DÖNEM : 20 CİLT : 12 YASAMA YILI : 2

T. B. M. M.

TUTANAK DERGİSİ

9 uncu Birleşim

17 . 10 . 1996 Perşembe

İ Ç İ N D E K İ L E R

**I. – GEÇEN TUTANAK ÖZETİ**

**II. – GELEN KÂĞITLAR**

**III. – BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI**

*A) GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR*

1. – Samsun Milletvekili Ayhan Gürel’in, öğretmenlerin ekonomik sorunlarına ilişkin gündemdışı konuşması

2. – Ankara Milletvekili MehmetEkinci’nin, konut edinmek amacıyla kredi alanların problemlerine ilişkin gündemdışı konuşması ve Devlet Bakanı T.Rıza Güneri’nin cevabı

3. – Manisa Milletvekili M.Cihan Yazar’ın, Ege Linyitleri İşletmesinin sorunlarına ilişkin gündemdışı konuşması

*B)TEZKERELER VE ÖNERGELER*

1. – Arnavutluk Meclis Başkanının vaki daveti üzerine, Türkiye BüyükMillet Meclisini temsilen Arnavutluk’a gidecek Parlamento heyetinde yer alacak milletvekillerine ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/519)

**IV. – ÖNERİLER**

*A)DANIŞMA KURULU ÖNERİLERİ*

1. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine DairKanun Tasarısının (S.Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) gündemdeki yeri ve çalışma süresine ilişkin Danışma Kurulu önerisi

2. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine DairKanun Tasarısının (S.Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) kabul edilmiş olan 19 ve 20 nci maddelerinin, talepte belirtilen gerekçeyle yeniden görüşülmesine dairHükümet talebinin uygun bulunduğuna ilişkin DanışmaKurulu önerisi

**V. – KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER**

1. – 926 Sayılı Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununa Bir GeçiciMadde Eklenmesine İlişkin 488 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/215) (S.Sayısı : 23)

2. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına DairKanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Süha Tanık’ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş’in Benzer Mahiyetteki Kanun teklifleri ve İçişleri Komisyonu Raporu (1/478, 2/49, 2/77, 2/295, 2/298, 2/346) (S. Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek)

**VI. – SORULAR VE CEVAPLAR**

*A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI*

1. – Ordu Milletvekili Müjdat Koç’un, E-80 Karayolu üzerindeki Kemiklidede (Karabük-Çerkeş) yol kavşağının genişletilmesine ilişkin sorusu ve Bayındırlık ve İskân bakanı Cevat Ayhan’ın yazılı cevabı (7/1267)

2. – Afyon Milletvekili H.İbrahim Özsoy’un, Afyon SSKHastanesi ek binasının ne zaman hizmete gireceğine ilişkin sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Necati Çelik’in yazılı cevabı (7/1280)

3. – İstanbul Milletvekili Mehmet Cevdet Selvi’nin,

– İstanbul Milletvekili AlganHacaloğlu’nun,

– İstanbul Milletvekili HalitDumankaya’nın,

TürkHava Yollarına ait İzmir-Ankara uçağının rotası değiştirilerek Antalya’ya uğramasına ilişkin Ulaştırma Bakanı ve Dışişleri Bakanı ve Başbakan Yardımcısından soruları ve Devlet Bakanı H. Ufuk Söylemez’in yazılı cevabı (7/1295, 1298, 1379)

4. – Niğde Milletvekili AkınGönen’in, Niğde’de bir “Araç Telefon Baz İstasyonunun” kurulmasına ilişkin sorusu ve Ulaştırma Bakanı ÖmerBarutçu’nun yazılı cevabı(7/1314)

5. – Niğde Milletvekili AkınGönen’in Niğde-Değirmenli’de turizm değeri olan bir mağaranın hizmete açılabilmesi için ayrılacak ödeneğe ilişkin sorusu ve Turizm Bakanı Bahattin Yücel’in yazılı cevabı (7/1338)

6. – Yozgat Milletvekili Kazım Arslan’ın,TürkTelekom GenelMüdürüne ilişkin sorusu ve Ulaştırma Bakanı Ömer Barutçu’nun yazılı cevabı (7/1370)

**I. – GEÇEN TUTANAK ÖZETİ**

TBMMGenelKurulu saat 15.00’te açıldı.

Karaman Milletvekili Fikret Ünlü’nün, yükseköğrenim gençliğinin yurt sorunları konusuna ilişkin gündemdışı konuşmasına DevletBakanı Işılay Saygın cevap verdi.

Gaziantep Milletvekili Mehmet Bedri İncetahtacı, toplumsal barış konusuna,

Tunceli Milletvekil OrhanVeli Yıldırım da, Tunceli İlinin genel sorunlarına,

İlişkin gündemdışı birer konuşma yaptılar.

Çankırı Milletvekili Mete Bülgün ve 26 arkadaşının, çiftçilerimizin sorunlarının,

Tekirdağ Milletvekili Fevzi Aytekin ve 19 arkadaşının, Trakya’yı tehdit eden çevre sorunlarının,

Araştırılarak alınması gereken tedbirlerin belirlenmesi amacıyla Anayasanın 98 inci, İçtüzüğün 104 ve 105 inci maddeleri uyarınca birer Meclis araştırması açılmasına ilişkin önergeleri (10/111), (10/112) okundu; önergelerin gündemdeki yerlerini alacağı ve öngörüşmelerinin, sırasında yapılacağı açıklandı.

İçtüzüğün, görev sürelerini üç ay içerisinde bitiremeyen komisyonlara bir ay kesin süre verileceği hükmünü içeren 105 inci maddesi gereğince,

(10/5) esas numaralı Meclis Araştırma Komisyonu Başkanlığının, Genel Kurulun kararı tarihinden itibaren,

(10/8, 16, 20) esas numaralı Meclis Araştırma Komisyonu Başkanlığının, 13.10.1996 tarihinden itibaren,

Bir aylık;

(9/3) esas numaralı Meclis Soruşturma Komisyonu Başkanlığının da, Anayasanın 100 üncü maddesine göre, 18.10.1996 tarihinden itibaren iki aylık;

Süre talepleri Genel Kurulun bilgisine sunuldu.

Yalova Milletvekili Yaşar Okuyan ve 21 arkadaşıyla İstanbul Milletvekili BülentEcevit ve 12 arkadaşının, Gazeteci Metin Göktepe cinayetinin açıklığa kavuşturulması ve faillerinin ortaya çıkarılması amacıyla kurulan Meclis Araştırma Komisyonu raporu (10/3, 4) (S. Sayısı : 68) üzerindeki görüşmeler tamamlandı.

Zorunlu tasarruf kesintilerinin değerlendirilmesi konusunda kurulan (10/17) esas numaralı Meclis Araştırma Komisyonuna gruplarınca aday gösterilen milletvekilleri seçildi ve Başkanlıkça, Komisyonun, başkan, başkanvekili, sözcü ve kâtip üye seçimini yapmak üzere toplanacakları gün, saat ve yere ilişkin duyuruda bulunuldu.

Kamu İktisadî Teşebbüsleri Komisyonunda boş bulunan ve Anavatan Partisi Grubuna düşen 1 üyeliğe de, İstanbulMilletvekili Emin Kul seçildi.

Gündemin “Sözlü Sorular” kısmına geçilerek;

1 inci sırada bulunan, Niğde Milletvekili Mehmet Salih Katırcıoğlu’nun (6/167),

2 nci sırada bulunan, Nevşehir Milletvekili Mehmet Elkatmış’ın (6/172),

Elazığ Milletvekili Ahmet Cemil Tunç’un;

3 üncü sırada bulunan (6/176),

6 ncı sırada bulunan (6/14),

4 üncü sırada bulunan Rize Milletvekili Şevki Yılmaz’ın (6/8),

5 inci sırada bulunan Ordu Milletvekili Hüseyin Olgun Akın’ın (6/10),

Esas numaralı sözlü sorularının, üç birleşim içerisinde cevaplandırılmadıklarından yazılı soruya çevrildikleri ve gündemden çıkarıldıkları bildirildi.

Grupların mutabakatıyla, 16 Ekim 1996 Çarşamba günü saat 15.00’te toplanmak üzere, birleşime 17.39’da son verildi.

*Uluç Gürkan*

Başkanvekili

*Zeki Ergezen Fatih Atay*

Bitlis Aydın

Kâtip Üye Kâtip Üye

**II. – GELEN KÂĞITLAR**

**17 . 10 . 1996 PERŞEMBE**

**Raporlar**

1. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına DairKanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Süha Tanık’ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş’in Benzer Mahiyetteki Kanun teklifleri ve İçişleri Komisyonu Raporu (1/478, 2/49, 2/77, 2/295, 2/298, 2/346) (S. Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) (GÜNDEME)

2. – Özürlüler İdaresi Başkanlığı Kurulmasına ve Özürlülerin Durumları ile İlgili Çeşitli Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde DeğişiklikYapılmasına Dair Yetki Kanunu Tasarısı ve Sağlık, Aile, Çalışma ve Sosyal İşler Komisyonu Raporu (1/438) (S.Sayısı : 101) (Dağıtma tarihi : 17.10.1996) (GÜNDEME)

**BİRİNCİ OTURUM**

**Açılma Saati: 14.00**

**17 Ekim 1996 Perşembe**

**BAŞKAN : Başkanvekili Uluç GÜRKAN**

**KÂTİP ÜYELER : Zeki ERGEZEN (Bitlis), Mustafa BAŞ (İstanbul)**

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisinin 9 uncu Birleşimini açıyorum.

Görüşmelere başlıyoruz.

Gündeme geçmeden önce, üç arkadaşıma gündemdışı söz vereceğim.

**III. – BAŞKANLIĞIN GENEL KURULA SUNUŞLARI**

*A)GÜNDEMDIŞI KONUŞMALAR*

*1. – Samsun Milletvekili Ayhan Gürel’in, öğretmenlerin ekonomik sorunlarına ilişkin gündemdışı konuşması*

BAŞKAN – Gündemdışı birinci söz, Samsun Milletvekili Sayın Ayhan Gürel'in.

Sayın Gürel, Millî Eğitim Bakanlığı nezdinde çalışan eğitim elemanlarının maaşları ve harcırahlarının iyileştirilmesi konusunda konuşacak.

Buyurun Sayın Gürel. (DSP sıralarından alkışlar)

Süreniz 5 dakikadır.

AYHAN GÜREL (Samsun) – Sayın Başkanım, değerli milletvekili arkadaşlarım; öğretmenlerimizin içinde bulunduğu ekonomik sorunlarına çözüm getirmek, onların ekonomik durumlarını iyileştirmek ve bu meyanda Yüce Heyeti bilgilendirmek amacıyla, gündemdışı konuşma yapmak için söz almış bulunuyorum; bu nedenle, şahsım adına ve partim Demokratik Sol Parti adına sizleri ve televizyonları başında bizleri izleyen sayın vatandalarımı içtenlikle ve saygıyla selamlıyorum.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, şehit öğretmenlerimizi ve yaşamını yitirmiş meslektaşlarımı minnet ve rahmetle anıyor ve huzurlarında saygıyla eğiliyorum; ruhları şad olsun.

Seçim bölgem Samsun'da, yeni öğretim yılının açılmış olması nedeniyle ziyaret ettiğim okullardaki (Ticaret Lisesi, 19 Mayıs Lisesi, Kâzım Özdemir İlköğretim Okulu, Atakum Anadolu Endüstri Meslek Lisesi) meslektaşlarımla görüştüm. Öncelikle, ekonomik sorunlarının çözümlenmesi ve durumlarının iyileştirilmesi istemlerinde bulundular. Bu mesleğe yirmisekiz yıl hizmet vermiş bir kişi olarak, bu sorunların içerisinden gelmiş ve bu sorunları yaşamış olmam nedeniyle, sorunların çözümünü Meclis gündemine getirmiş bulunuyorum.

Ek ders ücreti gerçekten çok düşük ve bir yerde, angarya niteliği taşımaktadır. Örneğin, ilköğretimde ayda 40 saat derse giren bir öğretmenin eline 3 milyon 41 bin lira; ortaöğretimde 48 saat derse giren bir öğretmenimizin eline 3 milyon 649 bin lira; liselerde ayda 60 saat ders veren öğretmenimizin eline 4 milyon 561 bin lira; meslek liselerinde ayda 96 saat ders veren bir öğretmenin eline 7 milyon 602 bin lira ve gece eğitimi yapan meslek liselerindeki öğretmenlerin eline ise -ayda 96 saat derse girmek üzere- 9 milyon 122 bin lira para geçmektedir ve çok düşüktür. Bu ücretin alım gücü yoktur. Öğretmenlerimiz bu derslere girdikleri an bu ücreti hak etmektedirler.

Bu nedenle, bu ücretlerin Parlamento tarafından düzeltilmesini talep ediyorum. Gönül isterdi ki, Millî Eğitim Bakanımız da burada bulunsun ve bu sorunların çözüm yollarını, bize, burada, versin.

Yine, memuriyete yeni başlamış 9 uncu derecenin 1 inci kademesindeki bir öğretmenimizin eline 24 milyon lira ve 1 inci derecenin 1 inci kademesinden emekli bir öğretmenimizin eline, emekli maaşı olarak da aylık 31 milyon 834 bin lira geçiyor. Bunlar çok yetersizdir. Bunları, günün koşullarına ve alım gücü sağlayacak şekilde yeniden düzenlememiz gerekiyor.

