak, sürücü belgeleri 60 gün süreyle geri alınacak ve araç 30 gün süreyle trafikten menedilebilecektir.
- Kırmızı ışık ihlali yapan sürücülere 5.000 TL ceza kesilecektir. İhlalin bir yıl içinde tekrarı halinde cezalar kademeli olarak 10.000 TL'den 80.000 TL'ye kadar artacaktır.
- Kırmızı ışık ihlali yaparak kazaya neden olan sürücülerin ehliyetleri 60 gün geri alınacaktır. Bir yıl içinde 6 defa kırmızı ışık ihlali yapanların sürücü belgeleri iptal edilecektir.
- 0.50 promilin üzerinde alkollü araç kullananlara 25.000 TL, ikinci tespit 50.000 TL, üç ve daha fazlasında ise 150.000 TL ceza verilecektir.
- Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere 150.000 TL ceza uygulanacak ve sürücü belgesi iptal edilecektir.
- Alkollü veya uyuşturucu madde ölçümü yaptırmayan sürücülere 150.000 TL ceza verilecek ve sürücü belgesi 5 yıl süreyle geri alınacaktır.
- Trafiği aksatacak şekilde art arda şerit değiştirenler, konvoy oluşturarak trafiği engelleyenler gibi sürücülere 90.000'er TL ceza verilecek, ehliyetleri 60 gün geri alınacak ve araçları 30 gün trafikten menedilecektir.
- El frenini çekerek veya başka yöntemlerle aracın yönünü ani değiştirenlere (drift) 140.000 TL ceza uygulanacaktır.
- Seyir halinde cep telefonu kullanan sürücülere 5.000 TL ceza kesilecektir. İhlalin bir yıl içinde tekrarı halinde ceza ve yaptırımlar artacaktır.
- Yerleşim yeri içinde hız sınırını 6-10 km/s aşanlara 2.000 TL'den başlayıp, 66 km/s'den fazla aşanlara 30.000 TL'ye varan kademeli cezalar uygulanacaktır.
- Yerleşim yeri dışında hız sınırını 11-15 km/s aşanlara 2.000 TL'den başlayıp, 71 km/s'den fazla aşanlara 30.000 TL'ye varan kademeli cezalar uygulanacaktır.
- Hız sınırını belirli oranlarda aşanların sürücü belgeleri 30, 60 veya 90 gün süreyle geri alınacaktır.
- Hız ölçen cihazların yerini tespit eden veya sürücüyü ikaz eden cihazları imal edenlere 370.000 TL, araçta bulunduran işletene 185.000 TL ceza verilecektir.
- Geçiş üstünlüğüne sahip araçlara yol vermeyen sürücülere 15.000 TL ceza verilecektir.
- Ambulans, itfaiye gibi araçlara yol vermeyen sürücülere 46.000 TL ceza uygulanacak, ehliyetleri 30 gün geri alınacak ve araç 30 gün trafikten menedilecektir.
- Taşıma sınırı üstünde yolcu alanlara 1.000 TL ceza kesilecektir.

- Yüklü tehlikeli veya kurasız şekilde yükleyenlere 3.000 TL ceza verilecektir. Bu ihlali tehlikeli madde taşıyan araçlar yaparsa ceza 20.000 TL olacaktır.
- Azami yüklü ağırlığı %10'dan %25'ten fazlaya kadar aşanlara, işleyen ve gönderene ayrı ayrı olmak üzere 10.000 TL'den 60.000 TL'ye kadar kademeli para cezası uygulanacaktır.
- İlgili belediyeden izinsiz yolcu taşıyanlara 100.000 TL, izin kapsamı dışında yolcu taşıyanlara 46.000 TL, aracını tescil amacı dışında kullananlara 20.000 TL ceza verilecektir.
- Trafik kural ihlallerini özendiren görüntüleri sosyal medyada yayınlara 25.000 TL ceza verilecektir.
- Emniyet kemeri takmayan sürücü ve yolculara 2.500 TL ceza uygulanacaktır.
- Motosiklette kask ve koruma gözlüğü takmayan sürücü ve yolculara 2.500 TL ceza kesilecektir.
- Trafik para cezaları kredi kartı ile ödenebilecektir.
- Yabancı uyrukluların trafik cezaları ülkeye tekrar girişlerinde tahsil edilebilecek, ödenmemesi halinde ülkeye girişlerine izin verilmeyecektir.
- Tüm idari para cezalarının tahsil edilmiş olması, ehliyetin iadesi için genel bir şart olarak aranacaktır.

Ayrıca belirtmek gerekir ki Kanun teklifinin çoğu hükmü, yayım tarihinden 2 ay sonra yürürlüğe girecektir.

Usul Üzerine Eleştiriler

Teklif, 36 maddeden oluşmakta ve tamamı Karayolları Trafik Kanununa yönelik düzenlemeleri içermektedir. Bu kapsamlı düzenlemenin tek bir paket halinde getirilmesini olumlu karşılamakla birlikte, sürece dair bazı önemli eksiklikleri vurgulamak gerekmektedir.

İlk olarak, teklifin görüşülmesi gereken esas komisyon yapılan değişiklikler itibarıyla İçişleri Komisyonudur. Ancak teklifin esas komisyonu Adalet Komisyonu olarak belirlenmiştir. Ayrıca teklif para cezalarındaki artış itibarıyla kamu maliyesini de ilgilendirmektedir ki tali komisyon olarak Plan ve Bütçe Komisyonu da belirlenmemiştir. Kaldı ki kanun teklifi tali komisyonlara havale edilmiş olmasına rağmen bu komisyonlarda da herhangi bir görüşme yapılmamıştır. Teklif, tali olarak İçişleri Komisyonu ile Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonuna gönderilmiş olmasına karşın, her iki komisyonunda da herhangi bir görüşme

gerçekleştirilmemiştir. Oysa teklifin içeriği itibarıyla neredeyse tüm düzenlemeler doğrudan trafiğe ilişkin olup, İçişleri Bakanlığının görev alanına girmektedir. Bu nedenle, teklifin mutlaka İçişleri Komisyonunda değerlendirilmesi gerekirdi. Teklifin tali komisyonlarda görüşme yapılmadan TBMM Genel Kuruluna getirilecek olması, yasama usulü açısından ciddi bir eksikliklerdir.

İkinci olarak, teklifin komisyon toplantısının zamanlaması açısından ciddi bir plansızlık yaşanmıştır. Genel Kurulun gündemi bu denli yoğunken ve çok sayıda kanun teklifi görüşülmeyi beklerken, söz konusu teklifin komisyon görüşmelerinin bayram arifesine sıkıştırılmış olması anlaşılır değildir. Özellikle teklifin 35 inci maddesi uyarınca düzenlemelerin yürürlüğe girmesi için 2 aylık bir süre öngörülmüş olması, teklifin aciliyet taşımadığını açıkça ortaya koymaktadır. Bu durumda kamuoyunun ve yasama organının haklı olarak şu soruyu sorması gerekmektedir: “Yürürlüğe 2 ay sonra girecek bir kanun teklifi için neden bu kadar acele edilmekte, neden komisyon çalışmaları yoğun gündem içerisinde öne alınmaktadır?”

Üçüncü olarak, bu derece önemli bir düzenleme yapılırken konunun doğrudan muhatabı olan sivil toplum kuruluşlarının ve ilgili meslek örgütlerinin komisyon sürecine davet edilmemiş olması da sürece dair önemli bir eksikliklerdir. Trafik güvenliği, sürücü eğitimi, ulaşım politikaları ve yol kullanıcılarının hakları gibi birçok alanı doğrudan etkileyen bu teklifin hazırlanmasında ve görüşülmesinde, ilgili STK’ların katkısı alınmalıydı. Geniş kesimleri ilgilendiren düzenlemelerde demokratik katılımın sağlanması, sağlıklı bir yasama sürecinin temel gereğidir.

Teklifin Genel Üzerine Eleştiriler

Adalet Komisyonunda görüşülen 36 maddelik kanun teklifi, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda esaslı değişiklikler öngörmekte olup temel olarak trafik cezalarının artırılması, trafik düzeninin sağlanması ve trafik güvenliğinin artırılması amacını taşımaktadır.

Teklifin geneli üzerinde yaptığımız değerlendirmede, bazı maddelerin trafik güvenliği açısından duyulan ihtiyaca yönelik olduğu anlaşılmakla birlikte, teklifin ruhuna ve geneline hâkim olan temel zihniyete kökten karşı olduğumuzu belirtmek isteriz. Bu zihniyet, toplumsal bir sorunu çözmenin tek yolunun cezaları artırmaktan geçtiği yönündeki hatalı ve ezbere dayalı yaklaşımdır.

İktidar, karşılaşılan her sorunda olduğu gibi sorunun kaynağını bulup bu suretle kalıcı bir şekilde çözüme ulaşmak yerine, trafik düzeni ve güvenliği meselesinde de çözümü yaptırımları ağırlaştırmakta bulmuştur. Teklifin pek çok maddesi, mevcut para cezalarının fahiş oranlarda artırılmasından ibarettir. Bu yaklaşımın temelindeki varsayım, ceza miktarının artmasıyla kural ihlallerinin azalacağı yönündedir. Oysa gerek bilimsel çalışmalar gerekse hayatın kendi gerçekleri, bu varsayımın geçerli olmadığını defalarca kanıtlamıştır. Caydırıcılığı sağlamanın yolu, cezaların ağırlığından ziyade, denetimin adil, tutarlı ve sürekli olmasından ve yaptırımın kaçınılmazlığından geçer.

Daha da endişe verici olan, bu yaklaşımın vatandaş ile devlet arasındaki güven ilişkisini zedelemesidir. Fahiş trafik cezaları, vatandaşlarımız nezdinde artık bir “caydırıcılık” unsuru olarak değil, adeta bir “soygun aracı” olarak görülmektedir. Sokaktaki vatandaşın dilinde "Devletin kasası boşaldı, ceza yazarak doldurmaya çalışıyorlar" algısının yerleşmiş olması, iktidarın mevcut politikalarının bir sonucudur ve bu algının sorumluluğu tamamen iktidara aittir.

Sürücülerin hız yapmaya daha meyilli olduğu eğimli yollara veya sürücülerini ani fren yapmaya zorlayan kavşak girişlerine radar konulması, vatandaşın gözünde bir güvenlik önlemi değil, bir “tuzak” olarak algılanmaktadır. Bu durum, kurala uymanın önemini değil, devlete karşı güvensizliği pekiştirmektedir.

Burada sorun, görevini fedakârca yapan güvenlik güçlerimizin niyetinde değil, sistemin kendisindedir. Mesele, denetimlerin vatandaşın can ve mal güvenliğini korumak için mi, yoksa devlet bütçesine kaynak yaratmak için mi yapıldığıdır.

Hazine ve Maliye Bakanlığı Gelir İdaresi Başkanlığınca belirlenen yeniden değerlendirme oranına göre, 2025 yılı Ocak ayında zaten trafik cezaları yüzde 43,93 oranında zamlanmıştır. Bu zamların üzerine teklifte yer alan cezalar ayrıca fahiş oranlarda zamlanacaktır. Bu durum öngörülebilirlik ilkesine aykırı olduğu gibi, 2025 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Banunu ile de çelişmektedir. Zira yapılacak yeni zamlarla adeta bir ek bütçe yapılmış gibi idarenin gelirleri artırılabilecektir.

Bizler, kurallara uymayanlara yaptırım uygulanmasına karşı değiliz. Ancak amacın toplumu bilinçlendirmek, eğitmek, altyapı eksikliklerini gidermek ve kazaları önlemek yerine;

sadece cezaları artırarak bütçeye gelir sağlamak olarak algılanmasına sebep olan bu zihniyeti reddediyoruz.

Teklifin 10 uncu maddesinde karayollarında trafiğin akışını bozanlara ilişkin cezalar artırılmaktadır. Elbette trafik akışını bozan veya kesen kimseler cezalandırılmalıdır. Ancak bu maddede belirtilen sınırlamalar Anayasanın 34 üncü maddesinden kaynaklanan önceden izin almadan toplantı ve gösteri yürüyüşü düzenleme hakkın ile uygulamada çelişebilecektir. Bu nedenle madde metni toplantı ve gösteri yürüyüşü düzenleme hakkı vurgulanarak yeniden yazılmalıdır.

Teklifin 15 inci maddesi ile yasama, yürütme ve yargı organlarının üst makamlarına ait ekli (1) sayılı listede gösterilen araçlar başta olmak üzere görev ve hizmet gerekleri veya güvenlik nedenleriyle geçiş üstünlüğüne sahip olduğu yönetmelikte belirlenen araçlar için yol vermemenin cezası 993 TL'den 15.000 TL'ye artırılmaktadır. Ambulans, itfaiye gibi araçlar dışındaki çakar kullanan sivil araçlar yetkisiz kişiler tarafından kullanılabilir. Daha kötüsü ise usulsüz ve gereksiz yere bu yetkinin belirli imtiyazlı grup veya kişilere tahsis edilmesidir. Bu tür usulsüz çakar kullanımına ilişkin haberler basında sıklıkla yer almaktadır. En son bir tarikat liderine ait olduğu iddia edilen bir araç trafikte çakar kullanarak emniyet şeridinden ilerlerken bir başka vatandaşımız tarafından video kaydına alınmış; videoda araçtaki kişi aracın "tahsisli araç" olduğunu beyan etmiştir. Bu görüntülerin tepki çekmesi ve sosyal medyada hızla eleştirilere maruz kalması üzerine İçişleri Bakanı tarafından "Aracın üzerindeki trafikte geçiş üstünlüğü hakkı (çakar) iptal edildi." açıklaması yapılmıştır. Ancak buradaki sorun geçiş üstünlüğü hakkının bu araca hangi gerekçelerle verilmiş olduğudur. İktidar tarafından imtiyazlı hale getirilen bu tür kimselerce sıklıkla kullanılan çakarlar trafikte bulunduğu sürece, vatandaşlarımızın kime yol vermesi gerektiğini bilememesi son derece doğaldır. Uygulamada kişilere gereksiz yere çakar takma hakkı tanındığı ve idarenin bu yetkisini kötüye kullandığı aşıkarken bir de üstüne hiçbir izin alınmadan kullanılan illegal çakarlı araçların varlığı düşünüldüğünde bu ceza artışlarının vatandaşlarımızı mağdur edebileceği ortadadır. Teklifteki ambulans, itfaiye gibi araçlara yol vermeme durumunda öngörülen cezalarda artışlar hariç olmak üzere sivil çakarlı araçlara yol vermeme durumunda öngörülen artışlar tekliften çıkarılmalı ve idare bu konuda daha hassas davranmalıdır.

Teklifin içerisinde desteklediğimiz ve ihtiyaç olduğunu düşündüğümüz maddeler bulunmakla birlikte, teklifin geneline sinmiş olan "cezalandırıcı ve mali odaklı" yaklaşıma, adaletten, orantılılıktan ve belirlilikten uzak yasama anlayışına ve vatandaşlarımızda "tuzak

kuruluyor" algısına zemin hazırlayan uygulamalara temelden karşıyız. Bütün bu gerekçelerle Teklife yönelik çekincelerimizi kamuoyunun takdirine sunarız.

Hakan Şeref Olgun
Afyonkarahisar

MUHALEFET ŞERHİ

1. KANUNUN GEREKÇESİ VE AMACINA İLİŞKİN DEĞERLENDİRME

Teklifin genel gerekçesinde, trafik kazalarının önlenmesi ve karayolu trafik güvenliğinin artırılması amacıyla alınan tüm tedbirlere rağmen, 2024 yılında 6 bin 352 insanımız hayatını kaybetmiş ve 385 bin 117 insanımız da çeşitli derecelerde yaralanmıştır. Trafik kazalarının azaltılması öncelikli hedef olmakla birlikte trafik kazalarının neden olduğu sosyo-ekonomik kayıpların önlenmesi, çevre kirliliğinin azaltılması, trafik güvenliğinin en üst düzeyde sağlanması, hızla ilerleyen teknolojik gelişmeler doğrultusunda gerekli trafik denetimlerinin yapılabilmesi ve trafik kural ihlalleri nedeniyle uygulanan yaptırımların güncellenmesi hususunda yürürlükteki mevzuatın günümüz şartlarına uyumunun sağlanması amaçlandığı belirtilmektedir.

Teklifle öngörülen değişiklikler yapılırken Kanunda yer alan tüm cezaların artırımı şeklinde bir yöntem izlenmediği, sahada trafik güvenliğini tehlikeye düşüren hususlarda caydırıcılığın artırılmasına yönelik bazı yaptırımların kademelendirildiği ve/veya ağırlaştırıldığı belirtilmektedir.

2918 sayılı Kanunda yapılan değişikliklerle uygulamada karşılaşılan sorunları gidermek, karayolu trafik güvenliğini artırmak ve caydırıcılığı sağlamak amacıyla;

1. Tescil belgesi veya tescil plakası almadan karayolunda araç kullanan,
2. Tescil plakasında değişiklik yapan, plakasız araç kullanan,
3. Sahte plaka kullanan,
4. Takograf kullanma zorunluluğu hükümlerine aykırı davranan,
5. Sürücü belgesi geri alındığı veya iptal edildiği hâlde motorlu araç kullanmaya devam eden,
6. Şerit ihlali yapan, ters istikamette araç kullanan,
7. Makas atarak veya konvoy yaparak trafik güvenliğini tehlikeye düşüren,
8. Dur ikazına uymayarak kaçan,
9. Kırmızı ışık kuralını ihlal eden,
10. Alkol, uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin etkisi altında araç süren,
11. Mevzuatla belirlenen hız sınırlarına uymayan,
12. Mevzuatla geçiş hakkı verilen araçlara geçiş hakkı vermeyen,
13. Araçlar arasındaki güvenli mesafeye uymayan,
14. Kavşaklarda geçiş önceliği kurallarına uymayan,
15. Motorlu bisiklet veya motosiklet cinsi araçları sürüş güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek şekilde kullanan,
16. Drift yapan,
17. İzin almadan karayolunda yarış veya koşu düzenleyen,
18. Araçlarda çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaracak şekilde değişiklikler yapan,
19. Arkadan çarpmaya/devrilmeye karşı koruyucu yapı bulundurmayan,
20. Ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazlarını mevzuatla belirlenen şartlara aykırı kullanan,
21. Seyir hâlinde cep veya araç telefonu gibi haberleşme cihazlarını kullanan,
22. Emniyet kemeri veya koruyucu sistem kullanma zorunluluğuna uymayan,

23. Belediye sınırları dahilinde mevzuata aykırı yolcu taşımacılığı yapan,
24. Geçiş üstünlüğü hakkını gereksiz kullanan
kişilere uygulanacak olan yaptırımlar kademelendirilmekte ve/veya
ağırlaştırılmaktadır.

Teklif ile ayrıca;

1. Trafik kural ihlallerini sosyal medyada paylaşarak özendirmenin engellenmesi,
2. İdari para cezası karar tutanaklarında görevli personelin açık kimliği yerine personel tanıtım numarasının yer alması,
3. Yetkililerce yapılacak ağırlık ve boyut denetimlerini engelleyen sürücülere idari para cezası uygulanması,
4. Kış lastiği uygulamasının kapsamının genişletilmesi,
5. Saldırı amacıyla ısrarlı araç takibi yapanlara veya bu amaçla araçtan inenlere idari para cezası verilmesi,
6. Ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında zaruret dışında trafik zabıtasının iznini almadan olay yerinden ayrılan sürücülere hapis cezası getirilmesi,
7. Motorlu bisikletlerin zorunlu mali sorumluluk sigortası kapsamına alınması,
8. Yabancı uyruklu kişilere uygulanan ve ülkemizden çıkışına kadar tahsil edilemeyen idari para cezalarının bu kişilerin tekrar yurda girişi sırasında tahsil edilebilmesi, tahsil edilememesi halinde yabancının yurda girişine izin verilmemesi gibi hususlarda düzenlemeler yapılmaktadır.

2. KANUN TEKLİFİNİN GENELİ ÜZERİNE DEĞERLENDİRME

Türkiye’de her yıl binlerce vatandaşımızın hayatını kaybetmesine ve yüz binlercesinin yaralanmasına neden olan trafik kazaları, bireysel ihmallerin yanında kamu yönetiminin bütüncül ve yapısal müdahalesini gerektiren bir toplumsal güvenlik sorunudur. Sürücü hatalarının önlenmesi elbette önemlidir; ancak denetim eksiklikleri, altyapı yetersizlikleri, yargıdaki cezasızlık uygulamaları ve toplumsal bilinç düzeyinin düşüklüğü gibi alanlarda köklü iyileştirmeler yapılmadan trafik güvenliğinin bütüncül olarak sağlanması mümkün değildir.

Bu çerçevede Karayolları Trafik Kanunu’nda değişiklik öngören ilgili teklifin, özellikle trafik güvenliğini tehdit eden ihlallere ilişkin idari para cezalarının artırılması ve bazı ihlallerin kademelendirilmesi yönünde düzenlemeler getirdiği görülmektedir. Ne var ki, bu teklifin gerekçesi olarak sunulan “caydırıcılık” amacı ile içeriği arasında ciddi bir uyumsuzluk bulunmaktadır. Uygulamada zaten her yıl ciddi oranlarda artan idari para cezalarının, şimdi de yüzde 200’lere varan oranlarda yeniden artırılması, kamuoyunda bu düzenlemenin öncelikli amacının trafik güvenliği değil, bütçe açığını kapatma ve Hazine gelirlerini artırma olduğuna yönelik güçlü bir algı yaratmıştır.

Yetersiz Denetim ve Yapısal Eksiklikler Caydırıcılığı Zaafa Uğratmaktadır

TÜİK’in 2024 yılı verilerine göre ülkemizde 1 milyon 444 bin 26 adet trafik kazası meydana gelmiş; bu kazaların 1 milyon 177 bin 172 adedi maddi hasarlı, 266 bin 854 adedi ise ölümlü yaralanalı trafik kazasıdır. Bu kazalarda 6.351 kişi yaşamını yitirmiş, 385.117 kişi de yaralanmıştır. Ölümlü yaralanmalı kazaların %90,1’i sürücü hatalarından kaynaklanmakta, %47’si ise doğrudan hız ihlaliyle ilişkilendirilmektedir. Bunun yanında, geçiş önceliğine uymama, emniyet kemeri takmama, cep telefonu kullanımı, alkol etkisi altında araç kullanımı gibi ihmaller de ağır sonuçlar doğurmaktadır.

Ancak kazaların yalnızca bireysel kusurlarla açıklanamayacağı muhakkaktır. Yetersiz denetim, caydırıcılıktan uzak kontrol sistemleri, çağdaş standartlardan uzak yol altyapıları ve eğitim eksiklikleri gibi yapısal sorunlar giderilmeden trafik güvenliğini sağlamak mümkün değildir.

Öte yandan, trafik kazalarının yargısal boyutu da yapısal sorunların önemli bir parçasıdır. Türk Ceza Kanunu’nun 85. maddesi kapsamında taksirle ölüme neden olma suçları çoğu zaman “basit taksir” olarak değerlendirilmektedir. Bu nedenle sanıklar hakkında çoğunlukla hükmün açıklanmasının geri bırakılması, cezanın ertelenmesi veya iyi hal indirimi gibi uygulamalara gidilmektedir. Oysa birçok durumda sürücülerin ağır bir dikkatsizlik veya öngörülebilir risklere rağmen bilinçli davranışlarla kazaya neden olduğu açıkça ortadadır. Bu eylemler “bilinçli taksir” kapsamında değerlendirilmesi gerekirken, yargı pratiğinde mağdurun değil failin korunması, kamu vicdanını derinden yaralamaktadır. Ceza politikalarının temel görevi, hem suçu hem de adaletsizliği önlemektir. Bu nedenle, yargının fail odaklı değil, kamu güvenliğini ve mağduru önceleyen bir anlayışla hareket etmesi zorunludur.