Değerli milletvekili arkadaşlarım, öğretmenlerimiz bu toplumun mimarlarıdır. Öğretmenlerimizin yaşam şartlarını iyileştirmediğimiz müddetçe ülkemizin kalkınması mümkün değildir. (DSP sıralarından alkışlar)

Bununla birlikte, yine, millî eğitime emek, hizmet veren ilköğretim müfettişlerimiz var. Bunlar en ücra köylere giderek rehberlik yapmaktalar; derse giriyorlar. Peki, ders veren bu ilköğretim müfettişlerimize bugüne değin neden ek ders ücreti verilmemiş? Neden ek ders ücreti vermiyoruz? Neden bunların yaşam koşullarını düzeltmiyoruz? Sayın Millî Eğitim Bakanımızdan, ilköğretim müfettişlerimize gerekli ders ücretinin verilmesini ve bununla ilgili gerekli düzenlemelerin yapılmasını; ayrıca, harcırahlarının da, bugünün koşullarına uygun olarak yeniden düzenlenmesini istiyor ve bu hususları da bekliyoruz. Demokratik Sol Partinin milletvekilleri olarak bu hususların takipçisi olacağız.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Gürel, 1 dakika içinde, lütfen, sözlerinizi tamamlayın.

AYHAN GÜREL (Devamla) – Büyük Önder, Başöğretmen Mustafa Kemal Atatürk'ün öğretmenlerine sahip çıkalım; öğretmenlerimizi ek iş yapmaktan kurtaralım; onları, okula, sınıfa kazandıralım. Geleceğin aydınlık olabilmesi, öğretmenlerin yaşam şartlarının iyileştirilmesine ve onlara birtakım hakların verilmesine bağlıdır. Bu nedenle, öğretmenlerimize, tüm çalışanlara, sendikal haklarının verilmesini; bu meyanda, tüm çalışanlara verilen doğum yardımının da -ki, 191 bin lira bu; çok düşük, değerli arkadaşlarım- günün koşullarına uygun olarak yeniden düzenlenmesini Hükümetimizden ve ilgili bakandan bekliyorum.

Yüce Heyeti saygılarımla selamlıyorum. Teşekkür ederim. (DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gürel.

Hükümet adına yanıt?.. Yok.

*2. – Ankara Milletvekili Mehmet Ekici’nin, konut edinmek amacıyla kredi alanların problemlerine ilişkin gündemdışı konuşması ve Devlet Bakanı T. Rıza Güneri’nin cevabı*

BAŞKAN – Gündemdışı ikinci söz, Ankara Milletvekili Sayın Mehmet Ekici'nin.

Sayın Ekici, dövizzedeler hakkında görüşlerini açıklayacak.

Sayın Ekici, buyurun.

Süreniz 5 dakikadır.

MEHMET EKİCİ (Ankara) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; huzurlarınıza, konut edinmek amacıyla gerek Türk Lirası karşılığı gerekse döviz karşılığı kredi alarak yuva sahibi olmak isteyen insanların problemlerini arz etmek üzere çıkmış bulunuyorum.

Maalesef, bir gelenek oluştu Türkiye'de; terörle ilgili hadiseler olur, anında ayağa kalkarız, dışpolitikayla ilgili hadiseler olur, anında ayağa kalkarız; ama, bir müddet sonra, olaylar, tamamıyla vakayi adiye olaylar haline gelir. İlk gün gösterdiğimiz duyarlılığı, daha sonra bir umursamazlık ve vurdumduymazlık haline getiriyoruz ve sonuç olarak da, insanlarımız eziliyor, politikalarımız mahvoluyor.

Dövizzede konusu öyle bir konudur ki, bu konu yüzünden intiharlar olmuştur, onlarca insan intihar etmiştir. Yine, yüzlerce ailede, bu borç batağının aile içerisinde doğurduğu fırtına münasebetiyle, aile bütünlüğü dağılmıştır. Ben, Yüce Meclisimizi, bu konuda göstermekte olduğu duyarlılığı artırmaya ve Hükümetimizi, bu konuda daha duyarlı olmaya ve acil tedbir almaya davet ediyorum.

Birkısım işçi, memur, dargelirli esnaf, zamanın Hükümetinin vaatlerine inanıp, banka kredisi alarak yuva sahibi olmak istemişler ve Hükümetin bu sözünü yerine getirme görevini de -yoğunlukla Emlakbank olmak üzere- bankalarımız üstlenmişler. Türk parası karşılığı kredi, bazı insanlara -gelirlerini hesap ettiklerinde- aylık ödemeler itibariyle fazla gelmiş; bu insanlar, bu krediyi almaktan, kullanmaktan vazgeçmişler; ama, banka müdürleri hemen çevirmiş onları; mesela, 250 milyon lira karşılığında -on yıl ödemeli- 360 milyon lira ödemeyi göze alamayanlara, bankalar, size başka bir seçenek sunalım, dövize endeksli kredi kullanın diye bir seçenek sunmuşlar ve insanlar bu teklifler karşısında düşünmüşler, tartmışlar, oniki yıllık bir zaman periyodu içerisinde dövizdeki oynamaları hesap etmişler, yüzde 48 ilâ 50 oranında arttığını anlamışlar ve aç kalmak pahasına, gelirlerinin büyük bir kısmını buraya vermek pahasına, bu dövizi kabul etmişler.

Banka, krediyi verirken de, karşısındakinin gelir durumunu nazara almış ve şahsın sunduğu teminat karşısında bu krediyi kullandırmış. Kullanılan bu kredinin yüzde 99'u, bir yıl müddetle, aksamadan taksitler halinde bankalara geri dönmüş; ancak, Türkiye, 1994 yılının 17 Şubatında bir kara çarşamba yaşadı, kara çarşambayla her şey altüst oldu, arkasından 5 Nisan tedbir paketiyle bu insanlar borçlarını ödeyemez hale geldi.

Bu insanların gelirlerine yüzde 15 artış gelirken, dövizde yüzde 450 ilâ 500 büyüme meydana geldi. Şimdi, ben, huzurlarınızda soruyorum: Bu kara çarşambadan ve 5 Nisan kararlarından vatandaş mı sorumludur?

Bankalar bu kara sürprizleri biliyor idilerse, 10 milyon lira geliri olan bu insanlara bu krediyi açmakta niçin tereddüt göstermediler?..

Hükümetlerin, sosyal devlet ilkesi gereği, mağdur duruma düşmüş -hem de kendi inisiyatifleri dolayısıyla değil, hükümetlerin aldığı ekonomik kararlar çerçevesinde mağdur duruma düşmüş- bu insanlar karşısında hiç mi sorumluluğu yoktur?..

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Ekici, 1 dakikadır eksüreniz...

MEHMET EKİCİ (Devamla) – Tabiî, konu, çok detaylı ve uzun. Benim gerek Hükümetten gerek Yüce Meclisten bir isteğim vardır, o da şudur: Bu işi halletmek için bu konuda -bu insanların haksızını, ödemek istememek noktasındaki suiistimali göze alanlarını bir kenara bırakarak- bir kanun çıkaralım, bu insanların gelirlerine uygun ödeme düzenine göre bir tedbir alalım. Kanun uzun sürede gerçekleşebilir, özellikle Hükümet, bir Bakanlar Kurulu kararıyla bu işi düzenleyebilir.

Ayrıca, bir şey daha ifade ederek sözlerimi bağlıyorum: 4,5 trilyon lira kredi veren bin bankaya, bugüne kadar 40 trilyondan fazla para dönmüştür.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Ekici.

MEHMET EKİCİ (Devamla) – Peki; ben teşekkür ederim; saygılar sunarım.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Bakan.

Sayın Bakan, sizin için bir tahdit yok; ama, kısa olabilirse çok memnun olacağım; çünkü, gündemimiz bir hayli yüklü.

Buyurun.

DEVLET BAKANI T. RIZA GÜNERİ (Konya) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; hepinizi saygıyla selamlıyorum.

Ankara Milletvekilimiz Sayın Mehmet Ekici Beye teşekkür ediyorum; hakikaten hassas bir konudur. Hükümetimizin temel prensipleri içerisinde olan, mağduriyetlerinin giderilmesi noktasında mutlaka hassas davranacağız; bütün Meclisimizin bu konuda emin olmasını temenni ediyorum.

Bildiğiniz gibi, hadise, bu Hükümet zamanında başlamış bir hadise değil, ancak, idarede devamlılık esastır. Bu, Hükümetimizin sahip çıkacağı bir hadisedir; hassasiyetle takip edilmektedir, çözüm maksadıyla ilgili banka olan Emlakbankla müteaddit temaslarda bulunulmuştur; mağdurlarla pek çok toplantılar yapılmıştır; bazı iyileştirmeler ve çözümler noktasında prensip kararları alınmış durumdadır. Kimsenin mülkünün satılması ve mağdur edilmesine bundan sonra mahal verilmeyecektir; ayrıca, kefiller de bu konuda zarar görmeyecektir.

Değerli Devlet Bakanımız Fehim Adak Beyin talimatlarıyla, bu konuda son olarak, mallarına el konulması ve icra işlemlerinin durdurulması çalışması gerçekleştirilmiştir. Heyetlerin ziyaretlerinde, alınan prensip kararları doğrultusunda, bu vatandaşlarımız, bu görüşmelerden memnun olarak ayrılmışlardır.

Konuya Hükümetimiz hassas yaklaşmaktadır; kısa zamanda çözülmesinin gayreti içerisindeyiz.

Yüce Heyetinizi saygıyla selamlıyorum.

Sayın Başkan, teşekkür ediyorum, sağ olun.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Bakan.

*3. – Manisa Milletvekili M. Cihan Yazar’ın, Ege Linyitleri İşletmesinin sorunlarına ilişkin gündemdışı konuşması*

BAŞKAN – Gündemdışı üçüncü konuşma, Manisa Milletvekili Sayın Cihan Yazar'ın.

Buyurun Sayın Yazar.

Sayın Yazar, süreniz 5 dakikadır.

M. CİHAN YAZAR (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkanım.

Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; hepinizi saygıyla selamlarım.

Bugün, sizlere, Türkiye'nin enerji açısından candamarı olan Ege Linyitleri İşletmesiyle ilgili bazı bilgiler sunmaya ve alınması gerekli önlemleri açıklamaya çalışacağım.

Ege Linyitleri İşletmesi, eski adıyla Garp Linyitleri İşletmesi altmış yıllık onurlu geçmişi olan bir kuruluştur. Bölgemizde kömür üretimi, Soma-Eynez İşletmelerindeki yeraltı ve açık ocaklar ile Soma-Deniş İşletmelerindeki açık ocaklardan yapılmaktadır. Yıllık cirosu 14 trilyon Türk Lirası, yıllık satılabilir kömür üretimi 10 milyon tona ulaşan bölgemiz, Türkiye kömür üretiminin yüzde 20'sini, Türkiye Kömür İşletmeleri üretiminin ise yüzde 30'unu karşılamaktadır.

Mevcut iş makinelerinin çalışma saatleri, ekonomik rantabl ömürleri olan 20 bin saati geçmiştir. Makinelerin çoğu iki üç defa revizyondan geçirilmiştir. Bölgemizde toplam yükleme kapasitesi 377 yardaküpe ulaşmıştır. Bu yükleme grubuna göre tahsis edilecek dekapaj kamyon sayısı çok yetersiz kalmıştır. Bu durum, yılda 6,5 - 7 milyon metreküp dekapajın yapılmaması demektir. Böylece, her yıl 1 milyon ton kömür istihsali yapılamamakta ve ekonomik olarak da 6,3 trilyon zarara uğramaktayız.

Planlanan üretim hedeflerine ulaşabilmek için, acilen 25 adet dekapaj kamyonuna ihtiyaç vardır. Mevcut rezervin yüzde 63'ü yeraltı, yüzde 37'si açık ocak işletmeciliğine uygun olmasına rağmen, halen üretimin yüzde 95'i açık ocaklardan sağlanmaktadır. 2000li yıllardan itibaren açık ocakların bazılarındaki rezerv tükeneceğinden, üretim darboğazına girilmesi kaçınılmaz olacaktır. Halen mevcut üretimin korunabilmesi için, yeraltından üretimin gerçekleşmesi gerekir. Bunun için, yeraltı projelerine derhal başlanmalıdır. Yalnız, unutulmamalıdır ki, yeraltındaki ocakların istihsale hazır hale getirilebilmesi için dört-altı yıllık bir süre gereklidir.

Sayın Başkanım, değerli milletvekilleri; bu bilgileri sizlere sunarken, tedbir alınmadığı takdirde, Türkiye'nin, çok kısa bir zaman sonra enerji darboğazına gireceğini de belirtmek isterim; çünkü, Ege Linyitleri İşletmesinin istihsal ettiği kömürün günlük 22-25 bin tonu, yıllık 7,5-8 milyon tonu SEAŞ tarafından tüketilmektedir. Yani, Soma'da mevcut olan 6x165 megavat ve 2x22 megavat gücündeki santrallarımız, Türkiye'nin can damarıdır ve enerjimizin önemli bir bölümünü karşılamaktadır; yıllık 6 milyar kilovat. Yapılacak ve yapılması gerekli olan yedinci ve sekizinci üniteler de düşünülürse, yıllık 10 milyon ton kömüre ihtiyaç vardır ki, zaten, bugün istihsali yapılan miktar da bu kadardır.

Ege Linyitleri İşletmesi, bu gurur verici durumunu, 1984 yılından beri hiç işçi alımı yapmadan ve mekanize güce destek verilmeden başarmaktadır. Enerjinin çok önemli bir durum arz ettiği ülkemizde, acil tedbirler gerekmektedir. Bunların ilki, Soma Ege Linyitleri İşletmesinin, derhal, bölge müdürlüğünden genel müdürlüğe dönüştürülmesi ve kendi karar ve uygulamalarını bünyesinde gerçekleştirmesi gerekmektedir. Gerekli işçi alımı ve mekanize güce kavuşturulacak, genel müdürlük haline getirilebilecek olan bir Ege Linyitleri İşletmesi, Türkiye'nin kalbi olan santralları besleyecek ve enerji sorununu halletmede büyük katkılarda bulunacaktır.

Bu vesileyle, beni dinlemek lütfunda bulunduğunuz için, Sayın Başkanımı ve siz sayın değerli milletvekillerini saygıyla selamlıyorum. (DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Yazar.

Gündemdışı konuşmaya yanıt için Hükümetten bir talep?..Yok.

Sayın milletvekilleri, Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığının bir tezkeresi vardır; okutuyorum:

*B) TEZKERELER VE ÖNERGELER*

*1. – Arnavutluk MeclisBaşkanının vaki daveti üzerine, Türkiye Büyük Millet Meclisini temsilen Arnavutluk’a gidecek Parlamento heyetinde yer alacak milletvekiline ilişkin Başkanlık tezkeresi (3/519)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

Arnavutluk Meclis Başkanının vaki davetine istinaden Türkiye Büyük Millet Meclisini temsilen 6 kişilik bir Parlamento heyetinin, 17-21 Ekim 1996 tarihlerinde söz konusu davete icabet etmesi, Türkiye Büyük Millet Meclisinin Dışilişkilerinin Düzenlenmesi Hakkındaki 3620 sayılı Kanunun 6 ncı maddesi uyarınca, Genel Kurulun 2.8.1996 tarih ve 87 nci Birleşiminde kabul edilmiştir.

Refah Partisi Grubunca adı bildirilen İstanbul Milletvekili Mustafa Baş'ın mazereti nedeniyle, yerine, Kayseri Milletvekili Memduh Büyükkılıç'ın ismi bildirilmiştir. Adı geçen Kanunun 2 nci maddesi uyarınca Genel Kurulun bilgilerine sunulur.

Doç. Dr. Mustafa Kalemli

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Başkanı

BAŞKAN – Bilgilerinize sunulmuştur.

Danışma Kurulunun bir önerisi vardır; okutup oylarınıza sunacağım:

**IV. – ÖNERİLER**

*A)DANIŞMA KURULU ÖNERİSİ*

*1. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine DairKanun Tasarısının (S.Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) gündemdeki yeri ve çalışma süresine ilişkin Danışma Kurulu önerisi*

Danışma Kurulu Önerisi

N0: 32 Tarihi: 17.10.1996

Genel Kurulun 16.10.1996 tarihli 8 inci Birleşiminde, İçtüzüğün 88 inci maddesine göre Komisyonca geri alınan 99 sıra sayılı, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine Dair Kanun Tasarısı ile bu tasarıya ek olarak bastırılıp dağıtılan ve 17.10.1996 tarihli Gelen Kâğıtlarda yayımlanan 99'a 1 inci ek sıra sayılı komisyon raporunun, 48 saat geçmeden, gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleriyle Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmının 2 nci sırasına alınmasının ve 1 inci ve 2 inci sıradaki tasarıların görüşmelerinin tamamlanmasına kadar çalışma süresinin uzatılmasının Genel Kurulun onayına sunulması Danışma Kurulunca uygun görülmüştür.

Mustafa Kalemli

Türkiye Büyük Millet Meclisi

Başkanı

Salih Kapusuz Murat Başesgioğlu

RP Grubu Başkanvekili ANAP Grubu Başkanvekili

Saffet Arıkan Bedük H. Hüsamettin Özkan

DYP Grubu Başkanvekili DSP Grubu Başkanvekili

Nihat Matkap

CHP Grubu Başkanvekili

BAŞKAN – Danışma Kurulu önerisini kabul edenler... Kabul etmeyenler... Öneri kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, gündemin "Kanun Tasarı ve Teklifleriyle Komisyonlardan Gelen Diğer İşler" kısmına geçiyoruz.

**V. – KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER**

*1. – 926 Sayılı Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununa Bir GeçiciMadde Eklenmesine İlişkin 488 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu Raporu (1/215) (S.Sayısı : 23)*

BAŞKAN – 926 Sayılı Türk Silahlı Kuvvetleri Personel Kanununa Bir Geçici Madde Eklenmesine İlişkin 488 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname ve Millî Savunma Komisyonu raporunun görüşmelerine kaldığımız yerden devam edeceğiz.

Komisyon?.. Yok.

Ertelenmiştir.

*2. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına DairKanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Süha Tanık’ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş’in Benzer Mahiyetteki Kanun teklifleri ve İçişleri Komisyonu Raporu (1/478, 2/49, 2/77, 2/295, 2/298, 2/346) (S. Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) (1)*

BAŞKAN – Şimdi, alınan karar gereğince, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Suha Tanık'ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen'in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş'in Benzer Mahiyetteki Kanun Teklifleri ve İçişleri Komisyonu raporunun görüşmelerine başlıyoruz.

Komisyon?.. Burada.

Hükümet?.. Burada

Sayın milletvekilleri, komisyon raporunun okunup okunmaması hususunu oylarınıza sunacağım.

Raporun okunmasını kabul edenler... Kabul etmeyenler... Raporun okunması kabul edilmemiştir.

Tasarının tümü üzerinde gruplar adına söz isteyen?..

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Bingöl) – Sayın Başkan, grup adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Refah Partisi Grubu adına, Sayın Hüsamettin Korkutata; buyurun efendim. (RP sıralarından alkışlar)

Süreniz 20 dakikadır.

RP GRUBU ADINA HÜSAMETTİN KORKUTATA (Bingöl) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunuyla ilgili tasarı üzerinde Grubumuzun görüşlerini arz etmek üzere huzurunuzdayım; bu vesiyleyle, Yüce Meclise saygılarımı sunuyorum.

Değerli arkadaşlar, her şeyden önce, 1992 yılından bugüne kadar sürekli ve ciddî şekilde gündemde olan bu kanunla ilgili çalışmaların artık kemale ermesinden ve kanunlaşma noktasına gelmesinden dolayı, bu işle uğraşan bütün milletvekilleri, ilim adamları, kurum ve kuruluşlar gibi, gerçekten, biz de çok memnunuz.

Değerli arkadaşlar, bu tasarı, o günden bugüne kadar, bütün kurum ve kuruluşlarda, müteaddit defalar, en büyük katılımlar sağlanmak suretiyle görüşülmüş, tartışılmış, oluşturulmaya çalışılmıştır ve neticede, bu tasarıyı kanunlaştırma şerefi, bu dönem Parlamentosuna nasip olmuştur.

Değerli arkadaşlar, trafik denilince, insan, yol, araç akla gelmektedir. Bunların arasındaki organizasyonun sağlanması önemlidir. Bu kanunda yapılan köklü değişikliklerle, bu organizasyonun sağlanması, eksikliklerin giderilmesi amaçlanmıştır ve gerçekten, bu tasarı, yapısal bir değişiklik içermektedir. Bu sebeple, tasarının kanunlaşmasıyla, elbette ki, Türkiye'deki trafik anarşisini tam manasıyla durdurması mümkün olmamakla birlikte, inanıyoruz ki, medenî dünya ülkelerindeki trafik kazaları seviyesine, en kısa zamanda, inşallah ülkemiz de gelecektir. Gerçekten, çok büyük sıkıntı çekilmekte. Trafik anarşisi, hakikaten, önüne geçilememesinden veya bizim kusurlarımızdan, bizim noksanlarımızdan dolayı bu hale gelmişse, bunun üzüntüsünü duymayan hiçbir insan olamaz. İşte, bu üzüntülerimizi giderebilmek için, hakikaten, geceli gündüzlü çalıştık; ama, bugün nasip oldu; inşallah çok iyi olacak, buna inanıyorum.

Değerli arkadaşlar, yapılan bu mevzuat değişikliğiyle bu mesele tam kökünden halledilebilecek mi; hayır. Elbette ki, yine, trafik kazaları olacaktır; ama, bizim amacımız, bunu, asgarîye düşürebilmektir. Dünyanın birçok ülkesinde, yol uzunluğu bizim 5 katımız, araç sayısı bizim 10 katımız olmasına rağmen, maalesef, ölümlü trafik kazalarının bizden az, ölü sayısının da bizim üçte birimiz, dörtte birimiz olduğu görülüyor; işte, bizim amacımız, bu seviyelere çıkabilmektir. Bunun için, herşeyden önce, bu ülkede, altyapının mevzuat kadar önemli olduğunu arz etmek istiyorum. Bu, bundan sonra alınacak ciddî tedbirlerle ancak mümkün olacaktır.

Değerli arkadaşlar, 8 400 metre olan devlet demiryollarımız, yıllar yılıdır yerinde saymaktadır. Karayollarında yüzde 90'ın üzerinde yük taşımacılığı yapılmaktadır. Bizdeki kamyon, otobüs sayısı, dünyanın birçok ülkesinin birkaç katıdır. İşte, bütün bunlara bir düzenleme yapabilmek için, bu kanun ele alınmıştır.

Şimdi, bizim arzumuz, isteğimiz -yıllardır bu işle uğraşan bir kardeşiniz olarak- Hükümetin bundan sonraki politikalarında, inşallah, altyapıya önem verilmesidir. Bugün, memnuniyetle görüyoruz ki, otoyollarda, trafik kazaları oranı yüzde 82 düşmüştür ve şunu da söyleyeyim ki, otoyollarımız, dünya standartlarına da net olarak pek uygun değil; bütün eksikliklerine rağmen, kazalar bu kadar azalmışsa, demek ki, ciddî şekilde ülkenin her tarafına bu yollar yayılırsa, önce burada çok ciddî başarı elde edilecektir. Ondan sonra, denizyollarından, devlet demiryollarından ciddî şekilde istifade edilirse, elbette ki, dengeli bir dağılımla, kazaların hakikaten önüne, bir hayli, geçilecektir. Fakat, bunların hepsi başlıbaşına yeterli olmaz değerli arkadaşlar. Bunların yanında, elbette ki, ciddî şekilde mevzuat değişikliklerinin de yapılması gerekiyor.

Değerli arkadaşlar, altyapıyla ilgili birkaç söz daha söylemek istiyorum. Aslında, ilim adamlarıyla yaptığımız çalışmalar neticesinde gördük ki, bu konuda, trafik delisi olmuş, trafiğe kendini vakfetmiş çok değerli insanlar, ülkedeki bu girift soruna, bu çözülmez diye görünen soruna bir çözüm getirebilmek için çok çalışmışlardır. Bunlarla beraber biz de, dört beş yıldır ciddî değerlendirmelerin içindeyiz ve gördük ki, bu altyapı sorununun çözülebilmesi için, her şeyden önce paraya gereksinim duyulmaktadır; para olmadan bunları tam manasıyla çözebilmek mümkün değil. O zaman ne yapılabilir diye görüşüldüğünde, gördük ki arkadaşlar, eğer, bu ülkede ciddî şekilde bir trafik bankası kurulursa, bununla, cidden, devletin bütçesine yük olmadan, hatta, bir kuruş dahi almadan çok daha köklü çözümler getirmek mümkündür.

Mesela, ben, birkaç rakam vermek istiyorum. Bugün otomobil sayısı 4 milyona ulaşmıştır, bunlara trafik sigortası karşılığında 10 milyon lira para konulduğu zaman, bu, 40 trilyona yakın para etmektedir. Minibüsler, otobüsler, kamyonetler, kamyonlar, motosikletler, cipler, traktörler ve diğerlerinin tamamına cüzî paralar konulup, bu paralar bir havuzda toplandığında 100 trilyonu geçmektedir.

Bugün, ülkemizde, maalesef, insanlarımız, kan grubunu bilmemektedirler. Organlar bağışlansa dahi, zamanında alınıp ulaştırılamamaktadır.

Bütün bunların yanında, yolu kullanan insanlar, bunun karşılığında hiçbir şey vermemektedirler. Yolu kullanan araç sahiplerinin, elbetteki, yolu kullanmalarından dolayı bir katkı payı vermeleri gerekir. Bütün bunlar hesaplandığında -ince detayları elimizdedir- 373 trilyon lira nakit para toplamak mümkündür. Bu para da bir havuzda toplandığında neler olabilmekte: Bu ülkenin bütün insanları, il kodlarına göre bilgisayara geçirilebilmekte, organını bağışlayan bütün insanların isimleri ve yerleri buraya geçirilebilmekte; 30 bin insan istihdam edilebilmekte, yeni üniversiteler ve fakülteler kurulabilmekte, bütün ülke bilgisayar ağıyla donatılabilmektedir. Bunların yanında, herhangi bir yerde, bir tuşa basıldığında, ülkenin neresinde hangi kaza olmuştur, görülebilmekte ve o insana ne lazımdır, ne yapılması lazımdır, bunların hepsi bilinebilmekte. Bunun için de 25 trilyon lira lazım. Bugünkü fiyatlarla hesapladık; her araca 1 milyar lira hasar ücreti, her ölümlü kaza için 1 milyar lira ve her hasarlı araca da 500 milyon lira ödemek şartıyla, bu maliyet, ancak 130 trilyon lirayı bulmaktadır. Geriye 200 küsur trilyon lira para kalmakta; bununla, trafiğin bu kara noktalarının, bu girift dertlerinin tamamının çözülmesi mümkündür. Tabiî ki, her yıl bunlar gittikçe artacaktır. İnşallah, bunu da, kısa zamanda bir tasarı haline getirmek suretiyle, Yüce Meclisin görüşüne sunacağız değerli arkadaşlar.