Son olarak, idari denetim mekanizmalarında da ciddi boşluklar bulunmaktadır, radar kontrolleri ve alkol testleri hem sıklık hem de kapsam açısından yetersiz kalmaktadır. Kentsel alanlarda dahi denetim yoğunluğu düşüken, kırsal bölgelerde bu uygulamalar neredeyse yok denecek düzeydedir. Bu durum, trafik kurallarının ihlal edilmesini kolaylaştırmakta ve caydırıcılığı azaltmaktadır. Bu bağlamda, ceza artışlarının ardından trafik kazalarının azaldığına dair net bir korelasyon verisi sunulmamaktadır. Aksine, hız ihlallerine yönelik milyonlarca cezai işlem yapılmasına rağmen hız kaynaklı ölümler 2024’te hâlâ yüksek seyretmektedir. Bu da gösteriyor ki cezaların artışı tek başına çözüm değildir; yapısal sorunlara, denetim zafiyetine ve eğitim eksikliğine çözüm üretilmediği sürece caydırıcılığın sınırlı kalacağı unutulmamalıdır.

Devlete Gelir Sağlamaya Yönelik Ceza Politikası Sosyal Devlet İlkesiyle Bağdaşmamaktadır

Kanun teklifinde yer alan düzenlemeler ilk bakışta trafik güvenliğini sağlama iddiasını taşısa da gerçekte bu amacın arkasında, ciddi bir mali hedef olduğu görülmektedir. Son yıllarda trafik cezaları Hazine için ciddi bir gelir kalemine dönüşmüş; bu durum, ceza hukukunun temel ilkeleriyle bağdaşmayan bir cezalandırma anlayışının yerleştiğine işaret etmektedir.

2024 yılının ilk dört ayında trafik cezalarından elde edilen gelir 10 milyar 511 milyon 970 bin TL’yi bulmuştur. Bu rakamın yıl sonunda 21 milyar 216 milyon TL’ye ulaşması beklenmektedir. Ceza tutarları yıl başında yeniden değerlendirme oranı olan %43,9 oranında artırılmış olmasına rağmen, kesilen ceza sayısındaki artış ve yeni teklifin getirdiği %200’e varan ceza artışlarıyla bu gelir tahmininin yaklaşık 63 milyar TL’ye ulaşması öngörülmektedir.

Bu tablo, devletin ceza politikasını, vatandaşın güvenliğini sağlamak için değil, mali kaynak yaratmak amacıyla kullandığını göstermektedir. Teklif kapsamında, %33 hız sınırı aşımında ceza 4.512 TL’den 12.000 TL’ye (%166 artış) çıkartılırken, bazı ihlallerde ise bu artış oranı %200’ü aşacak duruma getirilmiştir.

Bu yönüyle teklif, sosyal adalet ilkesini zedelemekte ve gelir eşitsizliğini derinleştiren bir nitelik taşımaktadır. Zira bu anlayış, sosyal devlet ilkesine ve hukuk devleti anlayışına açıkça aykırıdır. Cezanın kamu düzenini sağlamak için olduğu, devlet bütçesini dengelemek için olmadığı unutulmamalıdır.

Ceza Artışlarının Ölçsüzlüğü

Ceza hukukunun evrensel ilkelerinden biri olan ölçülülük ilkesi, kanun teklifinde ciddi şekilde ihlal edilmektedir. Kanun teklifi ile öngörülen idari para cezaları, Türk Ceza Kanunu kapsamındaki adli para cezalarını dahi aşan seviyelere ulaşmıştır. Örneğin, hız sınırı ihlali, alkollü araç kullanımı ve benzeri birçok durumda cezaların 140.000 TL'ye kadar yükseltilmesi öngörülmektedir. Benzer şekilde ehliyetsiz araç kullanma fiili için 40.000 TL; ehliyeti iptal edilen bir kişinin araç kullanması halinde ise 200.000 TL'lik idari para cezası öngörülmektedir.

Kanun koyucunun cezalandırma yetkisinin sınırsız olmadığı açıktır, bu nedenle idari cezalar hem fiilin ağırlığına hem de failin sosyal ve ekonomik durumuna göre adil ve orantılı bir biçimde belirlenmelidir. Aksi takdirde, cezalar caydırıcılık işlevini kaybederek yoksul vatandaşlar için ağır bir yük haline gelirken; varlıklı kişiler için yalnızca ödenebilir bir “bedel” niteliği taşıyabilecektir.

Teklif ile öngörülen fahiş cezalar nüfusun önemli bir bölümünün asgari ücretle yaşam mücadelesi verdiği bir ülkede, yalnızca “idari yaptırım” olmaktan çıkmakta; doğrudan geçim hakkını ve bireylerin yaşam düzenini tehdit eden orantısız bir müdahale haline gelmektedir. Mevcut haliyle dahi birçok vatandaş tarafından ödenemeyen cezaların bu denli artırılması, adaleti sağlamak yerine sosyal eşitsizliği daha da derinleştirecek bir etki yaratacaktır.

Bir hukuk devletinde, ülkenin sosyal, kültürel yapısı, etik değerleri ve ekonomik hayatın gerekleri dikkate alınarak ceza siyasetinin belirlenmesi yetkisi kanun koyucuya aittir. Yasama organı, bu yetkisini kullanırken ceza hukuku alanında olduğu gibi, idarî yaptırımlara ilişkin düzenlemelerde de hangi fiillerin cezalandırılacağı ve bu cezaların türleri ile ölçüleri konusunda takdir yetkisine sahiptir. Ancak bu yetki, keyfi biçimde kullanılamaz. Anayasa ve hukuk devleti ilkeleri, ceza ve yaptırımların açık, öngörülebilir ve adil olmasını zorunlu kılar. Bu bağlamda kanunlar hem bireyler hem de idare açısından belirlilik, öngörülebilirlik ve ölçülülük esaslarına uygun olmalıdır. Aksi halde keyfilik ve hukuk güvensizliği kaçınılmaz hale gelir.

Ayrıca sunulan bu kanun teklifi, cezaların bireyselleştirilmesi ilkesini açıkça ihlal etmektedir. Tüm sürücülere aynı sabit miktarda para cezası uygulanması; gelir durumu, geçim koşulları veya ekonomik kırılganlık gibi kişisel durumların hiçbir biçimde dikkate alınmaması hem hukukun adalet üretme kapasitesini hem de toplumun hukuk sistemine olan güvenini zayıflatacaktır.

Unutulmamalıdır ki, cezaların caydırıcılığı yalnızca miktarıyla değil, bireyde yarattığı etkiyle ölçülür. Aynı ceza, bir kişi için sembolik bir meblağ olabilirken; başka biri için yaşam krizine dönüşebilir. Bu nedenle, daha adil bir ceza politikası için, en azından ceza alt sınırlarının asgari ücrete oranlı olarak belirlenmesi ve gelir düzeyine göre kademeli bir sistemin getirilmesi gerekmektedir. Aksi takdirde, hukuk sistemi; zengin için kuralların “maliyetli” ama aşılabilir olduğu, yoksul içinse kuralların altında ezilmenin kader haline geldiği bir düzene dönüşecektir.

Uluslararası örnekler de bu ihtiyacı teyit etmektedir. Örneğin Almanya’da trafik cezaları sabit tarifelere dayansa da, tehlikeli ihlallerde veya tekrarlayan fiillerde failin ekonomik ve sosyal durumu dikkate alınarak ceza miktarları artırılmaktadır. Bu esnek yapı hem sistemin adil işlenmesini hem de caydırıcılığın kişiye göre etkili olmasını sağlamaktadır.

Diğer yandan, teklifte öngörülen bazı yaptırımlar ilk bakışta trafik güvenliğini sağlama amacı açısından haklı ve gerekli gibi görünse de belirsiz ifadeler ve sabit ceza tutarları, uygulamada keyfiliğe açık bir ortam yaratma riski taşımaktadır. Bu nedenle, düzenlemelerin yeniden gözden geçirilmesi ve özellikle muğlak hükümler ile sabit ceza uygulamalarının normun öngörülebilirliği ve adalet duygusu açısından netleştirilmesi gerekmektedir.

Anayasaya Aykırılık Sorunu

Kanun teklifinin 6, 18, 30 ve 33. maddeleri, Anayasa Mahkemesi’nin daha önce vermiş olduğu kararlar ile açık biçimde çelişmekte, bu bakımdan da anayasaya ve Anayasa Mahkemesi kararlarına aykırılık teşkil etmektedir.

Teklifin 6. maddesinin 11. fıkrası, sürücünün işlettiği araçta bir ihlal tespit edilmesi halinde, sürücü işleten değilse işletene, sürücüye verilen cezanın iki katı tutarında idari para cezası verilmesini öngörmektedir. Bu düzenleme, işletenin fiile doğrudan bir katkısı olup olmadığına bakılmaksızın cezalandırılmasını beraberinde getirmektedir. Ancak, Anayasa Mahkemesi’nin 12 Temmuz 2017 tarihli ve 2017/122 sayılı kararı, benzer bir düzenlemeyi Anayasa’nın 38. maddesinde güvence altına alınan “cezaların şahsiliği” ilkesine açıkça aykırı bularak iptal etmiştir. Mahkeme, kusuru ortaya konulmayan araç sahiplerinin cezalandırılmasını hukuki belirlilik ilkesine de aykırı değerlendirmiştir. Bu karar açık olmasına rağmen, teklif sahiplerinin bu hususu göz ardı etmiş olmaları, norm tekniği ve Anayasa mahkemesi kararlarının bağlayıcılığını ihlal etmektedir.

Benzer biçimde 18. madde de Anayasa Mahkemesi’nin önceki kararlarının gereğini yerine getirmemektedir. Bu maddede de kusur ile ceza arasında gerekçeli ve somut bir illiyet bağı kurulmadan yaptırım öngörülmekte; böylelikle kişi ile eylem arasındaki bağın net olarak kurulması yükümlülüğü ihlal edilmektedir. Anayasa Mahkemesi’nin 29 Kasım 2012 tarihli kararı gereğince kişilerin cezalandırılmasında kusur, fiil ve ceza arasındaki bağlantının açıkça kurulması gerektiğini vurgulamış ve soyut sorumluluk esasına dayanan düzenlemeleri iptal etmiştir.

Bütün bu örnekler, teklifin yasalaşması hâlinde Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilme ihtimalinin oldukça yüksek olduğunu göstermektedir. Kanun koyucunun Anayasa Mahkemesi kararlarına uyma yükümlülüğü, yalnızca bir takdir meselesi değil; hukuk devleti ilkesinin bir gereğidir.

Diğer yandan, söz konusu kanun teklifi, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası’nın 88. maddesinde düzenlenen kanun yapma usulüne açıkça aykırılık teşkil etmektedir. Bilindiği üzere, 2017 Anayasa değişikliği ile “Bakanlar Kurulu” kavramı yürürlükten kaldırılmış ve Bakanlar Kurulunun kanun tasarısı sunma yetkisi sona ermiştir. Bu değişiklikte birlikte, hukuk sistemimizde “tasarı” kurumu da ortadan kalkmış, kanun teklifi verme yetkisi yalnızca milletvekillerine tanınmıştır.

Ancak, bu kanun teklifinin hazırlanış sürecine ilişkin olarak kamuoyuna yansıyan basın açıklamaları, teklifin esasen İçişleri Bakanlığı tarafından kaleme alındığını ortaya koymaktadır. Her ne kadar teklif, usulen bazı milletvekillerinin imzasına açılmışsa da, metnin içeriği ve hazırlanma süreci itibarıyla yürütme organı tarafından oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Bu durum, Anayasa’nın 88. maddesinde öngörülen yasama usulüne aykırılık teşkil etmektedir.

Ayrıca, teklifin bazı maddeleri Anayasa’nın 2. maddesinde güvence altına alınan hukuk devleti ilkesine de aykırılık teşkil etmektedir. Hukuk devletinin temel unsurlarından biri olan

belirlilik ve hukuki güvenlik ilkeleri, teklifin çeşitli hükümlerinde ihlal edilmiştir. Özellikle 33. madde, “trafik kurallarını ihlale özendirme” fiilini yaptırıma bağlarken, “övme” ve “özendirme” gibi muğlak ve subjektif kavramlara yer verilmiştir. Bu tür ifadeler, uygulamada yorum farklarına yol açabilecek niteliktedir ve ifade özgürlüğü ile doğrudan ilişkilidir. Madde gerekçesinde, ihbar veya haber niteliği taşıyan paylaşımların cezalandırılmayacağı belirtilmişse de, metin dili bu ayrımı yansıtmakta yetersizdir. Uygulamada bu tür ifadelerin keyfi biçimde kullanıldığı, cezalandırıcı araçlara dönüştüğü bilinmektedir.

Bu yönüyle, söz konusu düzenleme hem vatandaşların hangi davranışlarının suç teşkil ettiğini önceden bilmesini imkansızlaştırmakta, hem de ifade özgürlüğü başta olmak üzere temel hak ve özgürlükleri ölçüsüz biçimde sınırlandırmaktadır. Bu yönüyle de Anayasanın 13. maddesine ve 26. maddesine aykırılık teşkil etmektedir.

Tüm bu nedenlerle, teklifin çeşitli hükümleri anayasaya aykırılık teşkil etmektedir. Anayasa Mahkemesi içtihadına uygun olmayan ve hukuk devleti ilkesini zedeleyen bu düzenlemelerin teklif metninden çıkarılması, Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmemesi açısından da elzemdir.

3. KANUN TEKLİFİNİN İÇİŞLERİ KOMİSYONUNDA GÖRÜŞÜLMESİ GEREKLİLİĞİ

Teklifin içeriğine bakıldığında, esas olarak trafik denetimi, trafik zabıtasının yetkileri, idari para cezaları gibi İçişleri Bakanlığını doğrudan ilgilendiren düzenlemeler içerdiği görülmektedir. Bayındırlık, İmar, Ulaştırma ve Turizm Komisyonu ile İçişleri Komisyonlarına havale yapılmış olmasına rağmen tali komisyonların raporları da alınmamıştır.

Bu yönüyle teklifin, İçişleri Bakanlığı’nın görev alanına girdiği açıktır. Dolayısıyla, bu teklifin esas komisyon olarak İçişleri Komisyonu’nda görüşülmesi, konunun uzmanlık alanında ve yerinde ele alınabilmesi açısından usul ve teknik gerekliliktir. Ancak teklif, gerekçelendirilmeden ve kanun yapım tekniğiyle bağdaşmayan bir biçimde Adalet Komisyonu’na esas komisyon olarak sevk edilmiştir. Bu bağlamda, kamuoyunda doğrudan etki yaratacak idari yaptırımlar içeren bu düzenlemenin, teknik yetkinliğe sahip İçişleri Komisyonu’nun görüşünden geçmeden yasalaştırılması bunun yanında da önemli idari cezalar içermesi yönüyle de Plan ve Bütçe Komisyonu tarafından değerlendirilmesi gerekirken bu komisyonda görüşülmemiş olması hem usul hem de içerik bakımından içtüzüğe ve teamüllere aykırıdır.

4. KANUN TEKLİFİNİN MADDELERİ HAKKINDA DEĞERLENDİRME

1. Madde Hükmü: Otoyollarda meydana gelen olaylara trafik zabıtası ve genel zabitanın ayrı ayrı müdahale etmesi nedeniyle zaman, personel ve iş gücü kaybının önlenmesi amacıyla otoyollardan sorumlu birimlerde görevli trafik zabıtasının, sorumluluk sahası ile sınırlı olmak üzere İçişleri Bakanının uygun görmesi halinde genel zabıta olarak da görevlendirilebilmesi yönünde düzenleme yapılmaktadır.

Ayrıca 2918 sayılı Kanunda jandarma trafik zabıtasında görev yapanların statülerinin subay, astsubay, uzman jandarma şeklinde sayılması nedeniyle uzman erbaş ve diğer statülerdeki personelin de trafik birimlerinde görevlendirilebilmesi amacıyla madde metninde düzenleme yapılmaktadır.

2. Madde Hükümü: 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun (KTK) 20’nci maddesinin birinci fıkrasının (a) bendi gereğince tescilli zorunlu ve ilk tescili yapılacak olan araçların satın alma veya gümrükten çekme tarihinden itibaren üç ay içinde tescili için ilgili tescil kuruluşuna müracaat edilmesi zorunludur. Kanunun 22’nci maddesinin ikinci fıkrası gereğince araçların tescil işlemleri artık, yetkilendirilen kamu kurum veya kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişileri (araç satışı yapan bayiler ve hizmet sağlayıcılar) tarafından Türkiye Noterler Birliğine ait ARTES (Araç Sicil ve Tescil Sistemi) sistemi üzerinden güvenli elektronik imza ile gerçekleştirilebilmekte ve tescilli olarak sahiplerine teslim edilebilmektedir.

Bu kapsamda maddede yapılan değişiklik ile elektronik ortamda tescili mümkün olan araçlara satış tarihinden itibaren üç iş günü içinde tescil edilme zorunluluğu getirilerek araçların tescilsiz olarak trafikte kullanılmasının engellenmek istenmektedir. Böylelikle elektronik sistem üzerinden tescil edilmesi mümkün olan araçların satışını yapan bayilerce, tescil işlemi yapılmadan alıcılarına teslim edilmemesi ve plakasız olarak karayolunda kullanılmaması sağlanmaktadır. Ayrıca bu araçların tescilsiz olarak karayolunda kullanıldıkları sırada yapmış oldukları trafik kural ihlalleri nedeniyle yaptırım uygulanabilmesi ve trafik kazasına veya çeşitli adli olaylara karışıklıklarında araç sahibi tespit edilemediğinden zarar görenlerin uğrayabilecekleri mağduriyetlerin önlenmesi amaçlanmaktadır.

Maddede düzenlenen ikinci husus ise, sahibi vefat eden araçların mirasçıları adına 90 içerisinde tescil edilme zorunluluğu getirilmesidir. Araç sahiplerinin vefat etmesi halinde mirasçılar tarafından kendi adlarına tescil edilmeyen araçlarla vefat tarihinden sonra yapılan trafik kural ihlalleri nedeniyle araçların tescil plakalarına düzenlenen idari para cezası karar tutanakları sulh ceza hakimliklerince iptal edilmekte ve tahsilatında güçlük yaşanmaktadır. Bu kapsamda iptale ilişkin yargı kararlarının gerekçelerinde, ilgili kanunlarda kabahat olarak tanımlanan fiilin ancak fiil tarihinde hayatta olan kişi tarafından işlenebileceği, ölen kişi tarafından işlenemeyeceği dolayısıyla kişinin ölümünden sonra işlenen fiillerdeki sorumluluğundan bahsedilemeyeceği dikkate alındığında, buna ilişkin yaptırımın da kabahat fiilini işleyen sağ olan kişiye uygulanması, ölen kişiye uygulanmaması gerektiği belirtilmektedir. Bu hususta araç sahiplerinin vefat etmesi halinde aracın mirasçılar adına 90 gün içerisinde tescil edilmesi, bu süre sonunda mirasçılar adına tescil edilmeden aracın karayoluna çıkarıldığının tespiti halinde sürücüyü 3. 000 TL idari para cezası verilmesi ve mirasçılar adına tescil ettirilinceye kadar aracın trafikten men edilmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır. Bu düzenleme ile yapılan tescil işlemlerinde, tescil vefat tarihi itibarıyla yapılması öngörülmektedir.

3. Madde Hükümü: Madde ile KTK’nın 21. maddesinde değişiklik yapılmakta; trafikten çekili araçların trafikte kullanıldığının tespiti halinde uygulanacak olan idari para cezası artırılmakta ve çekildiği tarih itibari ile motorlu taşıt vergisinin ödenmesi hususunda düzenleme yapılmaktadır.

Trafikten çekilen araçların motorlu taşıtlar vergisi kayıtları kapatılmaktadır. Diğer taraftan trafikten çekili araçların muayene ve sigorta zorunlulukları da bulunmamaktadır. Bazı araç

sahipleri motorlu taşıtlar vergisi, sigorta ve muayene ücreti ödememek için araçlarını trafikten çekerek kullanmaya devam etmek istemektedirler. Bu maddenin birinci fıkrası kapsamında trafik zabıtasınca yapılan işlem sayılarında 2023-2024 yılı kıyaslamasında yaklaşık %22 oranında bir artış olduğu tespit edilmiştir. Bu durumun önlenmesi için bahse konu araçlara uygulanacak olan yaptırımın ağırlaştırılması ve devletin vergi kaybının önlenmesi için bu araçların trafiğe çıkarıldığına tespiti halinde trafikten çekme tarihi itibarı ile tescil kaydının açılması ve ilgili vergi dairesine bildirim yapılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Ayrıca hurdaya çıkarılmış aracı karayolunda süren kişilere verilecek cezalar, tescilsiz aracı trafikte kullananlara uygulanacak idari para cezası ile eşdeğer hale getirilerek hurda araçların da karayollarında sürülmesi halinde uygulanacak idari para cezası 46.000 TL olarak ağırlaştırılmaktadır.

4. Madde Hükümü: Madde ile KTK'nın 23. maddesinde değişiklik yapılmakta; tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapanlara uygulanacak olan idari para cezası 3.809 TL'den 140.000 TL'ye artırılmakta ve bu araçlara 30 gün süreyle trafikten men cezası öngörülmektedir. Ayrıca son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapan sürücülere de her seferinde 280.000 Türk lirası idari para cezası verilmesi ve aracın altmış gün süre ile trafikten men edilmesi öngörülmektedir.

Tescilli aracı plakasız kullanan sürücüye uygulanacak olan idari para cezası 15.712 TL'den 46.000 TL'ye artırılmakta ve bu sürücülerin sürücü belgesinin geçici süreyle geri alınması ve bu araçlara trafikten men hususu getirilmektedir.

Başka bir araca ait tescil plakasını/geçici tescil plakasını veya sahte plakayı takan veya kullananlara uygulanan idari para cezası 46.302 TL'den 140.000 TL'ye artırılmakta ve bu sürücülerin sürücü belgesinin geri alınması ve bu araçlara trafikten men hususu getirilmektedir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla birinci cümlenin ihlal edilmesi halinde her seferinde 280.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınması ve aracın altmış gün süre ile trafikten men edilmesi öngörülmektedir. Ayrıca bu kişiler Türk Ceza Kanunu'nun 204'üncü maddesi hükmüne göre cezalandırılır. (Bu hüküm mevcut düzenlemede de var)

Son olarak madde ile işleten veya sahiplerine; sürücüsünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın araç tescil belgesi ve tescil plakalarının, araç üzerinde uygun durumda bulundurulması ve aracın bu maddede belirtilen hususlara uygun olarak kullanılması konusunda gerekli tedbirleri alma ve denetimini yapma yükümlülüğü yüklenmektedir.

5. Madde Hükümü: KTK'nın 25. maddesine göre, tescilsiz olup, karayolunda geçici olarak kullanılacak araçlara mali sorumluluk sigortası yaptırılmış olmak şartı ile ilgili tescil kuruluşundan geçici trafik belgesi ile geçici tescil plakası alınması zorunludur. Madde ile, geçici trafik belgesi ve geçici tescil plakasının usulsüz kullanımından dolayı trafik zabıtasınca yapılan işlem sayısındaki artış nedeniyle bu hükmeye uymayanlara uygulanacak olan yaptırımın 2.167 TL'den 46.000 TL olarak ağırlaştırılması ve kademelendirilmesi amacıyla düzenleme

yapılmaktadır. Kademelendirme olarak da son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla bu madde hükmüne uymayan sürücülere her seferinde 140.000 Türk lirası idari para cezası uygulanması ve araç altmış gün süre ile trafikten menedilmesi öngörülmektedir.

6. Madde Hükmü: Madde ile KTK'nın 31. Maddesi tamamen değiştirilmekte, belediye sınırları içerisinde ticari amaçla kullanılacak olan çekici, kamyon, otobüs cinsi araçlara takograf zorunluluğu getirilmektedir. Mevcut uygulamada belediye mücavir alanı içerisinde otobüs, kamyon ve çekici cinsi araçlar takograf kullanımından muaf tutulması gösterilmektedir. Ancak, 2013 yılında kabul edilen 6360 sayılı Kanunla 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda yapılan değişiklikle büyükşehir belediyelerinin görev ve yetki alanı il mülki sınırları olarak değiştirilmiştir. Maddenin gerekçesi olarak da büyükşehir belediyelerinin sorumluluk alanlarında faaliyet gösteren otobüs, kamyon ve çekici cinsi araçların takograf üzerinden hız ve çalışma süresi denetlenememesi gösterilmektedir. Madde ile ayrıca kamyon, çekici, minibüs ve otobüslere hız sınırlayıcı cihaz zorunluluğu getirilmektedir. Takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcı cihazlarda manipülasyon yapmaya uygulanacak olan idari para cezası artırılmakla birlikte sürücü belgesinin geçici süre ile geri alınması hususu getirilmektedir. Başkasına ait sürücü kartı kullanımı ve bozuk veya geçersiz sürücü kartını kullananlara uygulanacak olan idari para cezası artırılmakla birlikte sürücü belgesinin geçici olarak geri alınması hususu getirilmektedir.

Bu kapsamda;

- Takograf kullanma zorunluluğu olan araçların, ülkemizin de taraf olduğu ve uluslararası karayolu taşımacılığında istihdam edilen sürücülerini korumayı ve trafik güvenliğini artırmayı amaç edinen ve 22/8/1999 tarihli ve 99/13276 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe giren “Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması” na uygun hale getirilmesi, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve 5393 sayılı Belediye Kanunu kapsamında faaliyet gösteren motorlu taşıtlar için de takograf zorunluluğunun getirilmesi,
- 10/11/2008 tarihli ve 2008/14481 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe giren “Avrupa Birliği Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Türkiye Ulusal Programının Uygulanması, Koordinasyonu ve İzlenmesine Dair Karar” gereğince belirli araçlara hız sınırlayıcı teknik cihaz takma zorunluluğu getirilmesi,
- Sürücülerin kendisine ait geçersiz bir takograf sürücü kartını veya başka bir sürücüye ait takograf sürücü kartını takograf cihazında kullanmasının önlenmesi,
- Takograf kayıtlarının saklanması ilişkin usullerin ve kayıtların saklanması sürücülerin ve işletenlerin sorumluluklarının belirlenmesi,
- Takograf cihazlarının kullanım ihlallerinin tespit edilmesi ve bu ihlallere ilişkin ceza adaletinin sağlanması amacıyla sınıflandırılmaya gidilerek idari yaptırımların ağırlaştırılması suretiyle caydırıcılığın sağlanması,
- Düzenleme kapsamındaki ihlallerden hangileri nedeniyle geçici olarak trafiğe çıkışına izin verileceği ve/veya trafikten men işlemi uygulanacağına ve verilecek izinlere ilişkin hususlar

ile ihlal gruplarının yönetmelikte belirlenmesi, yönetmelikte sürücü ve işletenler için belirlenen ihlal gruplarına göre kademeli olarak artan idari para cezası uygulanması, bahse konu yönetmeliğin Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının görüşleri alınarak İçişleri Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca müştereken çıkarılması,

- Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin denetimlerin Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından takograf kayıtlarına ilişkin oluşturulan veri tabanı kullanılarak da yapılabilmesi amaçlarıyla düzenleme yapıldığı belirtilmektedir.

Madde ile; trafik zabıtasına, taşıtlara ait takograf kayıtlarını yalnızca araç üzerinde değil, aynı zamanda veri tabanı üzerinden denetleme ve bu denetimlere dayanarak doğrudan idari para cezası uygulama yetkisi verilmektedir. Söz konusu yetki, sürücüyle doğrudan temas kurulmaksızın ve sahadaki fiziksel denetimden bağımsız olarak ceza uygulanmasının önünü açmaktadır. Bu durum, ölçme-değerlendirme hataları, sistemsel aksaklıklar veya veri bütünlüğü ihlalleri gibi teknik sorunlar karşısında hukuka aykırı sonuçlar doğurabilir. Kanun koyucu, bu verilerin hangi sistemlerden, hangi sıklıkta ve hangi doğrulama yöntemleriyle alınacağını ayrıntılı şekilde düzenlememiştir. Bu yönüyle teklif, Anayasa'nın 2. maddesindeki hukuk devleti ilkesinin alt unsurları olan belirlilik ve öngörülebilirlik ilkeleriyle çatışmaktadır.

Teklifin birinci fıkrasının d bendinde “Özellikleri, model yılları ve cinsleri yönetmelikte belirtilen araçlarda hız sınırlayıcı bulundurulması, kullanılır durumda olması ve kullanılması zorunludur. Ancak, bu madde kapsamına giren ve 2918 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önceki yıllarda üretilen taşıtlar ile gördükleri hizmet bakımından yönetmelikle muafiyet tanınan taşıtlarda takograf bulundurma ve kullanma zorunluluğu aranmaz.” hükmü düzenlenmektedir.

Bu madde kapsamına giren ve 2918 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önceki yıllarda üretilen taşıtlar ile gördükleri hizmet bakımından yönetmelikle muafiyet tanınan taşıtlarda takograf bulundurma ve kullanma zorunluluğu aranmaması düzenleme altına alınmak istemektedir. Bu durum eşitlik ilkesine aykırı olduğu gibi keyfilik de önünü açmaktadır.

Maddenin 11. Fıkrası ise sürücünün işlettiği araçta bir ihlal tespit edilmesi hâlinde, sürücü işleten değilse işletene, sürücüye verilen cezanın iki katı tutarında idari para cezası verilmesini öngörmektedir. Bu düzenleme, işletenin fiile doğrudan bir katkısı olup olmadığına bakılmaksızın cezalandırılmasını beraberinde getirmektedir. Ancak, Anayasa Mahkemesi'nin 12 Temmuz 2017 tarihli ve 2017/122 sayılı kararı, bu tarz bir düzenlemeyi Anayasa'nın 38. maddesinde güvence altına alınan “cezaların şahsiliği” ilkesine açıkça aykırı bularak iptal etmiştir. Mahkeme, kusuru ortaya konulmayan araç sahiplerinin cezalandırılmasını hukuki belirlilik ilkesine de aykırı değerlendirmiştir. Bu içtihat açık olmasına rağmen, teklif sahiplerinin bu hususu göz ardı etmiş olmaları, norm tekniği ve Anayasanın 153. Maddesine aykırıdır.

7. Madde Hükmü: Madde ile KTK'nın 32. maddesinde değişiklik yapılmakta; araçlar üzerinde mevzuata uygun olmayarak yapılan değişikliklere uygulanacak olan idari para cezası artırılmaktadır. Mevzuata aykırı değişikliğin çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü

çıkarmak özellikte -Abarth egzoz- olması durumundaki yaptırımın caydırıcılığının artırılması amacıyla yaptırım ağırlaştırılmakta, 9.267 TL'den 16.000 TL'ye çıkarılmaktadır.

İlgili mevzuatı gereğince arkadan çarpmaya karşı koruma çerçevesi/yan koruma çerçevesi/devrilmeye karşı koruyucu yapı (ROPS) bulunması zorunlu olan araçlarda bu çerçevelerin bulunmaması veya bulunanların teknik şartlara uygun olmaması halinde uygulanacak olan yaptırımların caydırıcılığını artırmak amacıyla yeni bir düzenleme yapılmakta, uygulanacak idari para cezası 16.000 TL olarak belirlenmektedir.

8. Madde Hükümü: Madde ile KTK'nın 33. maddesinde değişiklik yapılmakta; özel yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlara verilecek izinle ilgili kural getirilmekle birlikte özel yüklerin taşınmasında trafik zabıtası desteğinin alınması halinde destek verilecek her gün için bir hizmet bedelinin alınması ve bu miktarın genel bütçeye gelir olarak kaydedilmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

9. Madde Hükümü: Madde ile KTK'nın 36. maddesinde değişiklik yapılmakta; Mahkemelerce veya Cumhuriyet savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlar ile sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananlara uygulanacak olan idari para cezası artırılmaktadır.

Madde ile:

- Sürücü belgesi sahibi olmadan motorlu araçları kullananlara 40.000 Türk lirası, (mevcut hali: 18.677 TL)
- Mahkemelerce veya Cumhuriyet savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası, (mevcut hali: 18.677 TL)
- Sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası, idari para cezası verilir. (mevcut hali: 18.677 TL) Ayrıca, bu fıkra kapsamında motorlu araçların sürülmesine izin veren işletene de tescil plakası üzerinden 40.000 Türk lirası idari para cezası verilmesi öngörülmektedir.

10. Madde Hükümü: Madde ile ağır vasıtaların iki veya daha fazla şeritli yollarda uygun şeritten gitmemeleri nedeniyle trafik güvenliği ve trafik düzeni ile ilgili zafiyetler olduğu ve bu durum bazen trafiğin yavaşlamasına yol açarken bazı durumlarda kazalara da neden olabileceği aşıkardır. Motosiklet, otomobil, kamyonet, panelvan, minibüs ve otobüs dışındaki araçların kullanımında trafik düzeni ile güvenliğinin sağlanması amacıyla şerit izleme kuralları düzenlenmektedir.

Yerleşim yeri içerisinde bölünmüş karayolları ile yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında ve otoyollarda araçların ters istikamette sürülmesi birçok trafik kazasına sebebiyet vermekte olup bu durum can kaybı ve kalıcı yaralanmalara sebebiyet verirken maddi anlamda da hem kamuya hem de yol kullanıcılarına zarar vermektedir.

Yaya yollarında araç sürenler, bisiklet yolu ve bisiklet şeridinde bisiklet ve elektrikli skuter dışındaki taşıtları sürenler ve taşıt trafiğine kapalı yollarda araç sürenler hakkında uygulanacak yaptırımlara ilişkin özel bir düzenleme bulunmaması ve trafik düzensizliğinin

önlenememesi nedeniyle bu ihlalleri yapanlar hakkında uygulanacak yaptırımların belirlenmesi açısından düzenleme yapılmıştır.

Trafiği aksatacak veya tehlikeye sokacak şekilde ardı ardına birden fazla şerit değiştirme (makas atma) fiilinin yaptırımının yetersiz olması nedeniyle artan denetim sayılarına rağmen mezkûr ihlalin sayısında artış meydana geldiği belirtilerek caydırıcılığın artırılması amacıyla yaptırımlar ağırlaştırılmaktadır.

Düğün, asker uğurlama gibi kutlamalar nedeniyle oluşturulan konvoylar aracılığıyla veya münferiden ve keyfi olarak karayolunun kısmen veya tamamen trafiğe kapatılması nedeniyle yaşana sıkıntılar ve özellikle geçiş üstünlüğüne sahip araçların görevini zamanında yapamaması (itfaiye, ambulans, kolluk ve trafik araçları vb.) sonucu birçok can kaybı ile maddi ve manevi zararlar meydana gelmektedir. İhlallerin keyfilik unsuruyla yerine getirilmesi ayrıca vatandaş nezdinde kamu vicdanını da zedelemektedir.

Yukarıda belirtilen ihlalleri yapanlar ve mağduriyete sebebiyet verenler için idari yaptırımlar belirlenmiştir. Ayrıca otoyollarda veya yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette süren sürücüler hakkında şartları oluşması halinde ayrıca Türk Ceza Kanununun 179. Trafik Güvenliğini Tehlikeye Sokma maddesinin ikinci fıkrası, araçlarını kol veya grup halinde (konvoy şeklinde) veya münferiden sürerken, diğer araçların geçişini zorlaştıracak veya tehlikeye sokacak şekilde keyfi hareketlerle trafiğin akışını kısmen veya tamamen engelleyecek şekilde araçlarını karayolu üzerinde durduran sürücüler ile trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip eden sürücüler veya bu amaçla araçtan inen kişiler hakkında şartları oluşması halinde ayrıca Türk Ceza Kanununun 179. veya 223. Maddesi (ulaşım araçlarının kaçırılması veya alıkonulması) hükümleri de uygulanacaktır.

Ayrıca madde metni ile getirilen bir diğer düzenleme geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114. maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

“Bu maddenin;

- a) İkinci fıkrasının (a), (b), (d), (k), (l) ve (m) bentlerine uymayan sürücülere 5.000 Türk lirası,
- b) İkinci fıkrasının (c), (e) ve (h) bentlerine uymayan sürücülere 10.000 Türk lirası,
- c) İkinci fıkrasının (f) ve (i) bentlerine uymayan sürücülere 20.000 Türk lirası,
- d) İkinci fıkrasının (g), (j) ve (n) bentlerine uymayanlara 90.000 Türk lirası,
- e) Üçüncü fıkrasına uymayanlara 3.000 Türk lirası,
- f) Dördüncü fıkrasına uymayanlara 180.000 Türk lirası, idari para cezası uygulanır. İkinci fıkranın (g), (j) ve (n) bentleri ile dördüncü fıkra hükümlerine uymayan sürücülerin sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araçları altmış gün süre ile trafikten men edilir.

İkinci fıkranın (n) bendinin otoyol, köprü, viyadük veya tünelde ihlal edilmesi halinde verilecek idari para cezası ile sürücü belgesi geri alma ve araç trafikten men süreleri iki kat olarak uygulanır.” hükmü düzenlenmiştir.

Belirlenmiş olan idari para cezaları dikkate alındığında adaletli ve hakkaniyetli olması gerektiği aşıkardır. Öncelik tabi ki trafik kurallarına uyulması aksi halde ise yaptırım uygulanmasıdır. Ancak uygulanacak olan idari para cezaları kanunlara uygun olarak şeffaf ve denetlenebilir şekilde uygulanmalıdır. İdari para cezaları bütçe açığının kapatılması için devletin elindeki en etkin yöntem olarak kullanılması gerekmektedir. İdari yaptırımların adaletsizliği ve fahiş oranların uygulanması hem hukuk devletine hem de idareye olan güveni sarsmaktadır. Kanun teklifin de belirtilen idari para ceza miktarları bazı oranlarda %100 üzerinde olması kanun yapma amaç ve sistematığının dışına çıkılarak uygulamaya gidildiğinin ve uygulanacak idari para cezalarının asıl amacı olan yaptırımın çok üstünde kaldığı aşıkardır.

11. Madde Hükmü: Madde ile Bazı sürücüler, bir suçun veya ihlalin ortaya çıkmaması nedeniyle sabit veya seyir halinde yürütülen denetimlerde kolluğun uyarı ve işaretlerine rağmen dur ikazına uymayarak kaçmakta ve birçok vatandaşın veya görevli personelin zarar görmesine neden olmaktadır. Dur ikazına uymamanın yaptırımının sürücünün saklandığı/kaçındığı ihlalin yaptırımından daha az olması nedeniyle sürücüler bu yöntemi kullandığı belirtilerek dur ikazına uymamanın yaptırımının ağırlaştırılarak hem bu fiilin engellenmesi hem de gerçekte saklanan/kaçınılan ihlalin ortaya çıkarılmasının sağlanması amacı ile düzenleme yapılmıştır.

Kırmızı ışık kuralı ihlali nedeniyle kollukça yapılan denetim ve ceza sayılarının artmasına rağmen cezaların yetersizliği nedeniyle yaptırımların kademelendirilerek ağırlaştırılmasıyla kurallara uyma etkinliğinin artırılması sonucu kırmızı ışık ihlallerine bağlı trafik kazalarındaki can kaybı ve ciddi yaralanmaların önlenmesi sağlanmak istenmektedir.

Bu maddede düzenlenen idari yaptırımlara ek olarak sabit veya seyir halinde yürütülen denetimlerde kolluğun uyarı ve işaretlerine rağmen dur ikazına uymayarak kaçanlara şartları oluşması halinde ayrıca Türk Ceza Kanununun 179 uncu maddesi hükümleri de uygulanacaktır. Ayrıca geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114. maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

“Bu maddenin birinci fıkrasının; (a) bendine uymayan sürücüler 3.000 Türk lirası, (b) bendine uymayan sürücüler 5.000 Türk lirası, (c) ve (d) bentlerine uymayan sürücüler 1.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar.

İşıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli olanına uyma kuralının son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde;

a) İkinci defa ihlal edilmesi halinde sürücüler 10.000 Türk lirası,

b) Üçüncü defa ihlal edilmesi halinde sürücüler 15.000 Türk lirası,

c) Dördüncü defa ihlal edilmesi halinde sürücüler 20.000 Türk lirası,

d) Beşinci defa ihlal edilmesi halinde sürücüler 30.000 Türk lirası,

e) Altıncı defa ihlal edilmesi halinde sürücüler 80.000 Türk lirası, idari para cezası ile cezalandırılırlar.”

“Sabit veya seyir halinde yürütülen denetimlerde zabitanın uyarı ve işaretlerine rağmen dur ikazına uymayarak kaçanlara 200.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç altmış gün süreyle trafikten men edilir şeklinde düzenlenmiştir.

Kanun maddesinde belirtilen hükümler dikkate alındığında kolluğun yetkisine ve belirlenmiş olan kurallara ısrar ile uyulmaması halinde belirlenecek cezaların artırılması hakkaniyetli olup kanun tanımazlığın önüne geçilmesi sağlanmalıdır. Psiko-teknik değerlendirmeden geçilerek alınabilecek sürücü belgesi şartı kanunun uygulanabilirliği ve belirlenen yaptırımların sonuçları açısından önem arz etmektedir. Tekrar ile arz edildiği üzere kanun teklifin de belirtilen idari para ceza miktarları bazı oranlarda %100 üzerinde olması kanun yapma amaç ve sistematığının dışına çıkılarak uygulamaya gidildiğinin ve uygulanacak idari para cezalarının asıl amacı olan yaptırımın çok üstünde kaldığı aşıkardır.

12. Madde Hükümü: Madde ile alkolü ya da uyuşturucu veya uyarıcı madde etkisi altında araç kullanımını engellemek amacıyla bu kabahatlere ilişkin yaptırımlar ile uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığı ya da alkolün kandaki miktarını tespit amacıyla kollukça ölçüm yapılmasını kabul etmeyen sürücülere uygulanan idari yaptırımlar caydırıcılığın sağlanması amacıyla ağırlaştırılmaktadır. Kanun tekinde belirlenen miktarlar mevcut duruma göre biraz fazla olarak belirlenmiş ise de daha öncesinde uygulanan idari para cezalarının miktarı dikkate alındığında hem alkol hem de uyuşturucunu etkileri sebebi ile uğranılan zararların önüne geçilmesi amacı ile belirlenen miktarlar ve Türk Ceza Kanunu gereğince cezai işlem tesis edilmesi açısından önem arz etmektedir. Ayrıca bu suçlardan geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu KTK kapsamında 114. maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

13. Madde Hükümü: Madde ile sürücülerin yorgun bir şekilde uzun süre araç kullanımı ve dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi ciddi trafik kazalarına sebebiyet vermektedir. Ülkemizin taraf olduğu ve 22/8/1999 tarihli ve 99/13276 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe giren "Uluslararası Karayolu Taşımacılığı Yapan Taşıtlarda Çalışan Personelin Çalışmalarına İlişkin Avrupa Anlaşması (AETR)" çerçevesinde ticari araç sürücülerinin çalışma ve dinlenme süresi ihlallerinde öngörülen emsal ihlallerin mevzuatımızla uyumlaştırılması ile yorgunluğa ve uykusuzluğa bağlı kazaların önlenmesi amaçlanan düzenleme neticesinde;

Yönetmelikte belirtilen;

a) Günlük sürekli taşıt kullanma süresinin bir saate kadar aşılması halinde sürücüye 1.000 Türk lirası, günlük sürekli taşıt kullanma süresinin bir saatten fazla aşılması halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

b) Günlük toplam taşıt kullanma süresinin;

1) Bir saate kadar aşılması halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

2) Bir saatten üç saate kadar aşılması halinde sürücüye 5.000 Türk lirası,

3) Üç saat ve daha fazla süre ile aşılması halinde ise sürücüye 10.000 Türk lirası,

c) Haftalık veya birleşik iki haftalık taşıt kullanma süresinin;

1) Dört saate kadar aşılması halinde sürücüye 10.000 Türk lirası,

2) Dört saatten on beş saate kadar aşılması halinde sürücüye 15.000 Türk lirası,

3) On beş saat ve daha fazla aşılması halinde sürücüye 20.000 Türk lirası,

d) Günlük dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

e) Haftalık dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde sürücüye 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Sürücünün aynı zamanda işleten olması durumunda idari para cezaları iki kat olarak uygulanır. Sürücünün aynı zamanda işleten olmaması halinde, birinci fıkradaki sorumluluklarını yerine getirmeyen işletene de bu fıkra da yer alan idari para cezaları tescil plakası üzerinden iki kat olarak uygulanır.

Sürücülerin çalışma veya dinlenme sürelerine uymamaları nedeniyle dinlenme süresini aşmamak üzere ne kadar süreyle araçları kullanmaktan menedileceği ile izin işlemlerine ilişkin hususlar yönetmelikte belirlenir.

Araç kullanmak üzere birden fazla sürücünün görevlendirilmesinin zorunlu olduğu hallerde araçta bulunması gereken sürücülere ilişkin yönetmelikte belirtilen hususlara uymayan işletene 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.” hükmü düzenlenmiştir. Mevcut düzenleme dikkate alındığında uyumlaştırılma istemi karşılanmakta ve bu düzenleme ile kazaların çoğuna sebebiyet veren yorgunluk ve dinlenme süreleri hakkaniyetli olarak düzenlenmektedir.

14. Madde Hükmü: Dünya Sağlık Örgütünün 2018 yılında yayımladığı “Karayolu Trafik Güvenliği Küresel Durum Raporu” verilerine göre, hızın 1 km/s artırılması kaza riskini 4 kat artırmaktadır. Trafik verilerine göre 2024 yılında trafik kazalarındaki günlük 17,4 kişilik can kaybının 10 kişisi hız kaynaklı ihlallerden meydana gelmektedir. Ayrıca aşırı hız kaynaklı trafik kazalarında can kaybı ve ciddi yaralanmaların yanı sıra uzuv kopmaları da yaşanmaktadır. Hız ihlaline yönelik denetim ve ceza sayılarının artırılmasına rağmen aşırı hız kaynaklı trafik kazalarında engel olunamamaktadır. Bu kapsamda trafik kazalarına bağlı ölümlerin yüzde ellisinden fazlasının hız ihlali kaynaklı olması nedeniyle bu ihlallerin önlenmesi ve hız kurallarına azami derecede uyulmasının sağlanması amacıyla kilometre bazlı artışa göre yaptırım uygulanması yönünde maddede düzenleme yapılmaktadır.

Bu kapsamda Kanunun “hız sınırlarına uyma zorunluluğu” başlıklı 51 inci maddesi değiştirilerek radar hız tespitleri sonucu kesilecek ceza tutarları ciddi biçimde artırıldığı gibi, “yerleşim yeri içinde ve dışında” yeni teklifte belirtilen hız limitlerinin aşımı halinde cezalar kademeli artacaktır.