Şimdi, mevcut kanun tasarısından kısaca bahsetmek istiyorum değerli arkadaşlar. Bu tasarının hazırlanmasında, gerek İçişleri Komisyonunda gerek Plan ve Bütçe Komisyonunda bütün arkadaşlarımız işbirliğiyle, mutabakatla bu tasarıyı bu noktaya getirmişlerdir. Hiçbir arkadaşımız -hangi partiden olursa olsun- bu kanın, bu gözyaşının durdurulabilmesi için elinden gelen hiçbir şeyi esirgememiştir. Bundan dolayı, Grubum adına bütün arkadaşlara teşekkür ediyorum.

Değerli arkadaşlar, bu tasarının en kısa zamanda Meclisten geçebilmesi için bütün arkadaşlarımız ittifak sağlamıştır. Görüyorum ki, geneli üzerinde birçok arkadaşımız konuşmak bile istemedi. Ben de konuşmamı kısa kesmeye çalışacağım; fakat, konu çok derin olduğu için, sadece, bazı noktalarına değinmek istiyorum.

Değerli arkadaşlar, biz, bu tasarıyla, önce, iki büyük kurul oluşturduk; biri Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, biri de Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu. Bu iki kuruldan birincisi, Başbakanın başkanlığında yılda iki sefer toplanacak ve trafiğin ana hedeflerini, politikalarını oluşturacak. Bu kurul, ciddî bir koordinasyonla, on bakan ve Karayolları Genel Müdürü, Jandarma Genel Komutanı ve Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarının kurumların katılımı suretiyle, ciddî şekilde sorunların ve hedeflerin belirlendiği bir kurul olacaktır. Bu, ilk defa meydana getirilen bir kuruldur.

İkinci kurulsa, bu direktifler ve politikalar doğrultusunda meseleyi enine boyuna ele alan, inceleyen, çözümler üreten bir kurul olacak. Bu kurula da, çok geniş katılım sağlanmıştır; hem sivil toplum örgütlerinden hem üniversitelerden ve hem de diğer kuruluşlardan -arzu ettiği bütün yerel yönetimler ve diğer kuruluşlardan- buraya insanlar çağrılacak, dinlenecek, çözümler üretilecektir. Bunların uzantısı olarak, illerde ve ilçelerde de yine bu kurullar kurulacaktır. Böylelikle ülkenin tamamını bir ağ gibi saran bu kurullar, inanıyorum ki, ciddî çalışmalarla, ülkedeki bu girift sorunu en kısa zamanda medenî dünya ülkeleri seviyesine indireceklerdir.

Çok değerli arkadaşlar, bunun yanında, ben, bunların görevlerinden uzun uzun bahsetmek istemiyorum; kısaca bahsetmek istedim. Bir de, bugüne kadar, ülkemizin birçok yerinde, polisin bulunmadığı yerlerde, asker, bazı olaylara müdahale etmekte veya trafiğe müdahale etmektedir. Biz, bunu da ciddî bir müeyyideye bağlamak istedik: Subay ve assubaylardan, trafik eğitimi görmüş olanlar -yani, bunlar da trafik eğitimi görecekler ve trafik eğitimi görmüş olanlar da burada, genel zabıtanın- polisin bulunmadığı yerlerde müdahil olarak çalışacaklardır.

Tabiî ki, her şeyden önce eğitim gelmekte değerli arkadaşlar. Elbette ki, hem yayanın hem şoförün ve hem trafikçinin mutlak şekilde eğitilmesi şarttır. Hatta, çocuklarımızın, 125 inci maddeye göre, yıllardır okullarda eğitilmesi gerekirken, bugüne kadar, maalesef, bu konuya ciddî bir önem verilmedi. Şimdi, biz, bunu orta ve liselerde ve ilkokullarda mecburi hale getirdik; bütün bu okullarda dersler konacak ve çocuklarımız eğitilecektir. Eğitim bununla mı kalıyor; hayır. Ülkede, binlerce radyo, onlarca televizyon var; bunlar ciddî şekilde bu konuya önem vermemektedirler; bunlara da bir mecburiyet getirdik. Televizyonlar ve radyolar, bundan böyle, haftada en az yarım saat trafikle ilgili programlar yapacaklardır.

Ayrıca, bu kanunun yayımlanmasından, yürürlüğe girmesinden itibaren, iki ay boyunca, her hafta iki saat, mecburen, trafikle ilgili programlar yapacaklar; yani, bu kanunu, ülkenin şoförüne, insanına empoze edecekler, anlatacaklar; böylelikle, kimler nelere uyacağını öğrenecektir.

Bunun yanında, yine, ilk defa olarak, şoförler cemiyetine de bazı mükellefiyetler getirilmiş; ticarî taşıtlarda, toplu taşımalarda, şoförlerin müşterilerine nasıl davranması gerektiğini, nasıl hareket edeceklerini onlara iyice öğretebilmek için eğitim seminerleri düzenleyecekler, onlara belge verecekler; bu ticarî belgesi olmayanlar, bu araçları kullanamayacaklardır. Bu, ülkemizde, hakikaten, başlıbaşına bir sorundur.

Değerli arkadaşlar, bunun yanında, diğer kamu kuruluşları da böyle eğitim çalışmaları yapmak suretiyle, ülkenin bu sorununun çözümüne katkıda bulunacaklardır.

Değerli arkadaşlar, yine, Sağlık Bakanlığı, bugüne kadar, hakikaten, acil vakalarda, kurtarmalarda, görevini yeterince yerine getirememiştir. Bunu araştırdığımızda, soruşturduğumuzda, işin içine girdiğimizde, bakıyoruz ki, yeterince aracı, gereci, insanı yoktur. Bu meseleyi de kökünden halledebilmek için, yeni bir düzenleme getirdik. Trafik kazası olduğunda, Sağlık Bakanlığı derhal oraya ulaşacak, hastayı, trafik kazazedesini alacak, ilk yetişeceği yere, üniversite varsa üniversiteye, devlet hastanesine, özel hastaneye, hangisiyse, oraya götürecek ve orası da derhal müdahale edecek; sosyal güvencesi var mı yok mu sorusuna muhatap etmeden, o hastaya Sağlık Bakanlığının belirlediği tarife çerçevesinde bakacaktır ve bunun bedeli de, zorunlu trafik sigortasından kendilerine ödenecektir.

Ayrıca, zorunlu trafik sigortasını yapmamış olanlar veya sigorta müddeti bitmiş olanlar içinde "Garanti Fonu" diye bir fon oluşturduk ve bu fonda biriken para da, bu gibi durumlarda, yine, sağlık ücreti mukabili olarak ödenecektir. Bunlar çok yeni şeylerdir; araçlar, gereçler de sağlandığında, Allahın izniyle, ciddî şekilde katkıda bulunacaklardır.

Değerli arkadaşlar, tabiî ki, bütün ülkelerde cezalar vardır. Biz de, yeni bazı cezalar getirdik; ama, mümkün mertebe, cezalardan önce, eğitici olmaya, öğretici olmaya, kanunun böyle çıkmasına özen gösterdik. Fakat, cezasız da olması mümkün değildi.

Değerli arkadaşlar, biz, dünyadaki cezalara baktığımızda, asgarî ücreti dahi baz aldığımızda, dünyadaki birçok ülkenin, maalesef, bizden kat kat fazla, kendi asgarî ücretlerinin üzerinde ceza aldığını görmekteyiz. Yani, bizim, cezalardaki, asgarî ücrete göre payımız, normal, yüzde 2'ler civarındayken, dünyada, asgarî ücretin yüzde 26'sı, 30'u; hatta, bazı ülkelerde yüzde 64'ü nispetinde cezalar kesildiğini gördük. Onun için, biz, cezaları hem güncelleştirmek ve hem de caydırıcı bir nitelik kazandırabilmek için bütün arkadaşların gayretiyle çalıştık.

Buna göre, bugün, en az ceza 1 milyon 800 bin, en üst ceza da 108 milyona kadar çıkmaktadır; 1 milyon 800 binden 108 milyona kadar. Bu cezaların, güncelliğini, tazeliğini, kuvvetini, gücünü kaybetmemesi için de, bunu bir katsayıya bağladık. Bundan sonra, Vergi Usul Kanunu gereğince, Maliye Bakanlığının, her yıl ilan edeceği katsayı oranında bu cezalar artacaktır. Sanırım, geçen yıl, yüzde 71 civarındaydı; yani, 1 milyon 800 bin, yüzde 70'le çarpılacak ve yeni cezalar bulunacaktır. Her yıl da, bu katlanacağı için, hiçbir zaman ceza güncelliğini kaybetmeyecektir.

Çok değerli arkadaşlar, bunun yanında, çok yeni şeyler getirdik. Mesela, görüyoruz ki, bilhassa, bazı zengin çocukları veya kanı fıkır fıkır kaynayan insanlar, araçları ehliyetsiz olarak gelişigüzel sürmektedirler.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Korkutata, eksüreniz 1 dakikadır.

HÜSAMETTİN KORKUTATA (Devamla) – Bunun önüne geçebilmek için -tasarıyı incelediğimiz zaman bazı bölümlerinde bunu tek tek göreceğiz- biz, müesseselere, ikinci kişilere sorumluluk getirdiysek de, bunda da bir sorumluluğun... Yani, kişinin önce eğitilmesi gerektiğine inanıyoruz. Bu vesileyle dedik ki, ehliyetsiz araç kullanan insan ilk yakalandığında, derhal -tecili mümkün olmamak şartıyla- bir ay cezalandırılacak. Fakat, biz, 18 yaşından küçük bu çocuğu ıslahevlerine gönderirsek, orada heder olacaktır. O zaman ne yapalım; bu çocuğu, trafik kazası geçirmiş olan insanların tedavi gördüğü hastanelerde onların hizmetine sunalım dedik ve böyle bir müeyyide koyduk. 18 yaşından büyük olanlar da hapishaneye gidecektir değerli arkadaşlar.

Bu kanun tasarısı hakikaten çok köklü şeyler içermektedir. Bu konuda saatlerce konuşmak mümkündür. İnşallah, bu tasarı kanunlaştığında gerçekten faydalı olur.

Saygılar sunarım.(RP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Korkutata.

Tasarının tümü üzerinde Demokratik Sol Parti Grubu Adına Sayın Müjdat Koç; buyurun. (DSP sıralarından alkışlar)

Sayın Koç, süreniz 20 dakikadır.

DSP GRUBU ADINA MÜJDAT KOÇ (Ordu) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesine Dair Kanun Tasarısının tümü üzerinde, Demokratik Sol Partinin görüşlerini açıklamak üzere söz almış bulunmaktayım; sözlerime başlarken, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum.

Demokratik toplumlarda bir arada yaşamanın gerekli temel ilkelerinin başında başkalarının hakkına saygılı olmak gelir. Hakka saygı, elbette ki, gelenekle, görenekle ve eğitimle oluşacak bir davranıştır ve Türk Milletinin karakterinde de vardır. Bununla birlikte demokratik toplumlar, insan davranışlarını belli kurallara bağlayarak, toplumsal yaşamın karşılıklı saygı ilkesine dayanarak sürmesini sağlamak zorundadırlar.

Toplumsal yaşamda düzenlenmesi gereken en önemli alanlardan birisi de trafiktir; en önemli alanlardan birisidir; çünkü, burada kurala bağlanan davranış, sadece, bireyin fizik gücünden doğan davranış değil, makinenin de gücüyle birleşmiş bir güçten kaynaklanan bir davranıştır. Eğer, kurala bağlanmazsa ya da belirlenmiş kurallara gereğince uyulmazsa, bu gücün topluma ne kadar zarar verdiği çok açıkça görülebilmektedir.

Nitekim, üzülerek belirtmek gerekir ki, ülkemizdeki trafik kazaları 1995 yılında da artarak sürmüş, 279 663 kaza sonunda, 8 989 yurttaşımız yaşamını kaybetmiş, 114 319 kişi de yaralanmıştır. Bu kazalar sonunda kaybolan maddî değer 11 trilyon liraya yaklaşmıştır. Elbette ki, trafik kazalarında uğranılan zarar, hele bir hayat söz konusuysa, parayla ölçülemez; ama, uğranılan maddî zararı belirtmek âdet olduğundan, biz, bu maddî zarar miktarını vermek gereğini duyduk.