Hız aşımı cezalarında alt sınır mevcutta 2167 TL, üst sınır 9267 TL iken; yeni alt sınır 2.000 TL, üst sınır ise 30.000 TL olacaktır. Ne var ki, alt ve üst sınırlar arasında mevcut Kanunda toplam 3 kademe varken, yeni düzenlemede şehir içi ve dışındaki hız aşımalarında alt ve üst sınırlar arasında her 5 ve 10 km’de bir katlanan 9 farklı ceza aralığı öngörülmüştür.

Yasal izinler hariç hız sınırlarının aşılp aşılmadığını, tespit etmekte kullanılan cihazları imal ve ithal edenlere ilişkin ayrıca suç oluştursa bile belirlenen idari para cezası ve el koyma yaptırımı düzenlenmesi usulsüzlüklere karşı önemli olup kanunun uygulanması açısından kolluğun hakkaniyetli denetimleri zorunludur.

Ayrıca geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında 114. maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

Hız limiti aşıldıkça cezaların katlanması ve hesaplanma yönteminin değiştirilmesi, “kazaların önlenmesi” amacı üzerinden sunulsa da kesilecek cezaların yüksekliği, zaten alım gücü düşmüş vatandaşımızın gelirinin önemli bir kısmının daha “radar cezası” adı altında devlete aktarılmasına yol açabilecektir. Hız sınırını aşan sürücünün mevcut kanuna göre 2-3 kata kadar fazla ceza ödeyecek olması ölçülülük ilkesine aykırıdır.

15. Madde Hükmü: Ambulansların ve itfaiyelerin geçişine engel olunması, ilerleyişinin yavaşlatılması, bu araçlara yol verilmemesi nedeniyle mağduriyetler oluşmaktadır. Geçiş üstünlüğüne sahip araçların görevlerini zamanında yerine getirememesinden dolayı kamusal ve toplumsal birçok zarar meydana gelmektedir. Geçiş üstünlüğü hakkının etkin olarak kullanılabilmesi ve caydırıcılığın sağlanması amacıyla yetersiz görülen yaptırımlar ağırlaştırılmaktadır. Kanun teklifin de belirtilen idari para ceza miktarları %100 üzerinde olması kanun yapma amaç ve sistematığının dışına çıkılarak uygulamaya gidildiğinin ve uygulanacak idari para cezalarının asıl amacı olan yaptırımın çok üstünde kaldığı aşıkardır olmasına rağmen geçiş üstünlüğüne ve hayata saygısı olmayanlar için uygulanacak idari para cezasının takdirinin üst sınırdaki olması gerektiği kanaatindeyiz.

Ayrıca bu suçtan geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi veya iptal edilen sürücü belgelerinin yeniden alınabilmesi için bu Kanun kapsamında 114. maddede sayılan yetkililerce uygulanan hem trafik idari para cezalarının hem de idari para cezalarının tamamının tahsil edilmesi gerekecektir.

16. Madde Hükmü: Sürücüler önlerinde giden araçları mevzuatta belirtilen güvenli ve yeterli bir mesafeden izlemek zorundadırlar. Takip mesafesi ile ilgili yapılan işlem sayısındaki artış göz önünde bulundurulduğunda mevcut yaptırımların yetersiz kaldığı bu nedenle caydırıcılığın artırılması amacıyla uygulanacak olan yaptırımın ağırlaştırılması için düzenlenme yapılmaktadır. Kanun teklifin de belirtilen idari para ceza miktarları bazı oranlarda %100

üzerinde olması kanun yapma amaç ve sistematığının dışına çıkılarak uygulamaya gidildiğinin ve uygulanacak idari para cezalarının asıl amacı olan yaptırımın çok üstünde kaldığı aşikardır.

17. Madde Hükmü: Madde ile kavşaklarda geçiş önceliği kurallarına uyulmaması trafik kazalarına ve ciddi yaralanmalara sebebiyet vermektedir. Bu nedenle caydırıcılığı artırmak amacıyla kavşaklarda geçiş önceliği kurallarına uymayanlara uygulanacak olan yaptırım ağırlaştırılmaktadır.

18. Madde Hükmü: Madde ile ağırlık ve boyutları bakımından karayolunda sürülmesi özel izne bağlı olan araçların izin alınmadan karayolunda sürülmesi halinde uygulanacak yaptırımlar belirlenmektedir. Yine, ağırlık ve boyut kontrol mahallerinde işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına rağmen tartı veya ölçü kontrolüne girmeden seyrine devam eden veya çeşitli yöntemlerle ağırlık kontrolü yapılması engellenen araçlara uygulanan yaptırımın, azami yüklü ağırlığın aşılması nedeniyle uygulanan yaptırımdan daha az olması nedeniyle sürücüler ağırlık ve boyut kontrol mahallerine girmemekte ya da araçlarını kilitlemek veya teknik aksamlarına müdahale etmek suretiyle aracı hareketsiz kılarak tonaj cezasından kurtuldukları belirtilmiştir. Ayrıca, araçların denetim istasyonuna alınmadan yollarına devam ederken ağırlık denetimlerinin yapılması amacıyla planlanan “Yüksek Hızda Ağırlık Denetim Sistemi”nin kurulacağı kontrol mahallinde belirlenen hız sınırları ve şerit belirleme işaretlerine uyulmasını sağlamak ve sürücülerin manipülasyonlarının engellenmesi amacıyla düzenleme yapılmasına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu nedenle, ağırlık ve boyut kontrol mahallerinde işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına rağmen tartı veya ölçü kontrolüne girmeden seyrine devam eden veya çeşitli yöntemlerle ağırlık kontrolü yapılması engellenen araçlara uygulanan yaptırımın ağırlaştırılması amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Öte yandan, 2918 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin altıncı fıkrasında yer alan “Milletlerarası taşımalarda yabancı plakalı araçların birinci fıkraya uymayan işleten ve gönderenlerine verilen idari para cezaları tahsil olunmadan anılan araçların yola devam etmelerine izin verilmez.” hükmü gereğince, aracın idari para cezası karar tutanağı tahsil edilinceye kadar denetim mahallinde bekletilmesi mümkün olmadığından bu kapsamda düzenleme yapılarak söz konusu hüküm “*Milletlerarası taşımalarda yabancı plakalı araçların birinci fıkraya uymayan işleten ve gönderenlerine verilen idari para cezaları tahsil olunmadan anılan araçların ülkeyi terk etmelerine izin verilmez*” şeklinde değiştirilmektedir.

Anayasa Mahkemesinin 12/7/2017 tarihli E.2017/95, K.2017/119 sayılı kararında; “Kural’da yer alan “işleten ile gönderenin aynı olması”, kişinin “kendi yükünü taşıması” halinde meydana gelebilecek bir durumdur. İlgili mevzuatta “eşyayı bir yerden başka bir yere nakletmek amacıyla taşımacıya teslim eden gerçek veya tüzel kişi” olarak tanımlanan gönderenin, kendi yükünü taşınmak üzere kendisine teslim etmesi gibi bir durumun söz konusu olamayacağı ve dolayısıyla da “işleten ile gönderenin aynı olması” halinde ortada bir “gönderen”in varlığından söz edilemeyeceği kuşkusuzdur. Diğer taraftan, işleten ile gönderenin aynı kişi olması durumunda, bu kişinin (işleten) azami yüklü ağırlığı aşmasına ve bunun sonucunda itiraz konusu kuralda öngörülen cezanın uygulanmasına neden olan hareketleri, amaç, zaman ve mekân yönlerinden birbirine bağlı şekilde kendi içinde bir bütün oluşturduğundan hukuki anlamda “tek bir fiil” olarak değerlendirilmelidir. Bu durumda, iki ayrı fail ve her biri ayrı ceza gerektiren birbirinden bağımsız fiiller söz konusu olmadığından,

bir kişinin (işleten) “aynı fiil” nedeniyle iki kere cezalandırılması sonucunu doğuran itiraz konusu kural, ne bis in idem ilkesine ve hukuk devleti ilkesine aykırılık taşımaktadır. Açıklanan nedenlerle kural, 2918 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi yönünden Anayasa’nın 2 nci maddesine aykırıdır.” şeklinde gerekçelere yer verilerek 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 65 inci maddesinin yedinci fıkrasının “Maddenin birinci fıkrasının (b) bendi yönünden Anayasa’ya aykırı olduğuna ve İPTALİNE” karar verilmiştir.

19. Madde Hükmü: Madde ile Yolcu ve eşya taşımacılığı yapan araçlar için kış mevsiminde kullanımı zorunlu olan kış lastiği uygulamasının diğer araçlara yönelik olarak da uygulanması suretiyle trafik güvenliğinin artırılması amaçlanmış ve yapılması öngörülen yeni düzenleme ile yolcu ve eşya taşımacılığında kullanılan araçlar dışındaki diğer araçlara da kış lastiği kullanma zorunluluğu getirildiğinden bu maddeye ilişkin usul ve esasların Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığınca müştereken belirlenmesi amacıyla düzenleme yapılmaktadır.

Yapılan düzenleme her ne kadar olumlu ise de idari para cezasının tutarını azaltmaya ve iki katına kadar artırmaya Cumhurbaşkanı yetkili kılınması Anayasa 7. Madde hükmünce yasama yetkisinin TBMM alınması ve meclisin işlevsizleştirilmesine sebebiyet vermektedir. Ayrıca yapılacak düzenleme sonucunda İdarinin sorumluluğu ve yetkilerinin devredilebilirliğinin mevcudiyeti Anayasanın 123. maddesi İdarenin bütünlüğüne aykırılık teşkil etmektedir.

20. Madde Hükmü: Madde ile KTK’nın 66. maddesinde değişiklik yapılmakta; motorlu bisiklet ve motosiklet cinsi araçların akrobatik hareketlere kullanılması yasaklanmakta ve 46.000 TL para cezası öngörülmekte, geçici olarak sürücü belgesi geri alma getirilmekte ve bu araçlara trafikten men hususu getirilmektedir.

21. Madde Hükmü: Madde ile KTK’nın 67. maddesinde değişiklik yapılmakta; drift yapanlara uygulanacak olan idari para cezası 46.392 TL’den 140.000 TL’ye artırılmaktadır.

22. Madde Hükmü: Madde ile KTK’nın 70. maddesinde değişiklik yapılmakta; İzin alınmadan koşu ve bisiklet yarışları düzenleyenlere uygulanacak olan idari para cezası 16.000 TL olarak belirlenmekte ve karayolunda yarış yapanlara 46.000 TL idari para cezası ile birlikte geçici olarak sürücü belgesi geri alınması ve araç trafikten men hususu getirilmektedir.

23. Madde Hükmü: Ceza miktarının 993 TL iken 46.000 TL olarak güncellenmektedir/değiştirilmektedir. Bu durum, gereksiz geçiş üstünlüğü kullanan sürücüler açısından daha güçlü bir caydırıcılık oluşturabilir. Bu düzenleme, ambulans, itfaiye, polis gibi gerçekten geçiş üstünlüğü hakkına sahip araçların etkinliğini artırabilir. Suistimallerin azalmasıyla trafikte genel düzenin sağlanması kolaylaşır. 46.000 TL gibi bir ceza tutarı, özellikle ihlalin kasıtlı değilse veya hafifse orantısız ya da yüksek karşılanabilir. Ceza yüksek olduğu için sürücüler tarafından itirazlar artabilir bu durumda yargı ek yük getirmek anlamına gelebilir. Bu bağlamda; sadece bu konular için ayrı bir yargı süreci değerlendirilebilir.

24. Madde Hükmü: Sürücünün dikkatini dağıtan görsel ve işitsel cihazların yasaklanması, kazaların önlenmesi açısından önemlidir. 3.000 TL ve 21.000 TL’lik farklı ceza düzeyleri, ihlalin niteliğine göre ayırım yapılmasını sağlamaktadır. Ciddi ihlalleri önlemede etkili olabilir. “Sürücünün izleme ve kullanma sahası içinde kalan cihazlar” tanımı yoruma açıktır. Hangi cihazların kapsama girdiği netleşmezse uygulamada sorun çıkabilir. 21.000 TL para cezası yanında 30 gün trafikten men, bazı durumlarda ağır bir kombinasyon olabilir.

25. Madde Hükümü: İlk ihlalde 5.000 TL, ikinci ihlalde 10.000 TL, üçüncü ve sonrası için 20.000 TL + ehliyet geri alma şeklindeki yapı, alışkanlık hâline getiren sürücüler için etkili bir önlem olabilir. Telefon kullanımının dikkat dağınıklığı yarattığı bilimsel olarak kanıtlanmıştır. Bu düzenleme kazaların azalmasına katkı sağlayabilir. Sürüş sırasında telefon kullanımı her zaman kolayca tespit edilemez. Polis ve denetim ekiplerinin takdir yetkisi genişler, bu da keyfi uygulamalara neden olabilir.

26. Madde Hükümü: Yeni düzenleme, sürücü ve yolcu güvenliğini artırmayı hedefleyen kapsamlı bir çerçeve sunmaktadır. Emniyet kemeri, kask, gözlük, çocuk bağlama sistemleri ve diğer koruyucu sistemlerin kullanımı net biçimde zorunlu hale getirilmiştir; ihlallere ise kademeli ve caydırıcı cezalar öngörülmüştür. Tüm koruyucu sistemlerin (kemer, kask, çocuk koltuğu, vb.) kullanımını kapsayacak biçimde genişletilen bu madde, can kaybını ve yaralanmaları önlemeye dönük ciddi bir adım niteliğindedir. "Koruyucu sistemleri usulüne uygun kullanmayanlar, kullanmamış sayılır" hükmüyle sadece takmak değil, doğru şekilde takmak da zorunlu hale getirilmiştir.

Yolcuların da sorumlu tutulması ve sürücünün çocuklar için koruma tedbiri alma zorunluluğu getirilmesi önemli bir güvenlik unsurudur. Özellikle kemer ve kask takmama gibi tekrar eden ihlallerde ceza kademelendirilmiş; alışkanlık haline getirenlere yüksek ceza ve ehliyet geri alma gibi yaptırımlar öngörülmüştür. Çocukların korunmasına dair özel hüküm ve 5.000 TL ceza, ihlalleri azaltabilecek bir önlem olarak göze çarpmaktadır. Ehliyet geri alma ve ceza tahsiline ilişkin yetkili merciler açıkça belirtilmiştir, bu da uygulama birliği açısından önemlidir.

Tek bir sürüşte örneğin hem kemer takılmaması hem çocuk bağlama sisteminin olmaması gibi durumlarda ceza yükü artabilir. Koruyucu sistemlerin "usulüne uygun" kullanılmadığı nasıl tespit edilecek? Bu konuda sahada standart ve objektif bir denetim mekanizması oluşturulmazsa keyfi uygulamalar doğabilir. Sürücüler, artık sadece kendi hareketlerinden değil, yolcuların da davranışlarından sorumlu tutulmaktadır. Özellikle toplu taşıma ya da ticari araç sürücülerinin her yolcuyu denetlemesi pratikte zorluk yaratabilir. "Koruyucu sistemler olmadan aracın karayolunda seyrine izin verilmez" hükmünün ne anlama geldiği açıklığa kavuşturulması uygulamada yorum farklarının giderilmesi bakımından önemli olacaktır.

27. Madde Hükümü: Önerilen kanun maddesi, trafik kazası sonrası sürücülerin olay yerinden izinsiz ayrılmasını önlemeye yönelik ciddi idari ve adli yaptırımlar getirerek caydırıcılığı artırmayı hedeflemektedir. Maddi ve manevi zararları azaltma amacını taşıyan bu düzenleme, kamu güvenliği ve trafik düzeni açısından önemlidir. Ancak **46.000 TL gibi yüksek para cezaları** ve "zaruret hali" gibi muğlak kavramlar eleştirilebilir, bu durumun ölçülülük ilkesine ve uygulama netliğine aykırılık teşkil edebileceği ifade edilebilir. Zabıta izni şartı da kırsal bölgelerde uygulama zorluklarına neden olabilecektir. Genel olarak, düzenleme amacına uygun olsa da bazı kavramların netleştirilmesi ve **cezaların orantılı şekilde yeniden değerlendirilmesi** gerekmektedir.

28. Madde Hükümü: 2918 sayılı Kanun'un 103. maddesinde yapılan değişiklikle "motorlu bisiklet" ifadesi "elektrikli skuter" olarak değiştirilmiş, böylece yeni nesil ulaşım araçlarının yasal statüsü netleştirilmiştir. Bu düzenleme, şehir içi trafikte yaygınlaşan skuter kullanımını düzenlemesi açısından olumludur. Ancak, elektrikli skuter'lerin motorlu bisikletle aynı kategoriye alınması hız ve kullanım farkları nedeniyle eleştirebilir; sigorta, tescil ve ehliyet gibi

konular netleştirilmeden uygulanması durumunda pratik sorunlar doğurabileceği ortadadır. Bu nedenle teknik farkların dikkate alındığı ayrıntılı bir yasal altyapı ihtiyacı olduğu aşikardır.

29. Madde Hükümü: Bu değişiklikle, bazı bakanlık isimleri güncellenmiş ve trafikle ilgili tutanaklarda görevli personelin açık kimliği yerine personel tanıtım numarasının yazılması öngörülmüştür. Bu düzenleme, kamu görevlilerinin güvenliğini sağlama ve kişisel verileri koruma amacı taşımaktadır. Ancak, bu uygulama şeffaflık ve hesap verilebilirlik açısından sorunludur; çünkü vatandaşlar cezayı düzenleyen görevliyi doğrudan tanıyamayabilir. Bu nedenle, güçlü bir kayıt ve denetim sistemi kurulması gereklidir. Genel olarak düzenleme, güvenlik açısından olumlu olsa da hukuki denetimi aksatmayacak şekilde uygulanması sağlanmalıdır.

30. Madde Hükümü: Değişiklik teklifiyle bazı bakanlık adları güncellenmiş, “Bu fıkra” ibaresi genişletilerek uygulama alanı netleştirilmiştir. Ayrıca, yabancı uyruklu kişilere uygulanan trafik cezalarının tahsil edilmemesi hâlinde ülkeye girişlerinin engellenmesi öngörülmüştür. Bu düzenleme, kamu alacaklarının tahsilini kolaylaştırmakta ve eşitlik ilkesini desteklemektedir. Ancak, bu uygulamanın seyahat özgürlüğünü kısıtlayabileceği ve teknik altyapı eksiklikleri nedeniyle pratikte sorunlar doğurabileceği anlaşılmaktadır. Genel olarak düzenleme makul olmakla birlikte, seyahat etme özgürlüğünü ihlal etmeyecek şekilde gerekli güvencelerin sağlanması gerekmektedir.

31. Madde Hükümü: Bu düzenleme, kiralık araçlarla işlenen trafik ihlallerinde cezanın doğrudan kiralayana yöneltilmesini sağlayarak adalet ve etkinliği artırmayı amaçlamaktadır. Ayrıca taşımacılık yapan firmaların sorumluluğu devam etmekte olup, kayıt dışılığı önleme açısından olumlu katkı sunmaktadır. Ancak, sistemin doğru işlemesi için kimlik bildirim verilerinin güncel ve güvenilir olması gerekmektedir. Kiracının adres bilgisi eksik veya yanlışsa tahsilat güçleşebilir. Ayrıca, taşımacının hangi şartlarda sorumlu olacağı netleştirilmezse çifte sorumluluk konusu ortaya çıkabilir. Bu nedenle veri sistemlerinin iyileştirilmesi ve uygulama şartlarının açıkça tanımlanması gereklidir.

32. Madde Hükümü: Ek 2. maddenin üçüncü fıkrasındaki değişiklikle idari para cezaları önemli ölçüde artırılmış ve sürücü belgelerinin geri alınmasına yönelik yeni yaptırımlar getirilmiştir. Tekrarlayan ihlallerde cezaların iki katına çıkması ve belge iadesinin ceza ödemesine bağlanması, caydırıcılığı arttırmaktadır. Ancak, ceza tutarlarının mevcut ekonomik şartlara göre orantısız yüksek olması ve sosyal adalet açısından sorun yaratabileceği eleştirebilir. Uygulamada tahsilat ve denetim yükünün artması muhtemeldir. Bu nedenle ceza oranlarının gözden geçirilmesi ve adalet ilkesine uygun uygulama mekanizmaları oluşturulması gerekmektedir.

33. Madde Hükümü: Bu düzenleme, trafik ihlallerini teşvik eden dijital paylaşımları yasaklayarak trafik güvenliğini dijital ortamda da korumayı amaçlamaktadır. Madde gerekçesinde düzenlemeyle ihbar amacıyla yapılan paylaşımlar ile haber niteliğinde olan paylaşımların yasaklanmadığı, yalnızca trafik kural ihlali yapmayı özendirmek amacıyla bu görüntüleri alenen yaymanın ve övmenin yasaklandığı ifade edilse de maddenin yazımından hem de uygulamada bu hususların her zaman ayrıştırılabilmesi mümkün değildir. Öte yandan sosyal medya ve dijital içeriklerin özellikle gençler üzerindeki etkisi dikkate alındığında, bu

düzenleme caydırıcılık sağlayabilir. 25.000 TL’lik para cezası da caydırıcılık bakımından değerlendirilebilir. Ancak, “övme” ve “özendirme” gibi ifadelerin yoruma açık olması, ifade özgürlüğü açısından sorun teşkil etmektedir. Ayrıca, sorumluluğun kime ait olacağı konusunda belirsizlikler vardır. Bu nedenle, düzenlemenin kapsamının açık şekilde tanımlanması ve hak özgürlük dengesi gözetilerek uygulanması gerekmektedir. Bu bağlamda söz konusu muğlak ifadelerin varlığı anayasanın değiştirilemez maddelerinden bir olan hukuk devleti ilkesinin alt unsuru olan belirlilik ilkesini ihlal ettiği gibi ifade özgürlüğünü de ihlal etmektedir.

34. Madde Hükmü: Geçici Madde 27, takograf zorunluluğu getirilen araçlar için model yılına göre kademeli geçiş süreci öngörmekte ve kamuya ait ya da ticari araçlara geçici muafiyet sağlamaktadır. Bu uygulama, araç sahiplerine uyum süreci tanınması açısından olumludur. Mevcut yönetmeliğin geçici olarak uygulanmaya devam etmesi de hukuki istikrar sağlayabilir. Ancak, farklı tarihlerin denetim süreçlerini karmaşıklştırabileceği, çok sayıda istisnanın eşitlik ilkesini zedeleyebileceği ve eski ihlallerin tekrerrür hesabına katılmamasının caydırıcılığı azaltılabileceği durumu göz önünde bulundurulmalıdır.

35. Madde Hükmü: (1) Bu Kanunun;

- a) 14’üncü maddesi 31/12/2025 tarihinde,
- b) 28’inci maddesi yayımı tarihinden itibaren üç ay sonra,
- c) Diğer maddeleri yayımı tarihinden itibaren iki ay sonra, yürürlüğe girer.

36. Madde Hükmü: Bu Kanun hükümlerini Cumhurbaşkanı yürütür.

İdris Şahin
Ankara

AFYONKARAHİSAR MİLLETVEKİLİ İBRAHİM
YURDUNUSEVEN VE ÇORUM MİLLETVEKİLİ
YUSUF AHLATCI İLE 143 MİLLETVEKİLİNİN
TEKLİFİ

**KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDA
DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR
KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin ikinci paragrafına aşağıdaki cümle eklenmiş ve (b) bendinde yer alan “polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte” ibaresi “sorumluluk bölgesine göre genel zabıta ilgili mevzuatta” şeklinde değiştirilmiştir.

“Otoyollardan sorumlu birimlerde görevli trafik zabıtası, sorumluluk sahası ile sınırlı olmak üzere İçişleri Bakanının uygun görmesi hâlinde genel zabıta olarak da görevlendirilebilir.”

MADDE 2- 2918 sayılı Kanunun 20 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine aşağıdaki cümle ve fıkra aşağıdaki bent eklenmiştir.

“22 ncı maddenin ikinci fıkrası kapsamında yetkilendirilen kamu kurum veya kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerinin satışını yaptığı ve ilk tescili elektronik ortamda gerçekleştirilecek araçlar için bu bentteki üç aylık süre uygulanmadan satış işlemi sonrasında üç iş günü içerisinde tescil işlemi gerçekleştirilir.”

“f) Araç sahiplerinin vefat etmesi halinde mirasçılar, gerekli bilgi ve belgeleri sağlayarak vefat tarihinden itibaren doksan gün içerisinde ilgili tescil kuruluşuna müracaat etmek ve adlarına tescil belgesi almak zorundadırlar. Bu bent kapsamında yapılan tescil işlemlerinde, tescil vefat tarihi itibarıyla yapılır. Bu araçların süresi sonunda mirasçılar adına tescil edilmeden karayoluna çıkarıldığının tespiti halinde sürücüyü 3.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve mirasçılar adına tescil ettirilinceye kadar araç trafikten men edilir.”

ADALET KOMİSYONUNUN
KABUL ETTİĞİ METİN

**KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDA
DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR
KANUN TEKLİFİ**

MADDE 1- 13/10/1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 6 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin ikinci paragrafına aşağıdaki cümle eklenmiş ve (b) bendinde yer alan “polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay, astsubay ve uzman jandarmalar eliyle yönetmelikte” ibaresi “sorumluluk bölgesine göre genel zabıta ilgili mevzuatta” şeklinde değiştirilmiştir.

“Otoyollardan sorumlu birimlerde görevli trafik zabıtası, sorumluluk sahası ile sınırlı olmak üzere İçişleri Bakanının uygun görmesi hâlinde genel zabıta olarak da görevlendirilebilir.”

MADDE 2- 2918 sayılı Kanunun 20 ncı maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine aşağıdaki cümle ve fıkra aşağıdaki bent eklenmiştir.

“22 ncı maddenin ikinci fıkrası kapsamında yetkilendirilen kamu kurum veya kuruluşları ile gerçek veya özel hukuk tüzel kişilerinin satışını yaptığı ve ilk tescili elektronik ortamda gerçekleştirilecek araçlar için bu bentteki üç aylık süre uygulanmadan satış işlemi sonrasında üç iş günü içerisinde tescil işlemi gerçekleştirilir.”

“f) Araç sahiplerinin vefat etmesi halinde mirasçılar, gerekli bilgi ve belgeleri sağlayarak vefat tarihinden itibaren doksan gün içerisinde ilgili tescil kuruluşuna müracaat etmek ve adlarına tescil belgesi almak zorundadırlar. Bu bent kapsamında yapılan tescil işlemlerinde, tescil, vefat tarihi itibarıyla yapılır. Bu araçların süresi sonunda mirasçılar adına tescil edilmeden karayoluna çıkarıldığının tespiti halinde sürücüyü 3.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve mirasçılar adına tescil ettirilinceye kadar araç trafikten men edilir.”

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 3- 2018 sayılı Kanunun 21 inci maddesinin başlığına “hurdaya ayrılan” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve trafikten çekilen” ibaresi eklenmiş, ikinci fıkrasında yer alan “1.002 Türk lirası” ibaresi “46.000 Türk lirası” şeklinde değiştirilmiş, üçüncü fıkrasına aşağıdaki cümle eklenmiş ve beşinci fıkrasında yer alan “2.018 Türk lirası” ibaresi “46.000 Türk lirası” şeklinde değiştirilmiştir.

“Aykırılığı tespit edilen araç trafikten çekili ise trafikten çekme tarihi itibarıyla trafik tescil kaydı açılır ve ilgili vergi dairesine bildirilir.”

MADDE 4- 2018 sayılı Kanunun 23 üncü maddesinin üçüncü, dördüncü ve beşinci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Yönetmelikte belirtilen nitelik veya ölçülere aykırı plaka takan, öngörülen sayıda plaka takmayan sürücülere 4.000 Türk lirası idari para cezası verilir. Bu araçlar plakaları uygun duruma getirilene kadar trafikten men edilir. Tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapan sürücülere 140.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapan sürücülere her seferinde 280.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir.

Tescilli aracı plakasız kullanan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır ve araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla birinci cümlemin ihlal edilmesi halinde sürücülere her seferinde 140.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir.

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 3- 2018 sayılı Kanunun 21 inci maddesinin başlığına “hurdaya ayrılan” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve trafikten çekilen” ibaresi eklenmiş, ikinci fıkrasında yer alan “1.002” ibaresi “46.000” şeklinde değiştirilmiş, üçüncü fıkrasına aşağıdaki cümle eklenmiş ve beşinci fıkrasında yer alan “2.018” ibaresi “46.000” şeklinde değiştirilmiştir.

“Aykırılığı tespit edilen araç trafikten çekilmiş ise trafikten çekme tarihi itibarıyla trafik tescil kaydı açılır ve ilgili vergi dairesine bildirilir.”

MADDE 4- 2018 sayılı Kanunun 23 üncü maddesinin üçüncü, dördüncü ve beşinci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Yönetmelikte belirtilen nitelik veya ölçülere aykırı plaka takan, öngörülen sayıda plaka takmayan sürücülere 4.000 Türk lirası idari para cezası verilir. Bu araçlar plakaları uygun duruma getirilene kadar trafikten men edilir. Tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapan sürücülere 140.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla tescil plakasının farklı okunmasına veya okunamamasına neden olacak şekilde plakasında değişiklik yapan sürücülere her seferinde 280.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir.

Tescilli aracı plakasız kullanan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır ve araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla birinci cümlemin ihlal edilmesi halinde sürücülere her seferinde 140.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir.

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

Başka bir araca ait tescil plakasını/ geçici tescil plakasını, plaka basım işlemini gerçekleştiren kuruluş tarafından verilmemiş plakayı, tescil kaydı bulunmayan plakayı veya sahte plakayı takan veya kullananlara 140.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır ve araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla birinci cümlemin ihlal edilmesi halinde her seferinde 280.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir. Ayrıca bu kişiler Türk Ceza Kanununun 204 üncü maddesi hükmüne göre cezalandırılır.”

“Bu madde kapsamında men edilen araçların men süresi sonunda, tescil plakaları uygun duruma getirilmeden araç teslim edilmez.

İşleteni veya sahibi, sürücüsünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın araç tescil belgesi ve tescil plakalarının, araç üzerinde uygun durumda bulundurulması ve aracın bu maddede belirtilen hususlara uygun olarak kullanılması konusunda gerekli tedbirleri almak ve denetimini yapmakla yükümlüdür.

Sürücü belgesi geri alma işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

MADDE 5- 2018 sayılı Kanunun 25 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu madde hükümlerine uymadan araçları karayolunda kullanan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Ayrıca, trafik zabıtasınca bu geçici belge ve plakalar iptal edilerek, araçlar otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Başka bir araca ait tescil plakasını/ geçici tescil plakasını, plaka basım işlemini gerçekleştiren kuruluş tarafından verilmemiş plakayı, tescil kaydı bulunmayan plakayı veya sahte plakayı takan veya kullananlara 140.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır ve araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla birinci cümlemin ihlal edilmesi halinde her seferinde 280.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir. Ayrıca bu kişiler Türk Ceza Kanununun 204 üncü maddesi hükmüne göre cezalandırılır.”

“Bu madde kapsamında men edilen araçların men süresi sonunda, tescil plakaları uygun duruma getirilmeden araç teslim edilmez.

İşleteni veya sahibi, sürücüsünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın araç tescil belgesi ve tescil plakalarının, araç üzerinde uygun durumda bulundurulması ve aracın bu maddede belirtilen hususlara uygun olarak kullanılması konusunda gerekli tedbirleri almak ve denetimini yapmakla yükümlüdür.

Sürücü belgesi geri alma işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

MADDE 5- 2018 sayılı Kanunun 25 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu madde hükümlerine aykırı olarak araçları karayolunda kullanan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Ayrıca, trafik zabıtasınca bu geçici belge ve plakalar iptal edilerek araçlar otuz gün süre ile trafikten men edilir. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

fazla bu madde hükmüne uymayan sürücülere her seferinde 140.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir.”

MADDE 6- 2018 sayılı Kanunun 31 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 31- Cinslerine, özelliklerine ve kullanım amaçlarına göre;

a) Araçlarda, nitelik ve nicelikleri yönetmelikte belirtilen gereçlerin,

b) Yük taşımada kullanılan ve azami yüklü ağırlığı 3500 kilogramdan fazla olan motorlu taşıtlar ile 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu veya 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamındaki yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan ve sürücüsü dahil oturma yeri on yediden fazla olan motorlu taşıtlarda takograf,

c) Taksi hizmeti veren otomobillerde taksimetre,

d) Özellikleri, model yılları ve cinsleri yönetmelikte belirtilen araçlarda hız sınırlayıcı

bulundurulması, kullanılabilir durumda olması ve kullanılması zorunludur. Ancak, bu madde kapsamına giren ve 2018 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önceki yıllarda üretilen taşıtlar ile gördükleri hizmet bakımından yönetmelikle muafiyet tanınan taşıtlarda takograf bulundurma ve kullanma zorunluluğu aranmaz.

Taşıtlarda Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca belirlenenler dışındaki takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcıların kullanılması yasaktır.

Birinci fıkra kapsamına giren araçlardaki takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcılara müdahalede bulunarak yanlış veri üretecek duruma getirmek veya bu durumdaki cihazları kullanmak yasaktır.

Birinci fıkra kapsamına giren ve takograf bulundurulması zorunlu olan araçların sürücülerinin takograf sürücü kartı kullanmaması ya da kendisine ait bozuk veya geçersiz bir

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

fazla bu madde hükmüne uymayan sürücülere her seferinde 140.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir.”

MADDE 6- 2018 sayılı Kanunun 31 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 31- Cinslerine, özelliklerine ve kullanım amaçlarına göre;

a) Araçlarda, nitelik ve nicelikleri yönetmelikte belirtilen gereçlerin,

b) Yük taşımada kullanılan ve azami yüklü ağırlığı 3.500 kilogramdan fazla olan motorlu taşıtlar ile 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu, 5393 sayılı Belediye Kanunu veya 10/7/2003 tarihli ve 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamındaki yolcu taşımacılığı faaliyetlerinde kullanılan ve sürücüsü dahil oturma yeri on yediden fazla olan motorlu taşıtlarda takograf,

c) Taksi hizmeti veren otomobillerde taksimetre,

d) Özellikleri, model yılları ve cinsleri yönetmelikte belirtilen araçlarda hız sınırlayıcı,

bulundurulması, kullanılabilir durumda olması ve kullanılması zorunludur. Ancak, bu madde kapsamına giren ve 2018 sayılı Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önceki yıllarda üretilen taşıtlar ile gördükleri hizmet bakımından yönetmelikle muafiyet tanınan taşıtlarda takograf bulundurma ve kullanma zorunluluğu aranmaz.

Taşıtlarda Sanayi ve Teknoloji Bakanlığınca belirlenenler dışındaki takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcıların kullanılması yasaktır.

Birinci fıkra kapsamına giren araçlardaki takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcılara müdahalede bulunarak yanlış veri üretecek duruma getirmek veya bu durumdaki cihazları kullanmak yasaktır.

Birinci fıkra kapsamına giren ve takograf bulundurulması zorunlu olan araçların sürücülerinin takograf sürücü kartı kullanmaması ya da kendisine ait bozuk veya geçersiz bir

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

takograf sürücü kartını veya başka bir sürücüye ait takograf sürücü kartını takograf cihazına takarak araç kullanması yasaktır.

Takograf sürücü kartı sahipleri kendilerine ait takograf sürücü kartını başkalarının kullanmaması için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür.

Araç işleteni, sürücüsünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın bu maddede belirtilen gereçler ile takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcısının bulundurulması, kullanılır durumda olması ve sürücünün bu maddede belirtilen kurallara uyması hususlarında gerekli tedbirleri almak ve denetimini yapmakla yükümlüdür.

Bu maddenin;

a) Birinci fıkrasının (a) bendine uymayan sürücüye 1.000 Türk lirası,

b) Birinci fıkrasının (b) ve (d) bentleri ile ikinci fıkrasına uymayan sürücülere 75.000 Türk lirası,

c) Birinci fıkrasının (c) bendine uymayanlara 46.000 Türk lirası,

d) Üçüncü fıkra hükümlerine uymayanlara 185.000 Türk lirası, son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde iki veya daha fazla uymayanlara ise her seferinde 370.000 Türk lirası,

e) Dördüncü fıkrasına uymayan sürücülere 75.000 Türk lirası, son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla uymayan sürücülere her seferinde 150.000 Türk lirası,

f) Beşinci fıkrasına uymayanlara her seferinde 75.000 Türk lirası,

idari para cezası uygulanır.

Üçüncü fıkraya uymayan sürücünün sürücü belgesi otuz gün süreyle geri alınır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde iki veya daha fazla üçüncü fıkraya uymayan sürücünün sürücü belgesi her seferinde doksan gün süreyle geri alınır.

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

takograf sürücü kartını veya başka bir sürücüye ait takograf sürücü kartını takograf cihazına takarak araç kullanması yasaktır.

Takograf sürücü kartı sahipleri kendilerine ait takograf sürücü kartını başkalarının kullanmaması için gerekli tedbirleri almakla yükümlüdür.

Araç işleteni, sürücüsünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın bu maddede belirtilen gereçler ile takograf, taksimetre ve hız sınırlayıcısının bulundurulması, kullanılır durumda olması ve sürücünün bu maddede belirtilen kurallara uyması hususlarında gerekli tedbirleri almak ve denetimini yapmakla yükümlüdür.

Bu maddenin;

a) Birinci fıkrasının (a) bendine uymayan sürücüye 1.000 Türk lirası,

b) Birinci fıkrasının (b) ve (d) bentleri ile ikinci fıkrasına uymayan sürücülere 75.000 Türk lirası,

c) Birinci fıkrasının (c) bendine uymayanlara 46.000 Türk lirası,

d) Üçüncü fıkrasına uymayanlara 185.000 Türk lirası, son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde iki veya daha fazla uymayanlara ise her seferinde 370.000 Türk lirası,

e) Dördüncü fıkrasına uymayan sürücülere 75.000 Türk lirası, son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde iki veya daha fazla uymayan sürücülere her seferinde 150.000 Türk lirası,

f) Beşinci fıkrasına uymayanlara her seferinde 75.000 Türk lirası,

idari para cezası uygulanır.

Üçüncü fıkraya uymayan sürücünün sürücü belgesi otuz gün süreyle geri alınır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde iki veya daha fazla üçüncü fıkraya uymayan sürücünün sürücü belgesi her seferinde doksan gün süreyle geri alınır.

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

Dördüncü fıkra uymayan sürücünün sürücü belgesi otuz gün süreyle geri alınır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde iki ve daha fazla dördüncü fıkra uymayan sürücünün sürücü belgesi her seferinde doksan gün süreyle geri alınır.

Birinci fıkranın (b), (c) ve (d) bentleri ile ikinci ve üçüncü fıkra hükümlerine uygun durumda bulundurulmayan araçlar eksiklikleri giderilinceye kadar trafikten men edilir ve eksikliklerinin giderilmesi için yönetmelikte belirlenen sürelerle izin verilebilir. Dördüncü fıkra hükümlerine uymayan sürücüler gerekli şartlar sağlanıncaya kadar birinci fıkranın (b) bendinde belirtilen araçları sürmekten men edilir.

Birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkralar kapsamında işlem yapılan sürücünün aynı zamanda araç işleteni olmaması halinde altıncı fıkradaki sorumluluklarını yerine getirmeyen araç işletenine de tescil plakasına göre sürücü için belirlenen miktarın iki katı tutarında idari para cezası uygulanır.

Trafik zabıtası, taşıtlara ait takograf kayıtlarını bu kayıtların aktarılacağı veri tabanı üzerinden de denetleyebilir ve tespit edilen ihlaller hakkında idari para cezası uygulayabilir.

Sürücü belgesi geri alma işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.

Bu madde ile 49 uncu maddede belirtilen; takograf bulundurulması ve kullanımı, cihaz ayarları ve kalibrasyonu ile kayıtların saklanması ilişkin ihlaller, takograf kayıtlarını saklama, taşıt kullanma, mola ve dinlenme süreleri, sürücülerin ve işletenlerin sorumlulukları, hangi ihlaller nedeniyle geçici olarak trafiğe çıkışına izin verileceği ve/veya trafikten men işlemi uygulanacağına ilişkin hususlar Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı ile

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Dördüncü fıkra uymayan sürücünün sürücü belgesi otuz gün süreyle geri alınır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde iki veya daha fazla dördüncü fıkra uymayan sürücünün sürücü belgesi her seferinde doksan gün süreyle geri alınır.

Birinci fıkranın (b), (c) ve (d) bentleri ile ikinci ve üçüncü fıkra hükümlerine uygun durumda bulundurulmayan araçlar eksiklikleri giderilinceye kadar trafikten men edilir ve bu araçların eksikliklerinin giderilmesi için yönetmelikte belirlenen sürelerle izin verilebilir. Dördüncü fıkra hükümlerine uymayan sürücüler gerekli şartlar sağlanıncaya kadar birinci fıkranın (b) bendinde belirtilen araçları sürmekten men edilir.

Birinci, ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkralar kapsamında işlem yapılan sürücünün aynı zamanda araç işleteni olmaması halinde altıncı fıkradaki sorumluluklarını yerine getirmeyen araç işletenine de tescil plakasına göre sürücü için belirlenen miktarın iki katı tutarında idari para cezası uygulanır.

Trafik zabıtası, taşıtlara ait takograf kayıtlarını bu kayıtların aktarılacağı veri tabanı üzerinden de denetleyebilir ve tespit edilen ihlaller hakkında idari para cezası uygulayabilir.

Sürücü belgesi geri alma işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.

Bu madde ile 49 uncu maddede belirtilen; takograf bulundurulması ve kullanımı, cihaz ayarları ve kalibrasyonu ile kayıtların saklanması ilişkin ihlaller, takograf kayıtlarını saklama, taşıt kullanma, mola ve dinlenme süreleri, sürücülerin ve işletenlerin sorumlulukları, hangi ihlaller nedeniyle geçici olarak trafiğe çıkışına izin verileceği ve/veya trafikten men işlemi uygulanacağına ilişkin hususlar Sanayi ve

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının görüşleri alınarak, İçişleri Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca bu maddenin yayımı tarihinden itibaren bir yıl içinde müştereken çıkarılan yönetmelikle belirlenir. Usul ve esasları yönetmelikte düzenlenen takograf kullanımına ilişkin belirlenen hususlara uymayanlara 3.000 Türk lirası, cihaz ayarları ve kalibrasyonuna ilişkin belirlenen hususlara uymayanlara 10.000 Türk lirası, kayıtların saklanmasıyla ilişkin belirlenen hususlara uymayanlara 20.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.

Bu madde kapsamında trafik zabıtasının ve Karayolları Genel Müdürlüğünün karayolundaki denetimine ilişkin görev ve yetkileri saklı kalmak üzere işyerinde saklanması gereken takograf kayıtlarının çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin denetim, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından oluşturulan veri tabanı kullanılarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından veya bağlı ve ilgili kuruluşlarınca yapılabilir.”

MADDE 7- 2018 sayılı Kanunun 32 nci maddesinin başlığı aşağıdaki şekilde, birinci fıkrasında yer alan “tescil belgesine” ibaresi “tescil belgesine/kayıtlarına” şeklinde, “108 Türk lirası idari para cezası verilir” ibaresi “1.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır” şeklinde değiştirilmiş, ikinci fıkrasına “Üzerinde” ibaresinden sonra gelmek üzere “mevzuata uygun olarak” ibaresi eklenmiş, fıkrada yer alan “tescil belgesine” ibaresi “tescil belgesine/kayıtlarına” şeklinde, üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Araç üzerindeki teknik değişiklikler ve bildirim zorunluluğu:”

“Araç üzerinde ilgili mevzuata aykırı şekilde değişiklik yapılması yasaktır. Mevzuata aykırı şekilde değişiklik yapılması halinde işletene 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve araç mevzuata uygun duruma getirilinceye kadar trafikten men edilir. Yapılan bu değişikliğin

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Teknoloji Bakanlığı ile Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığının görüşleri alınarak, İçişleri Bakanlığı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca bu maddenin yayımı tarihinden itibaren bir yıl içinde müştereken çıkarılan yönetmelikle belirlenir. Usul ve esasları yönetmelikte düzenlenen takograf kullanımına ilişkin belirlenen hususlara uymayanlara 3.000 Türk lirası, cihaz ayarları ve kalibrasyonuna ilişkin belirlenen hususlara uymayanlara 10.000 Türk lirası, kayıtların saklanmasıyla ilişkin belirlenen hususlara uymayanlara 20.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.

Bu madde kapsamında trafik zabıtasının ve Karayolları Genel Müdürlüğünün karayolundaki denetimine ilişkin görev ve yetkileri saklı kalmak üzere işyerinde saklanması gereken takograf kayıtlarının çalışma ve dinlenme sürelerine ilişkin denetim, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından oluşturulan veri tabanı kullanılarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı tarafından veya bağlı ve ilgili kuruluşlarınca yapılabilir.”

MADDE 7- 2018 sayılı Kanunun 32 nci maddesinin başlığı aşağıdaki şekilde, birinci fıkrasında yer alan “tescil belgesine” ibaresi “tescil belgesine/kayıtlarına” şeklinde, “108 Türk lirası idari para cezası verilir” ibaresi “1.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır” şeklinde değiştirilmiş, ikinci fıkrasına “Üzerinde” ibaresinden sonra gelmek üzere “mevzuata uygun olarak” ibaresi eklenmiş, fıkrada yer alan “tescil belgesine” ibaresi “tescil belgesine/kayıtlarına” şeklinde, üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Araç üzerindeki teknik değişiklikler ve bildirim zorunluluğu:”

“Araç üzerinde ilgili mevzuata aykırı şekilde değişiklik yapılması yasaktır. Mevzuata aykırı şekilde değişiklik yapılması halinde işletene 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve araç mevzuata uygun duruma getirilinceye kadar trafikten men edilir. Yapılan bu değişikliğin

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaracak özellikte olması durumunda aracı kullanan sürücüyü ayrıca 16.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Üçüncü cümle kapsamında işlem yapılan araç otuz gün süreyle trafikten men edilir ve men süresi sonunda araç mevzuata uygun duruma getirilmeden teslim edilmez.”

“İlgili mevzuatı gereğince arkadan çarpmaya karşı koruma çerçevesi/yan koruma çerçevesi/devrilmeye karşı koruyucu yapı bulunması zorunlu olan araçlarda bu teçhizatın bulunmaması veya teknik şartlara uygun olmaması halinde işletene 16.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve araç mevzuata uygun duruma getirilinceye kadar trafikten men edilir.”