Olayın çarpıcılığını ortaya koymak için, size birkaç rakam daha vermek istiyorum. Bu rakamlar, ülkemizdeki ölümlü trafik kazalarının diğer ülkelere göre ne kadar fazla olduğunu gösterecektir. Nüfusu, aşağı yukarı bizim kadar; ancak, araç sayısı bizden 5-6 kat fazla olan Fransa, İngiltere ve İtalya'da, trafik kazaları, ölüm oranları, katedilen kilometre/yol itibariyle, ülkemizdekinden 15 ilâ 25 kat daha azdır.

Bu tür rakamları sıralayarak, terörde can veren yurttaşlarımızın sayısıyla kıyaslayarak, içinizi daha fazla karartmak istemiyorum. Bu konuda, tüm konuşmacılar gerekli uyarıcı rakamları, mutlaka, kullanacaklardır. Bütün bu uyarılar, bu konunun önemini ve şu anda, önümüzde bulunan tasarının aciliyetini ortaya koymaktadır.

Tasarının birçok maddesini benimsiyoruz. Ancak, trafik konusunda, sadece yasal düzenlemelerin yeterli olmayacağını da kabul etmemiz gerekir; çünkü, trafik ve karayolu güvenliği, hem yasal üstyapısı hem de altyapısıyla bir bütündür. Karayolları Trafik Kanununda yapılacak değişikliklerle, kurulması gereken, altyapının planlanması, yapımı, bakımı, sürücülerin eğitimi, belgelerin sorumluluk anlayışıyla verilmesi, kazalara müdahale, haberleşme, yollarda denetim gibi temel unsurlarla birlikte, bu işlemlerin, eşgüdümle, dağınıklığa neden olmadan yürütülmesidir.

Bu işlevlerin herhangi birisinde eksiklik, karayolu güvenliği açısından, aşağı yukarı, aynı sonucu doğurabilmektedir. Bugün, basında adı ölüm yoluna çıkmış birçok yoldan bahsedilmektedir. Ankara-Sivrihisar yolu, bildiğimiz gibi batının kapısı durumundadır. Bölgem olduğu için çok iyi bildiğim Karadeniz sahil yolu -özellikle, milletvekili olduğum Ordu'da, Fatsa-Bolaman-Perşembe arasındaki karayolu- böyle bir unvana aday diğer bir karayolumuzdur. Bu tür yolların, belirtilen eşgüdüm anlayışı içerisinde ve her türlü politik beklentiden uzak bir anlayışla öncelikle çözümlenmesi, bu alandaki çabalar için, önemli, güzel örnekler oluşturacaktır.

Konu buraya gelmişken, trafik güvenliği açısından, ülke tercihinin yarattığı ve hâlâ yanlış bir şekilde sürdürülen bir politikayı da dikkatlerinize sunmak istiyorum: Doğusundan batısına yaklaşık 1 500 kilometreye uzanan, üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, taşıma ve ulaşım politikasının karayolu ağırlıklı olarak ortaya çıkması, ne kadar iyi niyetli çaba gösterirsek gösterelim, bizi kısır bir döngüye sokmaktadır. Dünyanın en ucuz taşıma sistemi olan demiryolundan yeterince yararlanılamaması, demiryollarının, özellikle 1950'lilerden sonra, bilinçli olarak ihmal edilmesi, ülkemizde, daha önce belirtmeye çalıştığım karayolu karmaşasını yaratmıştır. Bu tercihin sonucu, bugün, ülkemizde, yolcu taşımacılığının yüzde 96'sı -neredeyse yüzde 100'e yakın- yük taşımacılığının ise yüzde 92'si karayoluyla yapılmaktadır; halbuki, karayolu taşımacılığındaki enerji tüketimi, demiryolu taşımacılığıyla kıyaslandığında, karayolunun, yolcu taşımacılığında yüzde 15, yük taşımacılığında ise yüzde 249 daha pahalı olduğu ortaya çıkmaktadır. Trafik yoğunluğunun yarattığı ölüm riski de dikkate alındığında, tercihin, tek yönlü ve ağırlıklı olarak karayolu taşımacılığı lehinde kullanılmasını ve bunda ısrar edilmesini anlamak gerçekten zordur. Bugün, Avrupa ülkeleri de, karayolu taşımacılığına gereken önemi vermektedirler; ancak, bu, demiryolu ve denizyolu gibi, diğer ulaştırma olanaklarını ihmal etmeyi gerektirmemektedir. Bu çarpıcı politikanın sonucu olarak, küçük ölçekli yük taşımacılığı, aşırı maliyetine karşın, artarak sürmektedir. Bugün, yük taşımacılığında kullanılan kamyon sayısı 12 Avrupa Topluluğu ülkesinde yaklaşık 150 bin iken, Türkiye'de bu 500 bin dolayındadır; üstelik, bu kamyonların çoğu küçük tonajlıdır. 10-15 tonluk kamyonlarla yük taşımacılığı, özellikle de tarımsal üretim bölgelerinden büyük tüketim merkezlerine sebze ve meyve taşımacılığı, maliyetleri kat kat artırmakta, üreticinin eline geçen paranın kat kat fazlası yollarda mazot olarak yakılmaktadır. Maliyet enflasyonuyla mücadele eden bir Türkiye'de, bu kadar önemli bir maliyet unsurunun gözardı edilmesi anlaşılır gibi değildir.

İşte, ekonomik yapıdaki ve tercihteki bu yanlışlık, Türk toplumunun karşısına, yetersiz yollardaki aşırı araç sayısı ile trafik anarşisi olarak çıkmaktadır. Maliyetleri aşırı ucuzlatmak için, aşırı yükleme yapan kamyonlar hem büyük bir hızla aşınmakta hem de karayolarını büyük bir hızla tahrip etmektedirler. Zamandan kazanmak için yapılan aşırı hız, kazanç beklenirken, ailelerin temel direkleriyle birlikte ocağını da söndürmektedir. Araçlarda aşırı yıpranmanın gerektirdiği tamir, bakım, yedek parça masrafları şoför esnafını çaresiz bırakmakta, sadece işleticinin değil, neredeyse tüm ailesinin karın tokluğuna taşıt üreticileri için çalışmasına neden olmaktadır.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Demokratik Sol Parti olarak, dengeli bir trafik güvenliği ve karayolu politikasından amaçladığımız, tüm bu olumsuzluklara son verecek, ülke kaynaklarının dengeli kullanıldığı, güvenli ve eşgüdüm içerisinde yürütülen bir karayolu güvenliği politikasıdır. Bu konuda katkısı olacağına inandığımız tüm çalışmaları, bütün gücümüzle destekliyor ve elimizden gelen katkıyı gösteriyoruz. Nitekim, bu yasa tasarısının görüşülmesi sırasında da, parti ayırımı gözetilmeksizin, İçişleri ve Plan ve Bütçe Komisyonlarında yürütülen çalışmalarda, her türlü çabayı, katkıyı ve özveriyi gösterdik; Genel Kuruldaki çalışmalarda da tavrımız aynı olacaktır.

Bu yasa tasarısının, sadece cezalandırmaya yönelik ağır hükümler içeren bir yasa tasarısı olmadığını kabul etmemiz gerekiyor. Elbette ki, yasa tasarısıyla, mevcut ceza hükümlerinin ağırlaştırılması ve müeyyidesiz kalan bazı fiillerin yaptırımları -yani, yeni cezalara bağlanması- önerildi. Ancak, bunlar, cezaların caydırıcı niteliğe kavuşturulmasının bir gereği olarak görülmelidir.

Bunun yanında, trafik güvenliği olgusunun kurumsallaştırılmasına ilişkin önemli sayılacak yeni düzenlemelere yer verildi. Karayolu Trafik Güvenliği Yüksek Kurulu ve toplumsal katılımı da sağlayan Karayolu Güvenliği Kurulu, çağdaş ülkelerdeki benzer yapılanmaları çağrıştırmaktadır. Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde Trafik Hizmetleri Başkanlığından bahsedilmesi, bu alandaki bağımsız yapılanma konusunda, gelecek için bir ışık olmaktadır.

Bu yasa tasarısıyla getirilen en önemli düzenlemelerin başında, yine toplumsal barış ve çağdaş devlet için çok gerekli gördüğümüz, sigorta suretiyle dayanışmayı sağlayan hükümler gelmektedir.

Değerli milletvekilleri, kamuya görevler yükleyip bu görevi yerine getirecek kaynakların sağlanmaması, bu görevlerin yerine getirilmesini her zaman engellemiştir.

Sayın Başkan, kaç dakikam kaldı?

BAŞKAN – 7 dakikanız var.

MÜJDAT KOÇ (Devamla) – Teşekkür ederim.

Hepimizin bildiği gibi, trafik kazasından sonra insanı kazadan daha fazla yaralayan ve üzen, kaza sonrası görüntüler olmaktadır; sağlık merkezlerine yaralıların taşınması, sağlık merkezlerinde karşı karşıya kalınan durumlara katlanılması zor görüntüler olmaktadır. Trafik kazasından kaynaklanan ölümlerde, ölümlerin neredeyse yarısına yakınının, kaza sonrası ilk yardım hatalarından kaynaklandığı ileri sürülmektedir.

Bu yasa tasarısıyla, kaza sonrasında, yaralıların kaza mahallinden alınarak sağlık merkezlerine taşınması ve buralarda yapılan acil tedavi hizmetlerinin bedelinin de trafik sigortası tarafından sınırsız olarak karşılanmasının öngörülmesi çok önemlidir ve bu, yasa tasarısında en uygun ve yerinde bir düzenleme olarak görülmelidir. Özellikle Sağlık Bakanlığının, bu hizmetleri bir döner sermaye vasıtasıyla vermesini, döner sermaye gelirlerinin de tamamen bu hizmetlerin gerektirdiği yatırımlarda kullanılacak olmasını, bu konudaki eksikliği kapatacak bir olgu olarak görüyoruz ve bu hükmün eksiksiz uygulanmasının takipçisi olacağımızı buradan ifade ediyoruz.

Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; Demokratik Sol Parti Grubu olarak, uygulamaya yönelik şu önerilerimiz olacaktır; uygulamaya yönelik bu önerilerimizi, bilhassa Sayın Bakanın -dikkatlerine sunulduğu için- dikkatle dinlemesini tavsiye ediyoruz:

Bilhassa şehir içlerinde kamyon, otobüs ve diğer vasıtaların çıkardığı egzoz gazlarının çevreye, doğaya ve insanlara verdiği zararın önlenmesi için daha etkili ve caydırıcı denetleme etkinlikle sürdürülmelidir.

Traktörlerin arka stop lambalarını takmaları mutlaka sağlanmalıdır. Hatta, traktör ve bunun gibi tarım makinelerinin, mümkünse, gece, anayollara çıkmaları önlenmelidir.

Şehir içi korna yasağına riayet etmeyenlerle etkili mücadele edilmelidir.

Önemli gördüğümüz ve Sayın Bakanlığın dikkatlerine tekrar sunduğumuz, otobüs ve kamyonlarda kullanılmasına rağmen etkili bir şekilde denetlenemeyen takometre uygulaması etkinlikle uygulanmalıdır. Zira, kaza nedenlerinden en önemlisi aşırı hız ve uzun süreli araç kullanımıdır.

Bugün, Avrupa ülkelerinin tümünde, trafik polisleri, kontrollerde, bizde olduğu gibi sadece ruhsat ve ehliyet sormak yerine, sadece sürücünün kendisine ait takometresini istiyorlar; çünkü, takometrede, sürücünün ne kadar süreyle araç kullandığı ve ne kadar hız yaptığı görülebiliyor. Bunu bilen sürücüler de, hız ve araç kullanma sürelerine dikkatle uyuyorlar.

Bizde ise, bu denetimin yetersiz olduğu bilindiğinden, sürücülerimiz tarafından hız ve günlük araç kullanım süresine uyulmuyor. Böylelikle de, sürücülerimiz birer trafik canavarı olmaktan kurtulamıyorlar.

Komisyon çalışmaları sırasında da belirttiğimiz gibi, bu konuda teknik eksiklerin giderilmesi bir yana, uygulamayı Avrupa'daki takometre uygulaması düzeyine çıkarabildiğimiz takdirde, samimiytle, kazaların yarı yarıya azalacağını iddia ediyoruz.

Ayrı bir yakınma konusu olan trafik hız radarlarının, halkın tabiriyle, tuzak uygulamalar şeklinde değil de, gerekli olan yerde bir caydırıcı unsur olarak kullanılmasını talep ediyoruz.

Ayrıca, durulması zor olan yollarda trafik kontrolünün tehlikeli bir hal almasından dolayı, bu tip yerlerin seçilmesinde özen gösterilmesinin gerekliliği üzerinde durmaktayız ve istendiğinde, hız sınırının kaç kilometreyle aşıldığını gösteren bir belgenin de verilebildiği yeni ve modern radar cihazları, trafik teşkilatımıza en kısa sürede kazandırılmalıdır. Böylelikle, sürücüler ve trafik ekipleri arasında sık sık vuku bulan hız sınırını geçtin geçmedin tartışmaları da son bulur.

Değerli milletvekilleri, sonuç olarak, kabul edeceğimiz yasa sadece bir yasadır; fakat, etkinlik, uygulamayla ortaya çıkacak ve her şey uygulamaya bağlı olacaktır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Koç, eksüreniz 1 dakikadır.