MADDE 8- 2918 sayılı Kanunun 33 üncü maddesinin başlığına “yükler” ibaresinden sonra gelmek üzere “ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlar” ibaresi, birinci fıkrasına “yüklerin taşınması” ibaresinden sonra gelmek üzere “ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlar” ibaresi ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Özel yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlardan yolun yapım, bakım ve işletilmesinden sorumlu kurum/kuruluşça karayolu kullanım bedeli alınır. Karayolu kullanım bedeli; dingil başına tonaj miktarı, dingil sayısı, taşıma mesafesi ve karayolunun proje ömrünün azaltılmasına karşılık olan bedel dikkate alınarak her takvim yılı için Karayolları Genel Müdürlüğünce belirlenerek ilan edilir.

Özel yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlara verilecek iznin usul ve esasları İçişleri Bakanlığının görüşü alınarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca yönetmelikle belirlenir.

Özel yüklerin taşınmasında trafik zabıtası desteğinin alınması halinde destek verilecek her gün için 16.000 Türk lirası hizmet bedeli alınır ve bu bedel her yıl, bir önceki yıla ilişkin olarak 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesi uyarınca

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

çevredekileri rahatsız edecek derecede gürültü çıkaracak özellikte olması durumunda aracı kullanan sürücüyü ayrıca 16.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Üçüncü cümle kapsamında işlem yapılan araç otuz gün süreyle trafikten men edilir ve men süresi sonunda araç mevzuata uygun duruma getirilmeden teslim edilmez.”

“İlgili mevzuatı gereğince arkadan çarpmaya karşı koruma çerçevesi/yan koruma çerçevesi/devrilmeye karşı koruyucu yapı bulunması zorunlu olan araçlarda bu teçhizatın bulunmaması veya teknik şartlara uygun olmaması halinde işletene 16.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve araç mevzuata uygun duruma getirilinceye kadar trafikten men edilir.”

MADDE 8- 2918 sayılı Kanunun 33 üncü maddesinin başlığına “yükler” ibaresinden sonra gelmek üzere “ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlar” ibaresi, birinci fıkrasına “yüklerin taşınması” ibaresinden sonra gelmek üzere “ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlar” ibaresi ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Özel yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlardan yolun yapım, bakım ve işletilmesinden sorumlu kurum/kuruluşça karayolu kullanım bedeli alınır. Karayolu kullanım bedeli; dingil başına tonaj miktarı, dingil sayısı, taşıma mesafesi ve karayolunun proje ömrünün azaltılmasına karşılık olan bedel dikkate alınarak her takvim yılı için Karayolları Genel Müdürlüğünce belirlenerek ilan edilir.

Özel yüklerin taşınması ile trafiğe çıkışları özel izne bağlı araçlara verilecek iznin usul ve esasları İçişleri Bakanlığının görüşü alınarak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığınca yönetmelikle belirlenir.

Özel yüklerin taşınmasında trafik zabıtası desteğinin alınması halinde destek verilecek her gün için 16.000 Türk lirası hizmet bedeli alınır ve bu bedel her yıl, bir önceki yıla ilişkin olarak 4/1/1961 tarihli ve 213 sayılı Vergi Usul Kanununun mükerrer 298 inci maddesi uyarınca

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

tespit ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır. Bu hizmet bedeli genel bütçeye gelir kaydedilir.”

MADDE 9- 2918 sayılı Kanunun 36 ncı maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Buna göre;

a) Sürücü belgesi sahibi olmadan motorlu araçları kullananlara 40.000 Türk lirası,

b) Mahkemelerce veya Cumhuriyet savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası,

c) Sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası,

idari para cezası verilir. Ayrıca, bu fıkra kapsamında motorlu araçların sürülmesine izin veren işletene de tescil plakası üzerinden 40.000 Türk lirası idari para cezası verilir.”

MADDE 10- 2918 sayılı Kanunun 46 ncı maddesinin ikinci fıkrasının (e) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, fıkraya aşağıdaki bentler eklenmiş, fıkroda yer alan “Zorundadırlar” ibaresi “zorundadırlar” şeklinde değiştirilmiş, maddeye üçüncü fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş, mevcut dördüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“e) Motosiklet, otomobil, kamyonet, panelvan, minibüs ve otobüs dışındaki araçları kullanırken aynı yönde;

1) İki şeridi bulunan yollarda geçme ve dönme dışında soldaki şeridi kullanmamak,

2) İkişeriden fazla şeridi bulunan yollarda geçme dışında sağdan ikinci şeridi kullanmamak,

3) İkişeriden fazla şeridi bulunan yollarda sola dönme dışında en sağdaki iki şerit dışındaki şerit/şeritleri kullanmamak,”

“i) Yerleşim yeri içerisinde bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürmemek,

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

tespit ve ilan edilen yeniden değerlendirme oranında artırılarak uygulanır. Bu hizmet bedeli genel bütçeye gelir kaydedilir.”

MADDE 9- 2918 sayılı Kanunun 36 ncı maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Buna göre;

a) Sürücü belgesi sahibi olmadan motorlu araçları kullananlara 40.000 Türk lirası,

b) Mahkemelerce veya Cumhuriyet savcılıklarınca ya da bu Kanunda belirtilen yetkililerce sürücü belgesi geçici olarak ya da tedbiren geri alındığı halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası,

c) Sürücü belgesi iptal edildiği halde motorlu araçları kullananlara 200.000 Türk lirası,

idari para cezası verilir. Ayrıca, bu fıkra kapsamında motorlu araçların sürülmesine izin veren işletene de tescil plakası üzerinden 40.000 Türk lirası idari para cezası verilir.”

MADDE 10- 2918 sayılı Kanunun 46 ncı maddesinin ikinci fıkrasının (e) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, fıkraya aşağıdaki bentler eklenmiş, fıkroda yer alan “Zorundadırlar” ibaresi “zorundadırlar” şeklinde değiştirilmiş, maddeye üçüncü fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş, mevcut dördüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“e) Motosiklet, otomobil, kamyonet, panelvan, minibüs ve otobüs dışındaki araçları kullanırken aynı yönde;

1) İki şeridi bulunan yollarda geçme ve dönme dışında soldaki şeridi kullanmamak,

2) İkişeriden fazla şeridi bulunan yollarda geçme dışında sağdan ikinci şeridi kullanmamak,

3) İkişeriden fazla şeridi bulunan yollarda sola dönme dışında en sağdaki iki şerit dışındaki şerit/şeritleri kullanmamak,”

“i) Yerleşim yeri içerisinde bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürmemek,

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

j) Otoyollarda veya yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürmemek,

k) Yaya yollarında araç sürmemek,

l) Bisiklet yolu ve bisiklet şeridinde bisiklet ve elektrikli skuter dışındaki taşıtları sürmemek,

m) Taşıt trafiğine kapalı veya belirli taşıtlar için ayrılmış yollarda izin verilenler dışındaki araçları sürmemek,

n) Araçlarını, kol veya grup halinde (konvoy şeklinde) veya münferiden sürerken, diğer araçların geçişini zorlaştıracak veya tehlikeye sokacak şekilde keyfi hareketlerle trafiğin akışını kısmen veya tamamen engelleyecek şekilde araçlarını karayolu üzerinde durdurmamak,”

“Trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip etmek veya bu amaçla araçtan inmek yasaktır.”

“Bu maddenin;

a) İkinci fıkrasının (a), (b), (d), (k), (l) ve (m) bentlerine uymayan sürücülere 5.000 Türk lirası,

b) İkinci fıkrasının (c), (e) ve (h) bentlerine uymayan sürücülere 10.000 Türk lirası,

c) İkinci fıkrasının (f) ve (i) bentlerine uymayan sürücülere 20.000 Türk lirası,

d) İkinci fıkrasının (g), (j) ve (n) bentlerine uymayanlara 90.000 Türk lirası,

e) Üçüncü fıkrasına uymayanlara 3.000 Türk lirası,

f) Dördüncü fıkrasına uymayanlara 180.000 Türk lirası,

idari para cezası uygulanır. İkinci fıkranın (g), (j) ve (n) bentleri ile dördüncü fıkra hükümlerine uymayan sürücülerin sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araçları altmış gün süre ile trafikten men edilir. İkinci fıkranın (n) bendinin otoyol, köprü, viyadük veya tünelde ihlal edilmesi halinde verilecek idari para cezası ile sürücü belgesi geri alma ve araç trafikten men süreleri iki kat olarak uygulanır.”

“Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

j) Otoyollarda veya yerleşim yeri dışındaki bölünmüş karayollarında araçlarını ters istikamette sürmemek,

k) Yaya yollarında araç sürmemek,

l) Bisiklet yolu ve bisiklet şeridinde bisiklet ve elektrikli skuter dışındaki taşıtları sürmemek,

m) Taşıt trafiğine kapalı veya belirli taşıtlar için ayrılmış yollarda izin verilenler dışındaki araçları sürmemek,

n) Araçlarını, kol veya grup halinde (konvoy şeklinde) veya münferiden sürerken, diğer araçların geçişini zorlaştıracak veya tehlikeye sokacak şekilde keyfi hareketlerle trafiğin akışını kısmen veya tamamen engelleyecek şekilde araçlarını karayolu üzerinde durdurmamak,”

“Trafikte saldırı amacıyla başka bir aracı ısrarla takip etmek veya bu amaçla araçtan inmek yasaktır.”

“Bu maddenin;

a) İkinci fıkrasının (a), (b), (d), (k), (l) ve (m) bentlerine uymayan sürücülere 5.000 Türk lirası,

b) İkinci fıkrasının (c), (e) ve (h) bentlerine uymayan sürücülere 10.000 Türk lirası,

c) İkinci fıkrasının (f) ve (i) bentlerine uymayan sürücülere 20.000 Türk lirası,

d) İkinci fıkrasının (g), (j) ve (n) bentlerine uymayanlara 90.000 Türk lirası,

e) Üçüncü fıkrasına uymayanlara 3.000 Türk lirası,

f) Dördüncü fıkrasına uymayanlara 180.000 Türk lirası,

idari para cezası uygulanır. İkinci fıkranın (g), (j) ve (n) bentleri ile dördüncü fıkra hükümlerine uymayan sürücülerin sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araçları altmış gün süre ile trafikten men edilir. İkinci fıkranın (n) bendinin otoyol, köprü, viyadük veya tünelde ihlal edilmesi halinde verilecek idari para cezası ile sürücü belgesi geri alma ve araç trafikten men süreleri iki kat olarak uygulanır.”

“Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır. Ayrıca ikinci fıkranın (j) bendi ile dördüncü fıkra hükümlerinin ihlali nedeniyle geri alınan sürücü belgeleri, geri alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik değerlendirmeden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığının anlaşılması şartıyla iade edilir.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır.”

MADDE 11- 2918 sayılı Kanunun 47 ncı maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Bu maddenin birinci fıkrasının; (a) bendine uymayan sürücüler 3.000 Türk lirası, (b) bendine uymayan sürücüler 5.000 Türk lirası, (c) ve (d) bentlerine uymayan sürücüler 1.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar.

Işıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli olanına uyma kuralının son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde;

a) İkinci defa ihlal edilmesi halinde sürücüler 10.000 Türk lirası,

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır. Ayrıca ikinci fıkranın (j) bendi ile dördüncü fıkra hükümlerinin ihlali nedeniyle geri alınan sürücü belgeleri, geri alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik değerlendirmeden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığının anlaşılması şartıyla iade edilir.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır.”

MADDE 11- 2918 sayılı Kanunun 47 ncı maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Bu maddenin birinci fıkrasının; (a) bendine uymayan sürücüler 3.000 Türk lirası, (b) bendine uymayan sürücüler 5.000 Türk lirası, (c) ve (d) bentlerine uymayan sürücüler 1.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar.

Işıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli olanına uyma kuralının son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde;

a) İkinci defa ihlal edilmesi halinde sürücüler 10.000 Türk lirası,

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

b) Üçüncü defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 15.000 Türk lirası,

c) Dördüncü defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 20.000 Türk lirası,

d) Beşinci defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 30.000 Türk lirası,

e) Altıncı defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 80.000 Türk lirası,

idari para cezası ile cezalandırılırlar.”

“Sabit veya seyir halinde yürütülen
denetimlerde zabitanın uyarı ve işaretlerine
rağmen dur ikazına uymayarak kaçanlara 200.000
Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü
belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç
altmış gün süreyle trafikten men edilir.

Işıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli
olanına uyma kuralını ihlal ederek trafik kazasına
sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri
altmış gün süre ile geri alınır. Son ihlalin
gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir
yıl içinde ışıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli
olanına uyma kuralını; üç defa ihlal ettiği tespit
edilenlerin sürücü belgeleri otuz gün, dört defa
ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri
altmış gün, beş defa ihlal ettiği tespit edilenlerin
sürücü belgeleri doksan gün süreyle geri alınır.
Bu kapsamda geri alınan sürücü belgeleri geri
alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik
değerlendirmeden geçirilerek sürücü belgesi
almasına mâni hâli olmadığının anlaşılması
şartıyla iade edilir.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren
geriye doğru bir yıl içinde ışıklı trafik
işaretlerinden kırmızı renkli olanına uyma
kuralını altı defa ihlal ettiği tespit edilenlerin
sürücü belgeleri iptal edilir. Bu madde
kapsamında sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar
sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına
devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı
olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları
gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

b) Üçüncü defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 15.000 Türk lirası,

c) Dördüncü defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 20.000 Türk lirası,

d) Beşinci defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 30.000 Türk lirası,

e) Altıncı defa ihlal edilmesi halinde
sürücüler 80.000 Türk lirası,

idari para cezası ile cezalandırılırlar.”

“Sabit veya seyir halinde yürütülen
denetimlerde zabitanın uyarı ve işaretlerine
rağmen dur ikazına uymayarak kaçanlara 200.000
Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü
belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç
altmış gün süreyle trafikten men edilir.

Işıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli
olanına uyma kuralını ihlal ederek trafik kazasına
sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri
altmış gün süre ile geri alınır. Son ihlalin
gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir
yıl içinde ışıklı trafik işaretlerinden kırmızı renkli
olanına uyma kuralını; üç defa ihlal ettiği tespit
edilenlerin sürücü belgeleri otuz gün, dört defa
ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri
altmış gün, beş defa ihlal ettiği tespit edilenlerin
sürücü belgeleri doksan gün süreyle geri alınır.
Bu kapsamda geri alınan sürücü belgeleri geri
alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik
değerlendirmeden geçirilerek sürücü belgesi
almasına mâni hâli olmadığının anlaşılması
şartıyla iade edilir.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren
geriye doğru bir yıl içinde ışıklı trafik işaretlerinden
kırmızı renkli olanına uyma kuralını altı defa
ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri iptal
edilir. Bu madde kapsamında sürücü belgesi iptal
edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri
için sürücü kurslarına devam etmeleri ve
yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt
sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin
sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

başlayabilmeleri için; Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması, sürücü belgesinin iptal tarihinden itibaren en az bir yıl geçmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgeleri Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şartıyla iade edilir.”

MADDE 12- 2918 sayılı Kanunun 48 inci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “teknik cihazlar” ibaresi “teknik cihazlar/test kitleri” şeklinde, beşinci fıkrasında yer alan “700 Türk Lirası” ibaresi “25.000 Türk lirası” şeklinde, “877 Türk Lirası” ibaresi “50.000 Türk lirası” şeklinde, “1.407 Türk Lirası” ibaresi “150.000 Türk lirası” şeklinde, sekizinci, dokuzuncu, on ikinci ve on üçüncü fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, maddeye on üçüncü fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş ve mevcut on dördüncü fıkrasında yer alan “teknik cihazların” ibaresi “teknik cihazların/test kitlerinin” şeklinde değiştirilmiştir.

“Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere 150.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve sürücü belgesi iptal edilir. Bu kişiler hakkında ayrıca Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır. Bu fıkra kapsamında sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; belgenin iptal edildiği tarihten itibaren en az beş yıl geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

in; bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması, sürücü belgesinin iptal tarihinden itibaren en az bir yıl geçmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgeleri bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şartıyla iade edilir.”

MADDE 12- 2918 sayılı Kanunun 48 inci maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “teknik cihazlar” ibaresi “teknik cihazlar/test kitleri” şeklinde, beşinci fıkrasında yer alan “700 Türk Lirası” ibaresi “25.000 Türk lirası” şeklinde, “877 Türk Lirası” ibaresi “50.000 Türk lirası” şeklinde, “1.407 Türk Lirası” ibaresi “150.000 Türk lirası” şeklinde, sekizinci, dokuzuncu, on ikinci ve on üçüncü fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, maddeye on üçüncü fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş ve mevcut on dördüncü fıkrasında yer alan “teknik cihazların” ibaresi “teknik cihazların/test kitlerinin” şeklinde değiştirilmiştir.

“Uyuşturucu veya uyarıcı madde aldığı tespit edilen sürücülere 150.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve sürücü belgesi iptal edilir. Bu kişiler hakkında ayrıca Türk Ceza Kanunu hükümleri uygulanır. Bu fıkra kapsamında sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; belgenin iptal edildiği tarihten itibaren en az beş yıl geçmiş olması, bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

tamamının tahsil edilmiş olması, sürücülerin psiko-teknik değerlendirmeden geçmesi ve resmî sağlık kurumlarından sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösteren sağlık kurulu raporunun sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığının ya da alkolün kandaki miktarının kolluk tarafından tespit edilmesi için ölçüm yaptırmayan sürücülere 150.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgesi beş yıl süreyle geri alınır.”

“Sürücü belgelerinin geçici geri alma ve iptal işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır.

Bu madde hükümlerine göre geçici olarak geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için; ilgili kişi hakkında bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

“Beşinci veya dokuzuncu fıkraların sürücülerce; 4925 sayılı Kanun, 5216 sayılı Kanun ve 5393 sayılı Kanun kapsamında yük ve yolcu taşımacılığı yapılan araçları kullanırken son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde toplamda üç defa ihlal edilmesi halinde sürücünün sürücü belgesi iptal edilir. Bu fıkra kapsamında sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; belgenin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması, sürücülerin psiko-teknik değerlendirmeden geçmesi ve resmî sağlık kurumlarından sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösteren sağlık kurulu raporunun sürücü kursuna ibrazı zorunludur.”

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

tamamının tahsil edilmiş olması, sürücülerin psiko-teknik değerlendirmeden geçmesi ve resmî sağlık kurumlarından sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösteren sağlık kurulu raporunun sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Uyuşturucu veya uyarıcı maddelerin kullanılıp kullanılmadığının ya da alkolün kandaki miktarının kolluk tarafından tespit edilmesi için ölçüm yaptırmayan sürücülere 150.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgesi beş yıl süreyle geri alınır.”

“Sürücü belgelerinin geçici geri alma ve iptal işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır.

Bu madde hükümlerine göre geçici olarak geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için ilgili kişi hakkında bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

“Beşinci veya dokuzuncu fıkraların sürücülerce; 4925 sayılı Kanun, 5216 sayılı Kanun ve 5393 sayılı Kanun kapsamında yük ve yolcu taşımacılığı yapılan araçları kullanırken son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde toplamda üç defa ihlal edilmesi halinde sürücünün sürücü belgesi iptal edilir. Bu fıkra kapsamında sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; belgenin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması, sürücülerin psiko-teknik değerlendirmeden geçmesi ve resmî sağlık kurumlarından sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösteren sağlık kurulu raporunun sürücü kursuna ibrazı zorunludur.”

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 13- 2918 sayılı Kanunun 49 uncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 49- Takograf cihazı bulundurulması ve kullanılması zorunlu olan taşıtların, taşıt kullanma sürelerine aykırı olarak kullanılması ve kullandırılması yasaktır. İşleten, sürücünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın aracın bu maddede ve yönetmelikte belirtilen hükümlere aykırı olarak kullanılmaması hususunda gerekli tedbirleri almak ve denetimini yapmakla yükümlüdür.

Bu taşıtları kullanacakların taşıt kullanma, mola ve dinlenme süreleri ile taşıtta birden fazla sürücü görevlendirilmesi gereken haller, sürücülerin taşıtta bulunmaları gereken zaman aralığı, işletenlerin sorumlulukları ile denetimlerde uygulanacak usul ve esaslar yönetmelikte belirtilir.

Yönetmelikte belirtilen;

a) Günlük sürekli taşıt kullanma süresinin bir saate kadar aşılması halinde sürücüye 1.000 Türk lirası, günlük sürekli taşıt kullanma süresinin bir saatten fazla aşılması halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

b) Günlük toplam taşıt kullanma süresinin;

1) Bir saate kadar aşılması halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

2) Bir saatten üç saate kadar aşılması halinde sürücüye 5.000 Türk lirası,

3) Üç saat ve daha fazla süre ile aşılması halinde ise sürücüye 10.000 Türk lirası,

c) Haftalık veya birleşik iki haftalık taşıt kullanma süresinin;

1)Dört saate kadar aşılması halinde sürücüye 10.000 Türk lirası,

2)Dört saatten on beş saate kadar aşılması halinde sürücüye 15.000 Türk lirası,

3)On beş saat ve daha fazla aşılması halinde sürücüye 20.000 Türk lirası,

d) Günlük dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 13- 2918 sayılı Kanunun 49 uncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 49- Takograf cihazı bulundurulması ve kullanılması zorunlu olan taşıtların, taşıt kullanma sürelerine aykırı olarak kullanılması ve kullandırılması yasaktır. İşleten, sürücünün kendisi olup olmadığına bakılmaksızın aracın bu maddede ve yönetmelikte belirtilen hükümlere aykırı olarak kullanılmaması hususunda gerekli tedbirleri almak ve denetimini yapmakla yükümlüdür.

Bu taşıtları kullanacakların taşıt kullanma, mola ve dinlenme süreleri ile taşıtta birden fazla sürücü görevlendirilmesi gereken haller, sürücülerin taşıtta bulunmaları gereken zaman aralığı, işletenlerin sorumlulukları ile denetimlerde uygulanacak usul ve esaslar yönetmelikte belirtilir.

Yönetmelikte belirtilen;

a) Günlük sürekli taşıt kullanma süresinin;

1) Bir saate kadar aşılması halinde sürücüye 1.000 Türk lirası,

2) Bir saatten fazla aşılması halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

b) Günlük toplam taşıt kullanma süresinin;

1) Bir saate kadar aşılması halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

2) Bir saatten üç saate kadar aşılması halinde sürücüye 5.000 Türk lirası,

3) Üç saat ve daha fazla süre ile aşılması halinde ise sürücüye 10.000 Türk lirası,

c) Haftalık veya birleşik iki haftalık taşıt kullanma süresinin;

1) Dört saate kadar aşılması halinde sürücüye 10.000 Türk lirası,

2) Dört saatten on beş saate kadar aşılması halinde sürücüye 15.000 Türk lirası,

3) On beş saat ve daha fazla aşılması halinde sürücüye 20.000 Türk lirası,

d) Günlük dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde sürücüye 3.000 Türk lirası,

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

e) Haftalık dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde sürücüyü 5.000 Türk lirası

idari para cezası uygulanır. Sürücünün aynı zamanda işleten olması durumunda idari para cezaları iki kat olarak uygulanır. Sürücünün aynı zamanda işleten olmaması halinde, birinci fıkradaki sorumluluklarını yerine getirmeyen işletene de bu fıkra da yer alan idari para cezaları tescil plakası üzerinden iki kat olarak uygulanır.

Sürücülerin çalışma veya dinlenme sürelerine uymamaları nedeniyle dinlenme süresini aşmamak üzere ne kadar süreyle araçları kullanmaktan menedileceği ile izin işlemlerine ilişkin hususlar yönetmelikte belirlenir.