MÜJDAT KOÇ (Devamla) – Etkin bir uygulama gerçekleştirilemezse Türkiye Büyük Millet Meclisi, uygulanmayan yasalar çöplüğüne bir yasa daha atacaktır. Bu konuda da etkin uygulama yapılmaması, toplumdaki umutsuzluğu daha da artıracaktır ve buna hiç kimsenin hakkı yoktur. Biz, İçişleri Bakanlığımızın ve karayolu güvenliğiyle ilgili tüm kuruluşlarımızın görevlerini en iyi şekilde yapacaklarına, yeni düzenlemelerle birlikte Trafik Y asasının eksiksiz olarak uygulanacağına inanmak istiyoruz; çünkü, bütün toplum, bu düzenlemenin başarılı olmasını bekliyor.

Bu nedenle, Demokratik Sol Parti olarak, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununda yeni düzenlemeleri içeren bu tasarıyı desteklediğimizi bildiriyoruz.

Yeni yasanın ülkemize hayırlı olmasını diliyor, Yüce Meclisi saygıyla selamlıyorum. (DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Koç.

Anavatan Partisi Grubu adına, Sayın Akın Gönen; buyurun efendim. (ANAP sıralarından alkışlar)

Sayın Gönen, süreniz 20 dakika.

ANAP GRUBU ADINA AKIN GÖNEN (Niğde) – Sayın Başkan, değerli milletvekili arkadaşlarım; ben de, sizlere, Grubum ve şahsım adına, Karayolları Trafik Kanunu hakkındaki görüşlerimizi sunacağım.

Bildiğiniz gibi, toplumumuzun bütününün bildiği gibi, yaklaşık iki yıldır, trafik macerası, Trafik Kanununun Türkiye gündemindeki sıcak havası devam ediyor. Gerçekten, iki yıldır bu problem Türkiye gündemini işgal etti; her Mecliste, her ortamda, trafik belası, trafiğin aldığı can ve sıkıntılardan söz edildi. Geçmiş Hükümet döneminde, 19 uncu Hükümet döneminde tasarı hazırlandı...

HALİL İBRAHİM ÖZSOY (Afyon) – Sayın Başkanım, dinlemiyorlar, lütfen sukûneti sağlayın.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, tasarı üzerindeki müzakereleri daha değişik bir yerde yapabilirsek...

AKIN GÖNEN (Devamla) – Sayın Başkanım, trafikte olan keşmekeş salonda da devam ediyor. Sukûnet olursa arz etmeye çalışacağım.

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, lütfen bireysel müzakereleri başka bir yere taşıyalım.

Buyurun Sayın Gönen.

AKIN GÖNEN (Devamla) – Bildiğiniz gibi, toplumumuz büyük bir felaketle karşı karşıya. Terör, on yılda, yaklaşık 10 bin civarında zayiat vermiş; ama, trafik, aşağı yukarı bir yılda 10 bin rakamına yakın can kaybına sebep olmuş. Bu büyük problemin halli için bütün hükümetler ellerinden geleni yapma çabasında olmuşlar. Daha önceki Hükümet tasarıyı hazırlamış, Parlamento gündemine getirmiş, bildiğiniz gibi, tasarı, seçim sebebiyle kadük olmuştu. 53 üncü Hükümet, aynı tasarı iskeleti üzerinde çalışarak, yeni tasarıyı Parlamento gündemine getirdi. Bu Hükümetin hazırladığı tasarı, 54 üncü Hükümet tarafından da tasvip görerek gündeme girdi, komisyonlarda görüşüldü. İçişleri Komisyonu, Plan ve Bütçe Komisyonu, ellerinden gelen bütün katkıyı yaptılar. Âdeta, temsilî demokrasinin bir ürünü değil, tamamen katılımcı bir demokrasinin ürünü olarak -trafiğe aklı eren bütün kurumlar, derneği, vakfı, odası, İçişleri ve Plan ve Bütçe Komisyonlarına geldiler, katkıda bulundular- tasarı olgunlaştı, trafikle ilgili herkesin müşterek bir malı haline geldi. Zaten, trafik konusu, toplumun müşterek derdidir. Bugün, ülkemizde, hangimizin yakın çevresinde trafiğin can almadığı, acısının yüreklere oturmadığı bir tek aile var! Toplumun bütününü derinden sarsan bu büyük problemin halli, gerçekten, son derece önemliydi. Biz de Anavatan Partisi Grubu olarak, komisyonlarda -gerek İçişleri gerek Plan ve Bütçe Komisyonlarında- komisyon üyeleri ve benim gibi bu işe ilgi duyan komisyon dışındaki üyeler vasıtasıyla da elimizden gelen bütün katkıyı yaptık. Tasarının olgunlaşmasına, bugünün şartlarında yapılabilecek en iyi ürünün ortaya çıkmasına gayret gösterildi.

Gerçekten, bu çalışmada İçişleri Bakanlığı yetkililerinin samimi gayretini, İçişleri ve Plan ve Bütçe Komisyonlarının ve bu konuya ilgi duyan bütün gönüllü kuruluşların ve kamu kuruluşlarının samimi çabalarını şükranla ifade etmeden geçmek haksızlık olur.

Bu büyük çaba, olayın büyüklüğü boyutunda ele alındı. Yapılan iş, para cezaları artırılarak, bir iki ufak teknik değişiklikle bırakılmadı; konunun özüne, zihniyet değişikliği yaratacak tarzda girildi. Zaten trafik gibi önemli bir problemde zihniyet değişikliği yapmadan, alışkanlıkları değiştirmeden, palyatif tedbirlerle, cezayla veya uygulamacıların sıkıntı duyduğu bir iki maddeyi değiştirerek bu işin üstesinden gelmek de imkânsızdı.

Ne yapılmaya çalışıldı; kısaca özetlemek istiyorum. Bu zihniyet değişikliğinin temelinde, ulaşım ana planı veya ulaşım ana politikaları önemli. Siz, eğer bütün taşımacılığınızı karayollarına yüklemişseniz, demiryollarını, toplutaşımacılığı, denizyollarını bir kenara bırakmışsanız, otoban yapımını bir kenara itmişseniz; bu problem, bu yollar üzerinde bu sıklıkla devam ederse, tabiî, bu hale gelecekti, bu kaçınılmazdı.

Yapılan birinci değişiklik, çalışmalardaki ana tema, bunun vurgulanarak, politika değişikliği yapacak kurumsallaşmanın öne alınmasıdır.

Trafik, Türkiye'de, yanlış bir tarzda, bir polisiye olay olarak görülüyor. Trafik denildiği zaman, hemen akla trafik polisi, trafik kanunlarının verdiği ceza ve yargı geliyor. Aslında, trafikte ceza, trafik polisi, en son akla gelmesi gereken hususlar; ama, ne yazık ki, trafikteki zihniyet yanlışlığından dolayı, hemen, polis suçlu gibi görülüyor; trafik keşmekeş halde, oluk gibi kan akıyor "ne yapalım" deniliyor.

Trafik, aslında, bir disiplinler manzumesi. Trafiğin en son geldiği yer, yargı ve polis. Bunun öncesinde, mühendislik disiplini var. Mühendislik, altyapı, bu işin özü.

Eğitim, işin kilit noktası. Gerek sürücünün eğitimi gerek yayanın eğitimi, gerek bu hizmette görev yapan polisin ve diğer görevlilerin eğitimi işin mihenk taşı.

Bunun yanında, trafik bir ahtapot gibi. Devletin, aşağı yukarı on bakanlığı, on-oniki kuruluşu trafikte yetkili, sorumlu ve aklına gelen herkes de trafikte ahkâm kesmeye yetkili. Düşünün bir kere, trafikteki sıkıntının özü, bir bakıma, devletteki bu karmaşadan geliyor. Özellikle, bayramlar gibi, yılbaşı tatilleri gibi toplu katliamların olduğu, toplu trafik katliamlarının olduğu dönemlerde, oturur "yine kan gölüne döndü" diye tenkitler yaparız, şikâyet ederiz; ama, zihniyet değişikliğini yaratmadan, bunun önlenmesi mümkün değil.

Ne yapılacak: Öncelikle, bu kurumlar arasındaki kargaşayı gidermek lazım. Oluk gibi kan akıyor; Karayolları "benim yolum iyi" diyor; polis "elimdeki imkânla denetimimi yapıyorum" diyor; Ulaştırma Bakanlığı da "ben, kara taşımacılığıyla işimi yaptım" diyor. Peki, kabahatli kim? Kabahatli var; ortada bir gerçek var, oluk gibi akan kan var ve zaman zaman, devletin kurumları, bakanlıkları, yetkilileri birbirini suçluyor.

Problemin çözümünde yapılacak ilk şey, devletin tekliği, idarenin bütünlüğü esası gözetilerek, koordinasyon sıkıntısını giderici bir çalışma yapmaktı. Bu tasarı, öncelikle bu sıkıntıyı gideriyor; koordinasyon eksikliğini giderici ve devletin organlarını birbiriyle çatışma değil, birbirine destek olma, aksaklık neredeyse onu bulma yönündeki bir çabaya yönlendirme açısından, bir trafik koordinasyon merkezi, bir yüksek kurul oluşturuldu. Bu yüksek kurulda, bir yönüyle, trafiğin ana ulaştırma planı açısından, devletin bu işle ilgili bakanları, trafik politikasını oluşturacaklar; diğer yönüyle, bakanlıklar ve görevliler arasındaki yetki karmaşası ve âdeta çatışmaya dönmüş kabahati birbirine atma konusu halledilecek. Bu koordinasyon kurulunun, diğer koordinasyon kurullarında olduğu gibi, işlerliği olmamasını önlemek için de, Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde, bunun alt çalışmasını yapacak, raportörlüğünü yapacak, buraya hazır dosyaları getirecek bir alt kurul daha oluşturuluyor. Bu teknik kurul, çalışmaları yapacak, bakanlıklararası uzlaşmayı sağlayacak veya sağlayamayacak; konu, koordinasyon kuruluna gelecek, nihaî şeklini alacak ve hükümetin, devletin bir politikası şekline gelecek. Bu büyük bir eksiklikti. Gerçekten, reform niteliğinde bir düzenlemeyle, bu eksiklik giderilmiştir.

İkinci olarak: Bu konuda bir sıkıntı daha vardı. Demin ifade ettiğim gibi, gerek kurumlar arasındaki çatışma gerekse bugün bir istatistik arasanız, bulmanız mümkün değil. Karayollarına sorarsınız "benim trafik kazalarındaki yol kusurum yüzde 1'ler düzeyinde" diye ifade eder; üniversite yetkililerine sorarsınız başka, Avrupa ölçeğine bakarsınız başka...Doğrusu ne? Doğruyu bulacak, bilimsel çalışma yapacak, değişen siyasîlere, değişen bakanlara, değişen genel müdürlere, bu konulardaki, dünya ölçeğindeki bilimsel çalışmaları hazırlayıp, getirip, alternatif sunacak bir araştırma merkezi, Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde kuruldu. Böylece, herkesin trafikte aklına estiği gibi ahkâm kesmesi yolu tıkandığı gibi, Türkiye'de bu alanda temayüz etmiş bilim adamları, trafikte çalışmış tatbikatçılar da, emekli olduktan sonra veya olmadan bu trafik araştırma merkezinde görev alıp, trafiğin devamlılığı, evrenselliği de göz önüne alınarak, Türkiye şartlarına uygun bilimsel çalışma yapacaklardır.

Bu sürekli çalışmayı yapacak araştırma merkezinin de reform olarak bu tasarıya yerleştirildiğini görüyoruz. Gerçekten son derece yararlı, palyatif çözüm değil zihniyet değişikliği yaratıcı, kurumsallaşma yönünde ciddî bir çalışmadır; kutlamak gerekir.

Ayrıca, bugün, Avrupa'ya gittiğiniz zaman görüyorsunuz; trafik kazalarının çoğunda, yaralanan olmadığı takdirde, iki tarafın zaptıyla, beyanıyla sigortadan hasar gideriliyor. Trafik sigortası son derece sağlıklı işliyor ve yaralılar, paraya, ücrete bakılmadan tedavi ediliyor. Bu kanun tasarısıyla, komisyonlarda yapılan ciddî bir eklemeyle de, sigorta anlayışı açısından reform sayabileceğimiz ciddî bir düzenleme gelmiştir, Avrupa standartlarında sigorta, trafik mevzuatında da yerini bulmuştur.

Trafik açısından yapılan bir diğer değişiklik de, gerçekten, trafiğin en önemli boyutlarından birisi olan eğitimdir. Siz, törelerinizde, destanlarınızda, çocuğu atı hızlı kullanan kahramanlarınızla büyütüyorsunuz. Bakıyorsunuz, motorlu araca o destanlarla büyümüş çocuk oturuyor, kendisini o destanlardaki kahramanlar gibi görüyor, basıyor gaza... Hız, ölüm sebeplerinin başında geliyor. Eğitim, bu açıdan son derece önemli. Çocuk oyuncakları, bugün, hıza teşvik eder yönde. Çocuk, daha okula başlamadan, oyun çocuğundan başlayarak ölene kadar, örgün ve yaygın eğitim alanında da trafiği destekleyici, trafiğin âdeta iskeletini teşkil edici, yeni kurumsal bir düzenleme yapıldı.

Sürücü kursları, yeniden, hem sınav hem müfredat açısından daha etkin kontrol edilecek.

Bunun yanında, okullara mecburî trafik eğitimi getirildi.

Radyo ve televizyonlara yayın mecburiyeti getirildi.

Belediyelerimize ve kamuya, çocukların trafik eğitimiyle ilgili alanlar yapma mecburiyeti getirilmiştir.

Bunlar da, trafiğin eğitim boyutunun bu tasarıda ciddî olarak göz önünde tutulduğunu gösteren, kurumsallaşma yönü ağırlıklı, uzun vadede bu problemi kökten çözmede, en aza indirgemede yararlı olacağına inandığımız ciddî düzenlemelerdir.

Bunun yanında, bugün, trafik polisinin eğitiminden, yaklaşımlarından da zaman zaman şikâyet edildiği bir gerçektir. Polis okullarından biri veya birkaçının da trafik polisi eğitme yönünde çalışma yapması, eğitim vermesi açısından kanuna hüküm konulmuştur. Bir yandan sürücüler, yayalar eğitilirken diğer yandan da trafik polisinin, halkla ilişkiler, çağdaş trafik hukukuyla ilgili bilgilerle donatılması sağlanılmaktadır. Bu da, gerçekten, bu tasarının reform sayılabilecek iyileştirmelerinden birisidir.

Bildiğiniz gibi, hız ve alkol de bunlar da trafikte kaza sebeplerinin başında gelmekte. Bu konularla ilgili de, kanun tasarısında yeni düzenlemeler var. Tasarı, ayrıca, cezalar konusunda, cezaların güncelleşmesini sağlayıcı ve enflasyon karşısında etkisiz hale gelmesini önleyici tedbirleri de getirmektedir. Bunlar, tasarının, gerçekten övülmeye değer, desteklenmeye değer yönleridir. Biz de, grup olarak ve kişi olarak, bu tasarıyı elimizden geldiğince destekleyeceğiz; komisyonlarda gösterdiğimiz yapıcı muhalefet örneğini, Genel Kurul çalışmalarında da, elimizden gelen katkıyı yaparak, yine aynen devam ettireceğiz.

Bu iyileştirmelerin yanında, kanun tasarısının komisyonlardan çıkan metninde gördüğümüz eksiklikler, aksaklıklar veya katılmadığımız hususlar da var. Kısaca, onlara da değinerek sözlerime son vermek istiyorum.

Kurulan üst kurul, bilindiği gibi, konuyla ilgili bakanlardan teşekkül ediyor. Ayrıca, Karayolları, Emniyet ve Planlama da, Jandarma ile birlikte, buraya konuldu. Yalnız, Türkiye'de kentler, aşağı yukarı, ülkenin yarısına yakın kısmını teşkil ediyor. Kent trafiğinden, kent trafiğinin altyapısından sorumlu olan belediyelerin bir temsilcisinin, bir belediye başkanının, çağdaş gelişime de uygun olarak -yerel yönetimlere yetki aktaracağız diyoruz- gerek bu işin politikasını üretecek gerekse koordinasyon sağlayacak, sıkıntıları giderecek olan bu üst kurulda bulunmaması, bence, büyük bir eksikliktir. Vesayet makamı olan İçişleri Bakanlığının önereceği, bu işten anlayan bir belediye başkanının da bu üst kurula katılmasında yarar olduğu inancımı, burada, bir kere daha, komisyonlarda olduğu gibi, ifade etmek istiyorum.

İkinci husus: Bakıyoruz, tasarıda, trafik polisinin bulunmadığı yerlerde, genel zabıta, polise ve jandarmaya trafik denetimi yapma yetkisi veriyoruz. Doğrudur. Bunu, Jandarmada, erata indirmeden, trafik eğitimi görmüş, rütbeli personele bırakmakta yarar olduğu inancını ben de taşıyorum. Yalnız, burada kentlerde, trafik denetimini, neden belediye zabıtasına veya belediyelerde organize edilecek trafikle ilgili yeni bir birime bırakmadığımızı da düşünüyorum. Bunu yaparsak... Bizim polislerimiz -bakanlıkların önünden geçerken bakarsınız; Allah'a şükür, devlet büyüğü Ankara'da çok- devlet büyükleri geçerken ışıklı lamba görevi yaparlar, devlet büyüklerine yol açarlar. Polisi, ışıklı lamba görevinden kurtarmak lazım. Verelim altyapıyı yapan belediyeye, ışığını yapsın, ışığını yapmıyorsa trafik görevlisini yetiştirsin; kaldırımların üzerinde tüneyen arabaları nasıl aşağıya indirtecekse, nasıl park sorununu çözecekse... Yani, denetimde de onları yetkili kılalım diyorum. Bu, Hükümetin, idareyi yeniden yapılandırma, yerel yönetimlere yetki verme konusundaki taahhüdünün de elle tutulur bir örneği olacaktır. Niye bu konuda kıskanç davrandığımızı da, ben, anlamakta güçlük çekiyorum. Yerel yönetimlere nasıl altyapıyı yaparken güveniyorsak, kent içindeki trafik denetiminde de, mutlaka, belirli sınırlamalarla, bu yetki onlara verilebilmeli diyorum.

Ayrıca, reform niteliği taşıdığını ifade ettiğim Trafik Araştırma Merkezinin, bu konuda, gerçekten, uzun vadede, değişen bakanlara alternatifler hazırlamada, genel müdürlere alternatifler hazırlamada son derece yararlı hizmet vereceğine inanıyorum. Yalnız, tasarıdaki kadrosuyla ve bu personel rejimiyle beklediğimiz yararı sağlamasının mümkün olmadığı inancını taşıyorum. Burada, trafikte geçmişte daire başkanlığı yapmış, genel müdür muavinliği yapmış kişiler çalıştırılabilmeli, otomotiv sanayiinin firmalarından birisi olmalı; buna benzer, trafiğin bütün disiplinlerinin birer temsilcisi, dünya çapında araştırma yapabilen, dünya gelişimini Türkiye'ye getirebilecek uzmanlar bulunmalı. Bulunmalı ki, bu uzmanlar, kurumlar arasındaki tartışmada, bilimsel araştırma tekniklerinden de yararlanarak doğruyu ortaya koymalılar.

Acaba, bugün, Karayollarının dediği gibi, yüzde 1'lerde mi yol kusuru; yoksa, emniyetçilerin veya bilim adamlarının ifade ettiği gibi, daha mı yüksekte oran? Bugün, komisyonlarda bizim kafamız karıştı. Yine, komisyon çalışmalarında Ulaştırma Bakanlığı yetkilileri diyor ki: "Bugünkü kara taşımacılık kanunu ve organizasyonumuz yeterli." Emniyetçiler der ki: "Kara taşıma kanunu çıkmadığı için sıkıntı doğuyor; acaba, hangisinin söylediği doğru? Bu bilimsel araştırma merkezi öyle uzmanlarla donatılmalı ki, onlara öyle araçlar gereçler ve çalışma imkânı sağlanmalı ki, doğruyu, gerek Parlamentonun önüne gerek komisyonların önüne gerekse bakan ve Emniyet Genel Müdürünün veya trafik genel müdürünün önüne dosya şeklinde koyabilmeliler. Ben, trafik araştırma merkezinin de gerek kadro olarak gerekse kurumdan ayrılmış veya uzmanların çalışabileceği bir personel rejimiyle de takviye edilme zaruretine inanıyorum. Ayrıca, kanunun bir sıkıntısı da yönetmeliklere bırakılması veya yeni oluşturulan trafik güvenliği yüksek kuruluna bırakılması gereken birçok yetkinin...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Gönen, eksüreniz 1 dakikadır.

AKIN GÖNEN (Devamla) – ...âdeta yönetmelik yapar gibi kanunda düzenlendiğini görüyoruz. Bundan da uzaklaşılarak birtakım yetkilerin yönetmeliklere ve kurullara bırakılmasında zaruret olduğuna inanıyorum ve sözlerimi şöyle bağlamak istiyorum: Bu tasarı, bir yenilik daha, bir zihniyet değişikliği daha yaptı; Emniyet Genel Müdürlüğü, bir daire şeklinde giden bu trafik hizmetlerini, daire başkanlığı şeklinden çıkarıp, üç daireden oluşan bir genel müdür muavinliği başkanlığında daire başkanlığına çevirdi; bu, bir zihniyet değişikliği, olaya kurumsal açıdan bakma yönünde gerçekten ciddî atılmış bir adımdır; kutluyorum. Yalnız, benim kişisel kanaatim ve 1991 yılında yapılan trafik şûrasında, o zamanki İçişleri Bakanlığı ve emniyet yetkililerinin alkışlarla benimsedikleri...

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

AKIN GÖNEN (Devamla) – Son cümlem efendim.

BAŞKAN – Sayın Gönen, mümkün değil.

AKIN GÖNEN (Devamla) – Kilit noktası efendim.

BAŞKAN – Bugüne kadar hiç uygulamadık.

AKIN GÖNEN (Devamla) – Cümlemi tamamlayayım.

BAŞKAN – Bugüne kadar hiç uygulamadık; istisnayla bozmak istemiyorum. Rica ediyorum...

AKIN GÖNEN (Devamla) – Cümlemi tamamlayayım.

BAŞKAN – Mikrofonsuz söyleyin.

AKIN GÖNEN (Devamla) – Efendim, bu, yetmez; bu dairenin güçlenmesi, âdeta meydan savaşı şeklinde olan trafiğin üç daireyle gitmesi mümkün değil. Trafiğin, mutlaka, son trafik şûrasında olduğu gibi, genel müdürlük şekline getirilmesinde zaruret var. Aksi halde, çıkan kanuna rağmen bekledimiz sonucu alamayacağımız inancını taşıyorum.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Gönen.

AKIN GÖNEN (Devamla) – ...vee bu hamleyi de, yetkililerin yapacağı inancını taşıyorum.

Saygılarımla. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Gönen.

Cumhuriyet Halk Partisi Grubu adına, Sayın Yahya Şimşek; buyurun efendim. (CHP sıralarından alkışlar)

Sayın Şimşek, süreniz 20 dakikadır.

CHP GRUBU ADINA YAHYA ŞİMŞEK (Bursa) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; 2918 sayılı Karayolları Trafik Yasasının bazı maddelerinde yapılması istenilen değişikliklerden oluşan yasa tasarısı üzerinde Cumhuriyet Halk Partisinin görüş ve düşüncelerini aktarmak için söz almış bulunuyorum. Sizleri, şahsım ve Grubum adına en içten saygılarımla selamlıyorum.

Hepimizin bildiği gibi, benden önceki değerli konuşmacıların da aktardıkları gibi, oldukça uzun bir zamandan beri sürüncemede bulunan bu yasa tasarısı, nihayet, bugün Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kurulunda görüşülmekte. İktidarıyla muhalefetiyle gayet iyi sergilenen bir tablo sonunda ortaya çıkan bu yasa tasarısı nedeniyle yapılan çalışmalar, umarım ki, bundan sonraki çalışmalarda da bizlere iyi bir örnek olsun. Önümüzdeki günlerde gelecek olan uyum yasaları konusunda da Yüce Meclisin aynı hassasiyetle davranmasını diliyorum.

Trafik kazalarından dünyada en çok etkilenen ülkelerden bir tanesi de, Türkiye. Hepimizin günlük yaşamda da çok iyi bildiği gibi, televizyon ekranlarında, gazete sayfalarında, sonucu çok feci şekilde noktalanan trafik kazaları eksik olmuyor. Yıldan yıla, her geçen gün, daha çok yoğunlaşan trafik kazaları sonucu ölenlerin sayısı öyle bir noktaya ulaşmıştır ki, cumhuriyet tarihinden bu yana trafik kazalarında ölen insanların sayısı, şimdiye kadar Türkiye'de yaşanan çeşitli depremler sonucunda yaşamlarını kaybedenlerin sayısından çok daha fazla, yıllardan beri ülkede var olan PKK terörünün açtığı sonuçlardan daha vahim bir noktada.

ZEKİ ÇAKIROĞLU (Muğla) – Sayın Başkan, salonda çok gürültü oluyor; lütfen, arkadaşları uyaralım.

YAHYA ŞİMŞEK (Devamla) – Sayın Başkan, konuşmakta güçlük çekiyorum; dikkatim dağılıyor...

BAŞKAN – Değerli arkadaşlar, lütfen... Komisyonun ve sayın bakanların yanından ayrılalım.

Buyurun Sayın Şimşek.

YAHYA ŞİMŞEK (Devamla) – Sayın Başkan, değerli üyeler; yine, hepinizin çok iyi bildiği gibi, trafik kazalarının yüzde 82'si sürücü kusuruna, yüzde 12'si yaya kusuruna, yüzde 3'ü taşıt kusuruna, geri kalan kusur da, yol ve yolcuya bağlı olarak oluşmaktadır. Yine, resmî istatistiklerde, kazaların başında, öndeki araca çarpmanın büyük yer tuttuğu gösterilmektedir. Aşırı hız; kazaların büyük nedeni, şehirlerarası yollarda meydana gelen 5 kazadan her biri, aşırı hız nedeniyle oluşmaktadır. Hatalı sollama, şerit ihlali, yorgun ve alkollü araç kullanma, kapasitesinin üzerinde yük alma da trafik kazalarının oluşmasında başka etkenlerdir.