Araç kullanmak üzere birden fazla sürücünün görevlendirilmesinin zorunlu olduğu hallerde araçta bulunması gereken sürücülere ilişkin yönetmelikte belirtilen hususlara uymayan işletene 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

MADDE 14- 2918 sayılı Kanunun 51 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 51- Sürücüler, aksine bir karar alınıp işaretlenmemişse yönetmelikte belirtilen hız sınırlarını aşmamak zorundadırlar.

Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli teknik usullerle yapılan tespit sonucu Yönetmelikte belirlenen hız sınırlarını;

a) Yerleşim yeri içinde;

- 1) 6-10 km/s aşanlara 2.000 Türk lirası,
- 2) 11-15 km/s aşanlara 4.000 Türk lirası,
- 3) 16-20 km/s aşanlara 6.000 Türk lirası,
- 4) 21-25 km/s aşanlara 8.000 Türk lirası,
- 5) 26-35 km/s aşanlara 12.000 Türk lirası,
- 6) 36-45 km/s aşanlara 15.000 Türk lirası,
- 7) 46-55 km/s aşanlara 20.000 Türk lirası,
- 8) 56-65 km/s aşanlara 25.000 Türk lirası,
- 9) 66 km/s’ten fazla aşanlara 30.000

Türk lirası,

b) Yerleşim yeri dışında;

- 1) 11-15 km/s aşanlara 2.000 Türk lirası,
- 2) 16-20 km/s aşanlara 4.000 Türk lirası,

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

e) Haftalık dinlenme sürelerinin ihlal edilmesi halinde sürücüyü 5.000 Türk lirası,

idari para cezası uygulanır. Sürücünün aynı zamanda işleten olması durumunda idari para cezaları iki kat olarak uygulanır. Sürücünün aynı zamanda işleten olmaması halinde, birinci fıkradaki sorumluluklarını yerine getirmeyen işletene de bu fıkra da yer alan idari para cezaları tescil plakası üzerinden iki kat olarak uygulanır.

Sürücülerin çalışma veya dinlenme sürelerine uymamaları nedeniyle dinlenme süresini aşmamak üzere ne kadar süreyle araçları kullanmaktan menedileceği ile izin işlemlerine ilişkin hususlar yönetmelikte belirlenir.

Araç kullanmak üzere birden fazla sürücünün görevlendirilmesinin zorunlu olduğu hallerde araçta bulunması gereken sürücülere ilişkin yönetmelikte belirtilen hususlara uymayan işletene 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

MADDE 14- 2918 sayılı Kanunun 51 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 51- Sürücüler, aksine bir karar alınıp işaretlenmemişse yönetmelikte belirtilen hız sınırlarını aşmamak zorundadırlar.

Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli teknik usullerle yapılan tespit sonucu yönetmelikte belirlenen hız sınırlarını;

a) Yerleşim yeri içinde;

- 1) 6-10 km/s aşanlara 2.000 Türk lirası,
- 2) 11-15 km/s aşanlara 4.000 Türk lirası,
- 3) 16-20 km/s aşanlara 6.000 Türk lirası,
- 4) 21-25 km/s aşanlara 8.000 Türk lirası,
- 5) 26-35 km/s aşanlara 12.000 Türk lirası,
- 6) 36-45 km/s aşanlara 15.000 Türk lirası,
- 7) 46-55 km/s aşanlara 20.000 Türk lirası,
- 8) 56-65 km/s aşanlara 25.000 Türk lirası,
- 9) 66 km/s ve daha fazla aşanlara 30.000

Türk lirası,

b) Yerleşim yeri dışında;

- 1) 11-15 km/s aşanlara 2.000 Türk lirası,
- 2) 16-20 km/s aşanlara 4.000 Türk lirası,

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

- 3) 21-25 km/s aşanlara 6.000 Türk lirası,
- 4) 26-30 km/s aşanlara 8.000 Türk lirası,
- 5) 31-40 km/s aşanlara 12.000 Türk lirası,
- 6) 41-50 km/s aşanlara 15.000 Türk lirası,
- 7) 51-60 km/s aşanlara 20.000 Türk lirası,
- 8) 61-70 km/s aşanlara 25.000 Türk lirası,
- 9) 71 km/s'ten fazla aşanlara 30.000 Türk

lirası,

idari para cezası verilir.

Sürücüler tarafından bu maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinin;

a) (7) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 30 gün,

b) (8) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 60 gün,

c) (9) numaralı alt bendinin ihlali halinde ise her seferinde 90 gün,

süre ile sürücülerin sürücü belgeleri geri alınır.

Sürücüler tarafından bu maddenin ikinci fıkrasının (b) bendinin;

a) (7) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 30 gün,

b) (8) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 60 gün,

c) (9) numaralı alt bendinin ihlali halinde ise her seferinde 90 gün,

süre ile sürücülerin sürücü belgeleri geri alınır.

Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır. Ayrıca bu madde kapsamında son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde beşinci kez geri alınan sürücü belgeleri, geri alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığının anlaşılması şartıyla iade edilir.

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

- 3) 21-25 km/s aşanlara 6.000 Türk lirası,
- 4) 26-30 km/s aşanlara 8.000 Türk lirası,
- 5) 31-40 km/s aşanlara 12.000 Türk lirası,
- 6) 41-50 km/s aşanlara 15.000 Türk lirası,
- 7) 51-60 km/s aşanlara 20.000 Türk lirası,
- 8) 61-70 km/s aşanlara 25.000 Türk lirası,
- 9) 71 km/s ve daha fazla aşanlara 30.000 Türk

lirası,

idari para cezası verilir.

Sürücüler tarafından bu maddenin ikinci fıkrasının (a) bendinin;

a) (7) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 30 gün,

b) (8) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 60 gün,

c) (9) numaralı alt bendinin ihlali halinde ise her seferinde 90 gün,

süre ile sürücülerin sürücü belgeleri geri alınır.

Sürücüler tarafından bu maddenin ikinci fıkrasının (b) bendinin;

a) (7) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 30 gün,

b) (8) numaralı alt bendinin ihlali halinde her seferinde 60 gün,

c) (9) numaralı alt bendinin ihlali halinde ise her seferinde 90 gün,

süre ile sürücülerin sürücü belgeleri geri alınır.

Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır. Ayrıca bu madde kapsamında son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde beşinci kez geri alınan sürücü belgeleri, geri alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığının anlaşılması şartıyla iade edilir.

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

Sürücü belgesi geri alma işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.

Hız sınırlarının aşılp aşılmadığını, tespit etmekte kullanılan cihazların yerini tespit veya sürücüyü ikaz eden her türlü cihazın imalı, ithali ve araçlarda bulundurulması yasaktır.

Bu cihazları imal ve ithal edenlere fiil başka bir suç oluştursa bile ayrıca 370.000 Türk lirası, cihazları araçlarında bulunduran işletene ise 185.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Ayrıca bu cihazlara mülki amir tarafından el konulur ve mülki amir tarafından mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verilir.”

MADDE 15- 2918 sayılı Kanunun 55 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“71 inci maddenin birinci fıkrasının (c), (d), (e), (f) ve (g) bentlerinde belirtilen araçlara bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendi ve ikinci fıkrası hükümleri kapsamında geçiş hakkı vermeyen sürücülere 15.000 Türk lirası idari para cezası verilir. Bu maddenin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentleri ile ikinci fıkrasına uymayanlara 1.000 Türk lirası idari para cezası verilir.”

“71 inci maddenin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde belirtilen araçlara bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendi ile ikinci fıkrası hükümleri kapsamında geçiş hakkı vermeyen sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır. Ayrıca araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Bu şekilde geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Sürücü belgesi geri alma işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.

Hız sınırlarının aşılp aşılmadığını tespit etmekte kullanılan cihazların yerini tespit veya sürücüyü ikaz eden her türlü cihazın imalı, ithali ve araçlarda bulundurulması yasaktır.

Bu cihazları imal ve ithal edenlere fiil başka bir suç oluştursa bile ayrıca 370.000 Türk lirası, cihazları araçlarında bulunduran işletene ise 185.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Ayrıca bu cihazlara mülki amir tarafından el konulur ve mülki amir tarafından mülkiyetinin kamuya geçirilmesine karar verilir.”

MADDE 15- 2918 sayılı Kanunun 55 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“71 inci maddenin birinci fıkrasının (c), (d), (e), (f) ve (g) bentlerinde belirtilen araçlara bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendi ve ikinci fıkrası hükümleri kapsamında geçiş hakkı vermeyen sürücülere 15.000 Türk lirası idari para cezası verilir. Bu maddenin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentleri ile ikinci fıkrasına uymayanlara 1.000 Türk lirası idari para cezası verilir.”

“71 inci maddenin birinci fıkrasının (a) ve (b) bentlerinde belirtilen araçlara bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendi ile ikinci fıkrası hükümleri kapsamında geçiş hakkı vermeyen sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası verilir ve sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır. Ayrıca araç otuz gün süre ile trafikten men edilir. Bu şekilde geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.”

MADDE 16- 2018 sayılı Kanunun 56 ncı maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu maddenin birinci fıkrasının (c) bendi hükmüne uymayan sürücüler 5.000 Türk lirası, diğer hükümlerine uymayan sürücüler ise 1.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar.”

MADDE 17- 2018 sayılı Kanunun 57 ncı maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu maddenin birinci fıkrasının (d) ve (e) bentlerine uymayan sürücüler 1.000 Türk lirası, diğer hükümlerine uymayan sürücüler ise 5.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar.”

MADDE 18- 2018 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin başlığı aşağıdaki şekilde, birinci fıkrasında yer alan “Araçların yüklenmesinde” ibaresi “Yüklü ve yüksüz araçlarda” şeklinde, fıkranın (f) bendinde yer alan “eşyanın izin alınmadan yüklenmesi,” ibaresi “yükün izin alınmadan ya da izin belgesinde belirtilen şartlar sağlanmadan” şeklinde, (h) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, fıkraya aşağıdaki (1) bendi eklenmiş, ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkraları aşağıdaki şekilde, altıncı fıkrasında yer alan “idarî para cezaları tahsil olunmadan anılan araçların yola devam” ibaresi “idarî para cezaları

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.”

MADDE 16- 2018 sayılı Kanunun 56 ncı maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Birinci fıkranın (c) bendi hükmüne uymayan sürücüler 5.000 Türk lirası, diğer hükümlerine uymayan sürücüler ise 1.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar.”

MADDE 17- 2018 sayılı Kanunun 57 ncı maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Birinci fıkranın (d) ve (e) bentlerine uymayan sürücüler 1.000 Türk lirası, diğer hükümlerine uymayan sürücüler ise 5.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılırlar.”

MADDE 18- 2018 sayılı Kanunun 65 inci maddesinin başlığı aşağıdaki şekilde, birinci fıkrasında yer alan “Araçların yüklenmesinde” ibaresi “Yüklü ve yüksüz araçlarda” şeklinde, fıkranın (f) bendinde yer alan “eşyanın izin alınmadan yüklenmesi,” ibaresi “yükün izin alınmadan ya da izin belgesinde belirtilen şartlar sağlanmadan” şeklinde, (h) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, fıkraya aşağıdaki bent eklenmiş, ikinci, üçüncü ve dördüncü fıkraları aşağıdaki şekilde, altıncı fıkrasında yer alan “idarî para cezaları tahsil olunmadan anılan araçların yola devam” ibaresi “idarî para cezaları

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

tahsil olunmadan anılan araçların ülkeyi terk” şeklinde değiştirilmiş, yedinci fıkrasında yer alan “işleten ve gönderen için uygulanacak idari para cezalarının toplamı” ibaresi “işletene idari para cezası” şeklinde değiştirilmiş, sekizinci fıkrasında yer alan “veya tespit edilememesi” ibaresi madde metninden çıkarılmış, dokuzuncu fıkrasında yer alan “ağırlık ve boyut kontrolü” ibaresi “ağırlık, boyut ve yükleme kontrolü” şeklinde değiştirilmiş ve fıkra “Ulaştırma” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve Altyapı” ibaresi eklenmiştir.

“Yüklü ve yüksüz araçlar:”

“h) Yükün uygun bağlama ve sabitleme yapılmayarak karayoluna degecek, düşecek, dökülecek, saçılacak, sızacak, akacak, kayacak, gürültü çıkaracak, devrilecek veya aracın dengesini bozacak şekilde yüklenmesi,”

“1) Ağırlık ve boyutları bakımından karayolunda sürülmesi özel izne bağlı olan araçların izin alınmadan ya da izin belgesinde belirtilen şartlar sağlanmadan karayoluna çıkarılması,”

“Birinci fıkranın (a) bendi hükümlerine uymayanlara 1.000 Türk lirası; (d), (h), (i), (j) ve (k) bentleri hükümlerine uymayanlara 3.000 Türk lirası; (e) bendi hükümlerine uymayanlara 20.000 Türk lirası, (f) bendi hükümlerine uymayanlara 60.000 Türk lirası, (1) bendi hükümlerine uymayanlara 30.000 Türk lirası, (c) ve (g) bentleri hükümlerine uymayan işletenlere 10.000 Türk lirası, (g) bendine aykırı yük gönderenlere 20.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Birinci fıkranın (h) bendinin tehlikeli madde taşımacılığında kullanılan araçlar ile konteyner taşıyan araçlar tarafından ihlali halinde idari para cezası 20.000 Türk lirası olarak uygulanır. Ayrıca, bütün sorumluluk ve giderler araç işletenine ait olmak üzere, fazla yolcular en yakın yerleşim biriminde indirilir, birinci fıkranın (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j), (k) ve (1) bentlerindeki şartlara

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

tahsil olunmadan anılan araçların ülkeyi terk” şeklinde değiştirilmiş, yedinci fıkrasında yer alan “işleten ve gönderen için uygulanacak idari para cezalarının toplamı” ibaresi “işletene idari para cezası” şeklinde değiştirilmiş, sekizinci fıkrasında yer alan “veya tespit edilememesi” ibaresi madde metninden çıkarılmış, dokuzuncu fıkrasında yer alan “ağırlık ve boyut kontrolü” ibaresi “ağırlık, boyut ve yükleme kontrolü” şeklinde değiştirilmiş ve fıkra “Ulaştırma” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve Altyapı” ibaresi eklenmiştir.

“Yüklü ve yüksüz araçlar:”

“h) Yükün uygun bağlama ve sabitleme yapılmayarak karayoluna degecek, düşecek, dökülecek, saçılacak, sızacak, akacak, kayacak, gürültü çıkaracak, devrilecek veya aracın dengesini bozacak şekilde yüklenmesi,”

“1) Ağırlık ve boyutları bakımından karayolunda sürülmesi özel izne bağlı olan araçların izin alınmadan ya da izin belgesinde belirtilen şartlar sağlanmadan karayoluna çıkarılması,”

“Birinci fıkranın (a) bendi hükümlerine uymayanlara 1.000 Türk lirası; (d), (h), (i), (j) ve (k) bentleri hükümlerine uymayanlara 3.000 Türk lirası; (e) bendi hükümlerine uymayanlara 20.000 Türk lirası, (f) bendi hükümlerine uymayanlara 60.000 Türk lirası, (1) bendi hükümlerine uymayanlara 30.000 Türk lirası, (c) ve (g) bentleri hükümlerine uymayan işletenlere 10.000 Türk lirası, (g) bendine aykırı yük gönderenlere 20.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Birinci fıkranın (h) bendinin tehlikeli madde taşımacılığında kullanılan araçlar ile konteyner taşıyan araçlar tarafından ihlali halinde idari para cezası 20.000 Türk lirası olarak uygulanır. Ayrıca, bütün sorumluluk ve giderler araç işletenine ait olmak üzere, fazla yolcular en yakın yerleşim biriminde indirilir, birinci fıkranın (d), (e), (f), (g), (h), (i), (j), (k) ve (1) bentlerindeki şartlara

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

uymadan kullanılan taşıtların, gerekli şartlar sağlanıncaya kadar yola devam etmelerine izin verilmez.

Birinci fıkranın (b) bendine uymayarak;

a) %10 fazlasına kadar yüklemelerde 10.000

Türk lirası,

b) %15 fazlasına kadar yüklemelerde 20.000

Türk lirası,

c) %20 fazlasına kadar yüklemelerde 30.000

Türk lirası,

d) %25 fazlasına kadar yüklemelerde 40.000

Türk lirası,

e) %25'in üzerinde fazla yüklemelerde 60.000 Türk lirası,

işleten ve gönderene ayrı ayrı idari para cezası uygulanır.

Ağırlık ve boyut denetimlerinin yapıldığı kontrol mahallerinde işaretlere uymadan veya işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına rağmen tartı, ölçü veya belge kontrolüne girmeden seyrine devam eden araçlara tescil plakalarına göre, yetkililerce yapılacak ağırlık ve boyut denetimlerini engelleyen araçların sürücüsüne veya işletenine 60.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

MADDE 19- 2918 sayılı Kanunun 65/A maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 65/A- Araçlarda kış lastiği kullanımı, illerin hava ve iklim şartlarına göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından araç cinslerine göre yılın belirli dönemi için zorunlu tutulur. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bu yetkisini valiliklere devredebilir. Bu madde hükümleri çerçevesinde araçları denetlemeye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yetkilendirdiği Bakanlık personeli ile Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Ticaret Bakanlığının sınır kapılarındaki birimleri ve belediyelerin denetim birimleri yetkilidir. Bu maddede düzenlenen yükümlülüğe uymayan aracın işletenine bu maddede belirtilen görevlilerce 6.000 Türk lirası idari para cezası

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

uymadan kullanılan taşıtların, gerekli şartlar sağlanıncaya kadar yola devam etmelerine izin verilmez.

Birinci fıkranın (b) bendine uymayarak;

a) %10 fazlasına kadar yüklemelerde 10.000

Türk lirası,

b) %15 fazlasına kadar yüklemelerde 20.000

Türk lirası,

c) %20 fazlasına kadar yüklemelerde 30.000

Türk lirası,

d) %25 fazlasına kadar yüklemelerde 40.000

Türk lirası,

e) %25'in üzerinde fazla yüklemelerde 60.000 Türk lirası,

işleten ve gönderene ayrı ayrı idari para cezası uygulanır.

Ağırlık ve boyut denetimlerinin yapıldığı kontrol mahallerinde işaretlere uymadan veya işaret, ışık, ses veya görevlilerin dur ikazına rağmen tartı, ölçü veya belge kontrolüne girmeden seyrine devam eden araçlara tescil plakalarına göre, yetkililerce yapılacak ağırlık ve boyut denetimlerini engelleyen araçların sürücüsüne veya işletenine 60.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

MADDE 19- 2918 sayılı Kanunun 65/A maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“MADDE 65/A- Araçlarda kış lastiği kullanımı, illerin hava ve iklim şartlarına göre Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından araç cinslerine göre yılın belirli dönemi için zorunlu tutulur. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı bu yetkisini valiliklere devredebilir. Bu madde hükümleri çerçevesinde araçları denetlemeye Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının yetkilendirdiği Bakanlık personeli ile Emniyet Genel Müdürlüğü, Jandarma Genel Komutanlığı, Ticaret Bakanlığının sınır kapılarındaki birimleri ve belediyelerin denetim birimleri yetkilidir. Bu maddede düzenlenen yükümlülüğe uymayan aracın işletenine bu maddede belirtilen görevlilerce 6.000 Türk lirası idari para cezası

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

uygulanır ve bu araçların lastiklerini uygun hale getirebilecekleri en yakın yerleşim birimine kadar gitmelerine denetimle görevli olanlar tarafından izin verilir. Bu maddede belirtilen idari para cezasının tutarını azaltmaya ve iki katına kadar artırmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir.

Bu maddeye ilişkin usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığınca müştereken belirlenir.”

MADDE 20- 2918 sayılı Kanunun 66 ncı maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki (f) bendi, maddeye birinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiş, mevcut ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, mevcut üçüncü fıkrası yürürlükten kaldırılmış ve mevcut dördüncü fıkrasında yer alan “ve Şehircilik” ibaresi “, Şehircilik ve İklim Değişikliği” şeklinde değiştirilmiştir.

“(f) Motorlu bisiklet ve motosiklet cinsi araçların, izin alınarak yapılan gösteriler dışında tek tekerlek üzerinde, sele üzerine yatarak, sele üzerinde ayağa kalkarak, kendi etrafında döndürülerek, tekerleği kaydırılarak, sürüş güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek benzeri akrobatik hareketler yapılarak sürülmesi yasaktır.”

“Bu maddenin birinci fıkrasının (a), (b), (c), (d) ve (e) bentleri ile beşinci fıkrası hükümlerine uymayan sürücülere 3.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Birinci fıkranın (f) bendi hükümlerine uymayan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir. Bu şekilde geri alınan sürücü belgeleri, geri alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik değerlendirmeden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığının anlaşılmaması ve Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şartıyla iade edilir.

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

uygulanır ve bu araçların lastiklerini uygun hale getirebilecekleri en yakın yerleşim birimine kadar gitmelerine denetimle görevli olanlar tarafından izin verilir. Bu maddede belirtilen idari para cezasının tutarını azaltmaya ve iki katına kadar artırmaya Cumhurbaşkanı yetkilidir.

Bu maddeye ilişkin usul ve esaslar Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile İçişleri Bakanlığınca müştereken belirlenir.”

MADDE 20- 2918 sayılı Kanunun 66 ncı maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki bent, maddeye birinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiş, mevcut ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, mevcut üçüncü fıkrası yürürlükten kaldırılmış ve mevcut dördüncü fıkrasında yer alan “ve Şehircilik” ibaresi “, Şehircilik ve İklim Değişikliği” şeklinde değiştirilmiştir.

“(f) Motorlu bisiklet ve motosiklet cinsi araçların, izin alınarak yapılan gösteriler dışında tek tekerlek üzerinde, sele üzerine yatarak, sele üzerinde ayağa kalkarak, kendi etrafında döndürülerek, tekerleği kaydırılarak, sürüş güvenliğini olumsuz yönde etkileyecek benzeri akrobatik hareketler yapılarak sürülmesi yasaktır.”

“Birinci fıkranın (a), (b), (c), (d) ve (e) bentleri ile beşinci fıkra hükümlerine uymayan sürücülere 3.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Birinci fıkranın (f) bendi hükümlerine uymayan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanarak sürücü belgeleri altmış gün süreyle geri alınır ve araç altmış gün süre ile trafikten men edilir. Bu şekilde geri alınan sürücü belgeleri, geri alma süresi sonunda sürücünün psiko-teknik değerlendirmeden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hâli olmadığının anlaşılmaması ve bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şartıyla iade edilir.

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır.”

“Sürücü arkasında ayrı oturma yeri olan bisiklet, motorlu bisiklet ve sepetsiz motosikletlerle tescil kayıtlarında belirtilen kişiden fazlası taşınamaz. Bütün sorumluluk ve giderler araç sürücüsüne ait olmak üzere fazla yolcular en yakın yerleşim biriminde indirilir.”

MADDE 21- 2918 sayılı Kanunun 67 ncı maddesinin ikinci fıkrasının ikinci cümlesinde yer alan “5.010 Türk lirası” ibaresi “140.000 Türk lirası” şeklinde, üçüncü fıkrasında yer alan “Belgesi iptal edilenlerin” ibaresi “Sürücü belgesi iptal edilenlerin” şeklinde değiştirilmiş, fıkraya “eğitime başlayabilmeleri için” ibaresinden sonra gelmek üzere “sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve” ibaresi ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.”

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır.”

“Sürücü arkasında ayrı oturma yeri olan bisiklet, motorlu bisiklet ve sepetsiz motosikletlerle tescil kayıtlarında belirtilen kişiden fazlası taşınamaz. Bütün sorumluluk ve giderler araç sürücüsüne ait olmak üzere fazla yolcular en yakın yerleşim biriminde indirilir.”

MADDE 21- 2918 sayılı Kanunun 67 ncı maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “5.010” ibaresi “140.000” şeklinde, üçüncü fıkrasında yer alan “Belgesi iptal edilenlerin” ibaresi “Sürücü belgesi iptal edilenlerin” şeklinde değiştirilmiş, fıkraya “eğitime başlayabilmeleri için” ibaresinden sonra gelmek üzere “sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren iptal nedenlerinde yer alan geri alma süreleri kadar zamanın geçmiş olması, bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve” ibaresi ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.”

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 22- 2918 sayılı Kanunun 70 inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan “Bayındırlık” ibaresi “Ulaştırma ve Altyapı” şeklinde, dördüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“İzin alınmadan yapılan yarış ve koşuları düzenleyen ilgililer hakkında 16.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

“Yarış yapan motorlu araç sürücülerine 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve sürücü belgeleri iki yıl süreyle geri alınır. Yarış yapılan araçlar altmış gün süreyle trafikten men edilir.

Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için, geri alma süresi sonunda psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin ibrazı ve Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması zorunludur.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için; sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren en az iki yıl geçmiş olması, Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.”

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 22- 2918 sayılı Kanunun 70 inci maddesinin birinci fıkrasında yer alan “Bayındırlık” ibaresi “Ulaştırma ve Altyapı” şeklinde, dördüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“İzin alınmadan yapılan yarış ve koşuları düzenleyen ilgililer hakkında 16.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

“Yarış yapan motorlu araç sürücülerine 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve sürücü belgeleri iki yıl süreyle geri alınır. Yarış yapılan araçlar altmış gün süreyle trafikten men edilir.

Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için, geri alma süresi sonunda psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin ibrazı ve bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması zorunludur.

Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru beş yıl içinde bu madde kapsamında sürücü belgesi ikinci defa geri alınanların sürücü belgeleri iptal edilir. Sürücü belgesi iptal edilenlerin tekrar sürücü belgesi alabilmeleri için sürücü kurslarına devam etmeleri ve yapılan sınavlarda başarılı olarak motorlu taşıt sürücüsü sertifikası almaları gerekir. Bu kişilerin sürücü kurslarında eğitime başlayabilmeleri için; sürücü belgesinin iptal edildiği tarihten itibaren en az iki yıl geçmiş olması, bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması ve tabi tutulacakları psiko-teknik değerlendirme sonucunda sürücülüğe engel hâli bulunmadığını gösterir belgenin sürücü kursuna ibrazı zorunludur.

Sürücü belgesi geri alma ve iptal işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından gerçekleştirilir.”

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 23- 2018 sayılı Kanunun 71 inci maddesinin yedinci fıkrasında yer alan “gereksiz geçiş üstünlüğü hakkını kullanan sürücüler 1 800 000 lira para cezası ile cezalandırılırlar” ibaresi “geçiş üstünlüğü hakkını kullanan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 24- 2018 sayılı Kanunun 72 nci maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki cümle eklenmiş ve ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu fıkra hükümlerine uymayanlara 3.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

“Araçlarda Kanun ve yönetmelikte belirtilen şartlara uymayan ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları ile sürücünün izleme ve kullanma sahası içinde kalan görüntü cihazlarını bulundurmamak veya kullanmak yasaktır. Bu fıkra hükümlerine uymayanlara 21.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Ayrıca bu araçlar otuz gün süreyle trafikten men edilir.”

MADDE 25- 2018 sayılı Kanunun 73 üncü maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Seyir hâlinde cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarını kullanan sürücülere 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın ikinci defa ihlal edilmesi halinde sürücülere 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın üç veya daha fazla ihlal edilmesi halinde sürücülere her seferinde 20.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve sürücü belgeleri her seferinde otuz gün süreyle geri alınır. Bu maddenin diğer hükümlerine uymayanlara 1.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

“Sürücü belgesi geri alma işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 23- 2018 sayılı Kanunun 71 inci maddesinin yedinci fıkrasında yer alan “gereksiz geçiş üstünlüğü hakkını kullanan sürücüler 1 800 000 lira para cezası ile cezalandırılırlar” ibaresi “geçiş üstünlüğü hakkını kullanan sürücülere 46.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 24- 2018 sayılı Kanunun 72 nci maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki cümle eklenmiş ve ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Bu fıkra hükümlerine uymayanlara 3.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

“Araçlarda Kanun ve yönetmelikte belirtilen şartlara uymayan ses, müzik, görüntü ve haberleşme cihazları ile sürücünün izleme ve kullanma sahası içinde kalan görüntü cihazlarını bulundurmamak veya kullanmak yasaktır. Bu fıkra hükümlerine uymayanlara 21.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Ayrıca bu araçlar otuz gün süreyle trafikten men edilir.”

MADDE 25- 2018 sayılı Kanunun 73 üncü maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Seyir hâlinde cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarını kullanan sürücülere 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın ikinci defa ihlal edilmesi halinde sürücülere 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın üç veya daha fazla ihlal edilmesi halinde sürücülere her seferinde 20.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır ve sürücü belgeleri her seferinde otuz gün süreyle geri alınır. Bu maddenin diğer hükümlerine uymayanlara 1.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

“Sürücü belgesi geri alma işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

MADDE 26- 2918 sayılı Kanunun 78 inci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Sürücülerin ve yolcuların koruyucu sistemleri kullanma zorunluluğu:

MADDE 78- Araçların sürülmesi sırasında sürücü ve yolcuların güvenliğine ilişkin olarak;

- a) Emniyet kemerinin,
- b) Koruma başlığı ve koruma gözlüğünün,
- c) Çocuk bağlama sisteminin,
- d) Yönetmelikte belirlenen diğer koruyucu

sistemlerin,

usulüne uygun olarak kullanılması zorunludur. Koruyucu sistemleri usulüne uygun olarak kullanmayanlar da koruyucu sistem kullanmamış sayılırlar. Koruyucu sistemlerinin nitelikleri ve nicelikleri ile hangi araçlarda ve hangi tarihten itibaren hangi şartlarda bulundurulacağı ve kullanılacağı yönetmelikte belirtilir.

Yönetmelikte cins ve sınıfları belirtilen araçlarda seyahat eden yolcuların, araç hareket etmeden önce ve seyahat sırasında emniyet kemerlerini bağlamaları konusunda uyarılmaları zorunludur.

Birinci fıkranın (a) bendi hükmünü ihlal eden sürücülere/yolculara 2.500 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Sürücüler tarafından son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın dört veya daha fazla ihlal edilmesi halinde sürücü belgeleri her seferinde otuz gün süreyle geri alınır.

Sürücü belgesi geri alma işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

MADDE 26- 2918 sayılı Kanunun 78 inci maddesi başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Sürücülerin ve yolcuların koruyucu sistemleri kullanma zorunluluğu:

MADDE 78- Araçların sürülmesi sırasında sürücü ve yolcuların güvenliğine ilişkin olarak;

- a) Emniyet kemerinin,
- b) Koruma başlığı ve koruma gözlüğünün,
- c) Çocuk bağlama sisteminin,
- d) Yönetmelikte belirlenen diğer koruyucu

sistemlerin,

usulüne uygun olarak kullanılması zorunludur. Koruyucu sistemleri usulüne uygun olarak kullanmayanlar da koruyucu sistem kullanmamış sayılırlar. Koruyucu sistemlerinin nitelikleri ve nicelikleri ile hangi araçlarda ve hangi tarihten itibaren hangi şartlarda bulundurulacağı ve kullanılacağı yönetmelikte belirtilir.

Yönetmelikte cins ve sınıfları belirtilen araçlarda seyahat eden yolcuların, araç hareket etmeden önce ve seyahat sırasında emniyet kemerlerini bağlamaları konusunda uyarılmaları zorunludur.

Birinci fıkranın (a) bendi hükmünü ihlal eden sürücülere/yolculara 2.500 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Sürücüler tarafından son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın dört veya daha fazla ihlal edilmesi halinde sürücü belgeleri her seferinde otuz gün süreyle geri alınır.

Sürücü belgesi geri alma işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu madde kapsamında geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

Birinci fıkranın (b) bendi hükmünü ihlal eden sürücülere/yolculara 2.500 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın ikinci defa ihlal edilmesi halinde 5.000 Türk lirası, üçüncü ve daha fazla ihlal edilmesi halinde her seferinde 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.

Birinci fıkranın (d) bendi ile ikinci fıkra hükümlerini ihlal edenlere 1.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.

Birinci fıkra kapsamında işlem yapılan araçlarda bulunan sürücü ve yolcular gerekli koruyucu sistemleri takmadan/kullanmadan aracın karayolunda seyrine izin verilmez.

Sürücüler, on beş yaşını doldurmamış çocukların birinci fıkrada belirtilen koruyucu sistemleri kullanmalarını sağlamak zorundadırlar. On beş yaşını doldurmamış çocukların koruyucu sistemleri kullanmadan veya usulüne uygun olarak kullanılmasını sağlamadan seyahatine izin veren araç sürücüsüne 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

MADDE 27- 2918 sayılı Kanunun 81 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Anlaşma hali dışında maddi hasarlı, ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında, zabitanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılan veya birinci fıkranın (b) bendi hükümlerine uymayan sürücüler 46.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılır. Ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında, zabitanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılan sürücülere bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası verilir. Bu fıkranın ikinci cümlesi kapsamında olay yerinden ayrılan sürücülerin sürücü belgesi Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından iki yıl süreyle geri alınır. Bu şekilde geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

Birinci fıkranın (b) bendi hükmünü ihlal eden sürücülere/yolculara 2.500 Türk lirası idari para cezası uygulanır. Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde bu kuralın ikinci defa ihlal edilmesi halinde 5.000 Türk lirası, üçüncü ve daha fazla ihlal edilmesi halinde her seferinde 10.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.

Birinci fıkranın (d) bendi ile ikinci fıkra hükümlerini ihlal edenlere 1.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.

Birinci fıkra kapsamında işlem yapılan araçlarda bulunan sürücü ve yolcular gerekli koruyucu sistemleri takmadan/kullanmadan aracın karayolunda seyrine izin verilmez.

Sürücüler, 15 yaşını doldurmamış çocukların birinci fıkrada belirtilen koruyucu sistemleri kullanmalarını sağlamak zorundadırlar. 15 yaşını doldurmamış çocukların koruyucu sistemleri kullanmadan veya usulüne uygun olarak kullanılmasını sağlamadan seyahatine izin veren araç sürücüsüne 5.000 Türk lirası idari para cezası uygulanır.”

MADDE 27- 2918 sayılı Kanunun 81 inci maddesinin üçüncü fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Anlaşma hali dışında maddi hasarlı, ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında, zabitanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılan veya birinci fıkranın (b) bendi hükümlerine uymayan sürücüler 46.000 Türk lirası idari para cezası ile cezalandırılır. Ölümlü veya yaralanmalı trafik kazalarında, zabitanın iznini almadan zaruret dışında olay yerinden ayrılan sürücülere bir yıldan üç yıla kadar hapis cezası verilir. Bu fıkranın ikinci cümlesi kapsamında olay yerinden ayrılan sürücülerin sürücü belgesi bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından iki yıl süreyle geri alınır. Bu şekilde geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

MADDE 28- 2018 sayılı Kanunun 103 üncü maddesinin başlığında yer alan “motorlu bisiklet” ibaresi “elektrikli skuter” şeklinde ve birinci fıkrasında yer alan “taşıtlar ile motorlu bisiklet” ibaresi “taşıt ve elektrikli skuter” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 29- 2018 sayılı Kanunun 114 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan “Ulaştırma Bakanlığının” ibaresi “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının” şeklinde değiştirilmiş, maddeye birinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş ve mevcut onuncu fıkrasında yer alan “Maliye Bakanlığınca” ibaresi “Hazine ve Maliye Bakanlığınca” şeklinde değiştirilmiştir.

“Bu Kanun kapsamında düzenlenen idari para cezası karar tutanakları ile diğer tutanaklara, görevli ve yetkili personelin açık kimliği yerine personel tanıtım numarası yazılır.”

MADDE 30- 2018 sayılı Kanunun 115 inci maddesinin sekizinci fıkrasında yer alan “Bu fıkra” ibaresi “Bu fıkra ve dokuzuncu fıkra” şeklinde, “Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca” ibaresi “İçişleri Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığınca” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Bu Kanunun ilgili maddelerinde belirtilen trafik kurallarına aykırılık nedeniyle; yabancı uyruklu kişiye uygulanan ve ülkemizden çıkışına kadar tahsil edilemeyen idari para cezaları bu kişinin tekrar yurda girişi sırasında tahsil edilir. Bu şekilde tahsil edilememesi halinde yabancının yurda girişine izin verilmez.”

MADDE 31- 2018 sayılı Kanunun 116 ncı maddesine aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Trafik kural ihlalinin yapıldığı aracın ihlal tarihinde kiralandığının, 26/6/1973 tarihli ve 1774 sayılı Kimlik Bildirme Kanununun ek 3 üncü maddesi kapsamında genel kolluk kuvvetlerinin denetimine hazır bulundurululan veriler üzerinden

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

MADDE 28- 2018 sayılı Kanunun 103 üncü maddesinin başlığında yer alan “motorlu bisiklet” ibaresi “elektrikli skuter” şeklinde ve birinci fıkrasında yer alan “taşıtlar ile motorlu bisiklet” ibaresi “taşıt ve elektrikli skuter” şeklinde değiştirilmiştir.

MADDE 29- 2018 sayılı Kanunun 114 üncü maddesinin birinci fıkrasında yer alan “Ulaştırma Bakanlığının” ibaresi “Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığının” şeklinde değiştirilmiş, maddeye birinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiş ve mevcut onuncu fıkrasında yer alan “Maliye Bakanlığınca” ibaresi “Hazine ve Maliye Bakanlığınca” şeklinde değiştirilmiştir.

“Bu Kanun kapsamında düzenlenen idari para cezası karar tutanakları ile diğer tutanaklara, görevli ve yetkili personelin açık kimliği yerine personel tanıtım numarası yazılır.”

MADDE 30- 2018 sayılı Kanunun 115 inci maddesinin sekizinci fıkrasında yer alan “Bu fıkra” ibaresi “Bu fıkra ve dokuzuncu fıkra” şeklinde, “Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, İçişleri Bakanlığı ve Maliye Bakanlığı ile Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığınca” ibaresi “İçişleri Bakanlığı, Hazine ve Maliye Bakanlığı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı ile Ticaret Bakanlığınca” şeklinde değiştirilmiş ve maddeye aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Bu Kanunun ilgili maddelerinde belirtilen trafik kurallarına aykırılık nedeniyle; yabancı uyruklu kişiye uygulanan ve ülkemizden çıkışına kadar tahsil edilemeyen idari para cezaları bu kişinin tekrar yurda girişi sırasında tahsil edilir. Bu şekilde tahsil edilememesi halinde yabancının yurda girişine izin verilmez.”

MADDE 31- 2018 sayılı Kanunun 116 ncı maddesine aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Trafik kural ihlalinin yapıldığı aracın ihlal tarihinde kiralandığının, 26/6/1973 tarihli ve 1774 sayılı Kimlik Bildirme Kanununun ek 3 üncü maddesi kapsamında genel kolluk kuvvetlerinin denetimine hazır bulundurululan veriler üzerinden

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

tespit edilmesi ve tebligata uygun bir adresinin bulunması halinde idari para cezası karar tutanağı kiralayan adına düzenlenerek tebliğ edilir ve ceza kiralayandan tahsil edilir. Ancak bu kiralama 4925 sayılı Karayolu Taşıma Kanunu kapsamında bulunan yetki belgesi sahibi taşımacının sorumluluk ve yükümlülüklerini ortadan kaldırmaz.”

MADDE 32- 2018 sayılı Kanunun ek 2 nci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan “5.010” ibaresi “100.000” şeklinde, “2.018” ibaresi “46.000” şeklinde, “1.002” ibaresi “20.000” şeklinde, fıkranın üçüncü cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve fıkraya aşağıdaki cümleler eklenmiştir.

“Ayrıca (a) bendi kapsamında işlem yapılan sürücülerin sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır.”

“Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde bu fıkranın tekrar ihlal edilmesi hâlinde idari para cezaları iki kat olarak uygulanır. Sürücü belgesi geri alma işlemleri Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu şekilde geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

MADDE 33- 2018 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 20- Bu Kanunun idari yaptırıma bağlayarak yasakladığı bir eylemi basın, yayın, internet, sosyal ve dijital medya veya diğer elektronik cihazlar yoluyla paylaşarak trafik kural ihlali yapmaya özendiren görüntüleri alenen yaymak ve övmek yasaktır. Bu madde hükümlerine uymayanlara 25.000 Türk lirası idari para cezası verilir.”

MADDE 34- 2018 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 27- Bu maddenin yayımı tarihinden önce takograf bulundurma ve kullanma zorunluğu bulunmayan, ancak bu maddeyi ihdas

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

tespit edilmesi ve tebligata uygun bir adresinin bulunması halinde idari para cezası karar tutanağı kiralayan adına düzenlenerek tebliğ edilir ve ceza kiralayandan tahsil edilir. Ancak bu kiralama 4925 sayılı Kanun kapsamında bulunan yetki belgesi sahibi taşımacının sorumluluk ve yükümlülüklerini ortadan kaldırmaz.”

MADDE 32- 2018 sayılı Kanunun ek 2 nci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan “5.010” ibaresi “100.000” şeklinde, “2.018” ibaresi “46.000” şeklinde, “1.002” ibaresi “20.000” şeklinde, fıkranın üçüncü cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve fıkraya aşağıdaki cümleler eklenmiştir.

“Ayrıca (a) bendi kapsamında işlem yapılan sürücülerin sürücü belgeleri otuz gün süreyle geri alınır.”

“Son ihlalin gerçekleştiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde bu fıkranın tekrar ihlal edilmesi hâlinde idari para cezaları iki kat olarak uygulanır. Sürücü belgesi geri alma işlemleri bu Kanunun 6 ncı maddesinde sayılan görevliler tarafından yapılır. Bu şekilde geri alınan sürücü belgelerinin iade edilebilmesi için bu Kanun kapsamında verilen idari para cezalarının tamamının tahsil edilmiş olması şarttır.”

MADDE 33- 2018 sayılı Kanuna aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

“EK MADDE 20- Bu Kanunun idari yaptırıma bağlayarak yasakladığı bir eylemi basın, yayın, internet, sosyal ve dijital medya veya diğer elektronik cihazlar yoluyla paylaşarak trafik kural ihlali yapmaya özendiren görüntüleri alenen yaymak ve övmek yasaktır. Bu madde hükümlerine uymayanlara 25.000 Türk lirası idari para cezası verilir.”

MADDE 34- 2018 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 27– Bu maddenin yayımı tarihinden önce takograf bulundurma ve kullanma zorunluğu bulunmayan, ancak bu maddeyi ihdas

(Afyonkarahisar Milletvekili İbrahim Yurdunuseven
ve Çorum Milletvekili Yusuf Ahlatcı ile
143 Milletvekilinin Teklifi)

eden Kanunla 31 inci maddede yapılan değişiklik
ile zorunluluk getirilen araçlar için;

- a) 2021 ve sonrası model araçlarda, 31/12/2026,
- b) 2016-2020 model araçlarda, 31/12/2027,
- c) 2011-2015 model araçlarda, 31/12/2028,
- d) 1996-2010 model araçlarda, 31/12/2029,
- e) 1985-1995 model araçlarda, 31/12/2030,

tarihlerinden sonraki ilk araç muayenesine
kadar takograf taktırılması ve kullanılması
zorunluluğu aranmaz.

Belediye ve mücavir alan sınırları içerisinde
5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu ve
5393 sayılı Belediye Kanunu kapsamında yolcu
taşımacılığı yapılan ticari araçlar ile yük ve yolcu
taşımacılığında kullanılan resmî araçlar için
takograf bulundurma ve kullanma zorunluluğu,
ilk defa tescil edilecek araçlar için bu maddenin
yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl süreyle
aranmaz.

Kanunun 31 inci maddesinin on dördüncü
fıkrasında belirtilen yönetmelik yürürlüğe girene
kadar 18/7/1997 tarihli ve 23053 Mükerrer sayılı
Resmî Gazete’de yayımlanan Karayolları Trafik
Yönetmeliğinin bu Kanuna aykırı olmayan
hükümleri uygulanır.

Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce
23, 25, 31, 46, 47, 48 inci maddenin on dördüncü
fıkrası, 73, 78 ve ek 2 nci maddenin üçüncü
fıkrası kapsamında, bu maddenin yürürlüğe
girdiği tarihten önceki işlemler, tekerrür
hesaplamalarında dikkate alınmaz.”

MADDE 35- (1) Bu Kanunun;

- a) 14 üncü maddesi 31/12/2025 tarihinde,
- b) 28 inci maddesi yayımı tarihinden itibaren

üç ay sonra,

c) Diğer maddeleri yayımı tarihinden
itibaren iki ay sonra,
yürürlüğe girer.

MADDE 36- Bu Kanun hükümlerini
Cumhurbaşkanı yürütür.

(Adalet Komisyonunun Kabul Ettiği Metin)

eden Kanunla 31 inci maddede yapılan değişiklik
ile zorunluluk getirilen araçlar için;

- a) 2021 ve sonrası model araçlarda, 31/12/2026,
- b) 2016-2020 model araçlarda, 31/12/2027,
- c) 2011-2015 model araçlarda, 31/12/2028,
- d) 1996-2010 model araçlarda, 31/12/2029,
- e) 1985-1995 model araçlarda, 31/12/2030,

tarihlerinden sonraki ilk araç muayenesine
kadar takograf taktırılması ve kullanılması
zorunluluğu aranmaz.

Belediye ve mücavir alan sınırları
içerisinde 5216 sayılı Kanun ve 5393 sayılı
Kanun kapsamında yolcu taşımacılığı yapılan
ticari araçlar ile yük ve yolcu taşımacılığında
kullanılan resmî araçlar için takograf bulundurma
ve kullanma zorunluluğu, ilk defa tescil edilecek
araçlar için bu maddenin yürürlüğe girdiği
tarihten itibaren bir yıl süreyle aranmaz.

31 inci maddenin on dördüncü fıkrasında
belirtilen yönetmelik yürürlüğe girene kadar
18/7/1997 tarihli ve 23053 Mükerrer sayılı
Resmî Gazete’de yayımlanan Karayolları Trafik
Yönetmeliğinin bu Kanuna aykırı olmayan
hükümleri uygulanır.

Bu maddenin yürürlüğe girdiği tarihten önce
23 üncü, 25 inci, 31 inci, 46 ncı, 47 nci maddeler
ile 48 inci maddenin on dördüncü fıkrası, 73 üncü,
78 inci maddeler ve ek 2 nci maddenin üçüncü
fıkrası kapsamında, bu maddenin yürürlüğe
girdiği tarihten önceki işlemler, tekerrür
hesaplamalarında dikkate alınmaz.”

MADDE 35- (1) Bu Kanunun;

- a) 14 üncü maddesi 31/12/2025 tarihinde,
- b) 28 inci maddesi yayımı tarihinden itibaren

üç ay sonra,

c) Diğer maddeleri yayımı tarihinden
itibaren iki ay sonra,
yürürlüğe girer.

MADDE 36- (1) Bu Kanun hükümlerini
Cumhurbaşkanı yürütür.



TBMM Basımevi - 2025