Kazalar artıyor; ölenler, yaralananlar artıyor. Tabiî, bu arada, ehliyet alanlar da araç sayıları da her geçen gün artıyor. Son yirmi yirmibeş yıldan bu yana, araç ve sürücü sayısında 10-15 kat artma olmasına karşın, aynı süre içerisinde, yol yapımında, maalesef o oranda bir artış yok. Son yirmi yıl içerisinde mevcut karayollarına eklenen yol sayısı oldukça az bir durumda. Bugün, Türkiye'de 60 bin kilometre -veya biraz üzerinde- karayolumuz var; ne yazık ki, bunun 40 bin kilometreye yakını bozuk durumda.

Sayın Başkan, değerli milletvekileri; trafik kazalarının oluşmasında en önemli faktör insan faktörü; çünkü, aracı kullanan insan, kazayı yapan insan, kazada hayatını kaybeden insan ve trafiği denetlemekle sorumlu da yine insan. O nedenle, benden önceki konuşmacı arkadaşların da üzerinde durdukları eğitim konusu, bize göre, birinci derecede önemli bir konu. Eğer, eğitimle, insanların kafasına, daha çocuk yaşlardan itibaren, yaşama hakkını yerleştiremiyorsak, aşılamıyorsak, bu konuda ne tür düzenlemeler getirirsek getirelim, bu kazaların önlenmesinde etkili olmayacaktır.

Yasaklarla bir yere varabilmek mümkün değil. Cezaları ne kadar artırırsak artıralım, eğer, insanlarda o anlayışı pekiştirmiyorsak, sorumluluğu hissettiremiyorsak, artırılan cezaların trafik kazalarını önlemede önemli bir etkisi olduğunu düşünmek de mümkün değil. Eğer öyle olsaydı, idam cezalarının var olmasına karşın, böylesine cinayetler işlenmezdi. Demek ki, olaya hangi açıdan bakarsak bakalım trafik kazalarının önlenmesinde de en önemli konu eğitim konusu.

Küçük yaştan itibaren eğitmek gerekiyor. Oyun yaşındaki çocuktan itibaren eğitime başlamak gerekiyor. Taa oyun bahçelerinden okullara, çocukların gezdiği her yere, o çocukları eğitecek, bu konuyla ilgili afişlerin, tabelaların asılmasıyla belki başlangıç yapılabilecek. Bu konuda hiç üşenmemek lazım, hiç zorsunmamak lazım ve bu konuda yapılacak masrafları da hiç önemsememek gerekir.

İnsanlarımızı, bıkıncaya kadar, gına gelinceye kadar eğitmek zorundayız; sorumluluk bilincini aşılamak zorundayız. Eğer kişi, alkollü araç kullanmama konusunda kendini eğitemezse, eğer otobüste yolculuk yapan insanlar, şoförün hatalı araç kullanmaları karşısında seyirci kalıp, ona müdahale etmezlerse, eğer şoförü denetlemekle görevli polislerimiz, gerekli eğitimden geçirilmemiş, kendi sorumluluklarının ne olduğunun bilincinde değillerse, cezaları istediğimiz kadar artıralım bundan sonuç alabilme şansımız ne yazık ki yok.

Şehirlerde, kavşaklarda trafik lambaları varken, o trafik lambalarının bulunduğu kavşaklarda ayrıca trafik polisi bulundurmanın hem de yoğun şekilde trafik polisi bulundurmanın mantığını anlamak mümkün değil. Trafiği düzenlemek, akışı çabuklaştırmak anlayışıyla açıklanabiliyor; ama, o zaman o trafik lambaları ne işe yarıyor?!. Trafik lambaları varken, akışın hızı, belki polise nazaran 10 dakika uzayabilir, ama 10 dakikalık süre için o kadar polisi orada istihdam etmek yerine, polisi, trafik kazalarının yoğunlaştığı şehirlerarası yollarda görevlendirmek, inanıyoruz ki, çok daha yararlı olacaktır. Elbette ki, trafik kazalarını önlemek devletin görevidir, durup dururken trafik kazalarını önlemek olanaklı değil. "Allahın dediği olur" veya "İnşallah, Maşallah" yazılarıyla trafik kazalarını önlemenin mümkün olmadığını hepimiz biliyoruz.

Getirilen yasa tasarısı, elbette bir sistem değişikliğini içermiyor, mevcut durumda, mevcut yasaya göre bir iyileştirmeyi getiriyor; çünkü, mevcut sistemin değişmesi, yetkilerin tamamıyla, yerel yönetimlere verilmesiyle olanaklıdır. Bizim anlayışımız, trafiğin denetlenmesinin, düzenlenmesinin yerel yönetimlere verilmesi, devredilmesi anlayışıdır. Bu anlayış içerisinde olaya baktığımız zaman, sistem olarak değişiklik getirmemiş olmasına karşın, önemli ölçüde iyileştirmenin bu yasa tasarısında yer aldığını görüyoruz. Elbette ki cezalar o komik durumlarından kurtarılmalıydı, bu yasa tasarısıyla ceza oldukça yüksek bir noktaya çekilmiştir; bu, hata ve kural ihlali yapacak insanlara karşı, bir geri adım attırma niteliğinde olabilir.

Bunun gibi bu tasarıda, yıllardan beri sürüncemede kalan bazı olayların çözülmesi konusunda da sağlıklı gelişmeler var; özellikle, araç devri yapılması konusunda olduğu gibi. Araç satın alan kişi, sözleşmeyi yaptıktan sonra, eğer üzerine almak istemiyorsa, yıllarca satanın üzerinde kalıyordu; şimdi, bu yasa tasarısıyla, bu sürüncemeden kurtulunmuş oluyor.

Bunun gibi, elbette ki, daha başka rahatlıklar, daha başka kolaylıklar da bu trafik yasa tasarısında yer almış durumda; ama, önemli olan konu, kurallara, getirilen yasalara öncelikle ve özellikle uymak konusunda hepimizin hassas davranmasıdır.

Bu yasa tasarısı biraz sonra Türkiye Büyük Millet Meclisinde yasalaşacak ve bir süre sonra da yürürlüğe girecek; ama, bu yasanın, yürürlükte sağlıklı sonuç ifade edebilmesi için, öncelikle ve özellikle, bu yasayı, bugün, bu Meclisten çıkaracak olan şu Türkiye Büyük Millet Meclisindeki milletvekillerinin bu kurala uygun davranması gerekir. Eğer bizler, böylesine hassas bir konuda gerekli duyarlılığı göstermezsek, kural ihlallerini biz yaparsak, vatandaştan bu kurallara uygun davranmasını bekleme hakkını da elde edemeyiz. Elbette ki, konu sadece bizlerin değil, aynı şekilde bakanların da, diğer bürokratların da kurallara uymaya çok hassasiyet göstermeleri lazım.

Sayın Başkan, değerli üyeler; yasal düzenlemeleri bu şekilde yaptık; ama, tabiî, bu da yeterli değil; ilkyardım istasyonlarının mutlaka kurulması gerekir. Yine, ilim adamlarının belirttiğine göre, trafik kazalarından sonra meydana gelen ölüm olaylarının yüzde 10'u ilk 5 dakikada, yüzde 50'si ise ilk yarım saatte meydana geliyor. O halde, böylesi bir olay sonunda yaralanan kişilere, acil müdahale zorunlu hale gelmiştir. Eğer, otoyollarımızda 40–50 kilometrede bir sağlık ocakları kurabilirsek, belki, bu bilgilerin de ışığında trafik kazalarından sonra yaralanan insanlarımızı yaşatma olanağını da tekrar elde etmiş oluruz.

Trafik kazalarıyla ilgili yetkililer, sorumlular, tabiî, tek değil; birçok sorumlu var. Bu konuda belediyelerimizin de sorumluluğu var. Çocuklarımız için parklar bahçeler yapılır; ama, park ve bahçelerin, trafiğin işlek olduğu yollardan uzakta yapılması gerekirken, birçok yolların üzerinde çocuklarımızın oyun alanı halinde olan parklara izin verilir veya belediyeler tarafından yapılır.

Diğer yandan, şehirlerde büyük lüks oteller inşa edilir; yeterince park yeri bulunmamasına rağmen, onlara belediyelerce ruhsat verilir; ama, onların park sorunu nedeniyle trafik tıkanıklağından meydana gelecek kazalar konusunda akla hiçbir düşünce gelmez. O nedenle, bu konuda belediyelerin de kendilerine düşen görevi yerine getirmeleri gerekmektedir. Bu konuda yıllardan beri yapılan çalışmalar elbette ki, bir sonuca ulaşmıştır.

Mevcut yasada, yıllardan beri, kazaya sebebiyet veren otobüs firmalarının isminin, basında, televizyonlarda açıklanmaları yasağı vardı; şimdi, bu yasa tasarısıyla, o yasak da ortadan kaldırılmıştır. Bu konuda, belki, yazıhane sahiplerinin de, otobüs firmalarının da daha çok dikkatli davranmaları sağlanmış olacaktır.

Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; elbette ki, konuşmamın başında da belirttiğim gibi, bu tasarı belki sistemi değiştirmiyor; ama, önemli ölçüde değişiklikleri ve rahatlıkları getiriyor. Bütün umudumuz odur ki, bundan böyle, artık, bu tasarının yasalaşmasıyla da trafik kazalarının televizyon ekranlarındaki, basındaki görüntüleri azalmış olsun, hatta, ortadan tamamen kalkmış olsun; ama, bu, elbette ki, kolay bir olay değil elbette ki, akşamdan sabaha değişecek bir olgu da değil. Çünkü, trafik kazaları, bugüne kadar böyle yoğun şekilde oluştuysa, bir günde oluşmadı; tabiî, bir günde de ortadan kalkması olanaklı olmayacak. Bu bir süreç meselesidir. Dileğimiz, bu sürecin en kısa sürede tamamlanmasıdır. Bu sistem, elbette ki, biraz evvel de dediğim gibi, yerel yönetimlerin bu konuda gerekli yetkileri almasıyla söz konusu olacaktır.

Diğer taraftan, özellikle büyük kentlerimizde kent dışı yollarda, kentleri ilçelere veya illere bağlayan yollardaki yoğunluğun giderilmesi konusunda da büyük gayretlerin gösterilmesi gerekir. Planın, programın yerinde, zamanında uygulanmasıyla birtakım sorunların aşılması da olanaklı olacaktır. Örneğin, Bursa-Karacabey yolu öylesine işlek, öylesine yoğun bir yoldur ki, gün geçmiyorki o yolda bir kaza olmasın.

Yıllardan beri Bursa'da çevre yolu tartışması vardır; ama, ne yazık ki, çevre yolu hâlâ bir sonuç vermemiştir. İşte, Bursa'da, öncelikle çevre yolunun bir an evvel gerçekleştirilmesi, bu trafiğin rahatlaması açısından önemli bir etken olacaktır. Tabiî, Türkiye'de, diğer yörelerdeki yolların da sağlıklı bir şekilde, bir an evvel yapımına başlanması ve faaliyete geçirilmesi gereklidir.

Dolayısıyla, bu olaylardaki sorumluları, tek sorumlu olarak görebilme şansımız yoktur; sorumlu çoktur. Dileğimiz, tüm sorumluların, kendine düşen sorumluluğu yerine getirmeleridir.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Şimşek, eksüreniz 1 dakikadır.

YAHYA ŞİMŞEK (Devamla) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Bu, topyekûn sorumluluk anlayışı içerisinde, tüm ilgililerin, tüm sorumluların, tüm bireylerin kendilerine düşen görevi yerine getireceklerine inanıyorum.

Bu yasanın, ülkemize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılar sunuyorum. (CHP ve DSP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Şimşek.

DYP Grubu adına, Sayın Necmettin Dede; buyurun efendim.

Süreniz 20 dakikadır.

DYP GRUBU ADINA NECMETTİN DEDE (Muş) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı hakkında, Doğru Yol Partisi Grubunun görüşlerini arz etmek üzere huzurlarınızdayım. Konuşmama başlamadan önce, hepinizi saygıyla selamlıyorum.

İnsanlık tarihinde meydana gelen sosyoekonomik ve teknolojik gelişmeler, trafiği, toplumsal hayatın vazgeçilmez bir gerçeği haline getirmiştir. Sanayileşme, hızlı kentleşme, sosyal refahın artması ve yaygınlaşması gibi sebepler, her gün daha çok insanı, trafik hadisesiyle birlikte yaşamaya yöneltmiştir.

Ülkemizde, araç sayısının gün geçtikçe artmasıyla, trafik kazaları da artmaktadır. Trafik kazalarına neden olan büyük faktör insandır. Bunun yanı sıra trafik kazalarını etkileyen önemli faktörlerden birisi de altyapı unsurlarıdır.

Bugün ülkemizde, yük taşımacılığının yüzde 92'si, yolcu taşımacılığının yüzde 95'i karayollarımız üzerinde yapılmaktadır. Bu kadar yoğunluktaki taşımacılığın tabiî sonucu olarak, karayolu trafiği ve altyapı önem kazanmıştır.

Ülkemizde büyük can ve mal kaybına sebep olan ve neticede binlerce insanımızın yaralanıp sakat kaldığı trafik kazaları, toplumsal hayatta, âdeta, trafik sendromu meydana getirmiştir. Gün geçmiyor ki ekranlarımız başında kanlı trafik hadiseleri görmeyelim; gün geçmiyor ki, acı bir telefon ve acı bir telgrafla bu konuları duymayalım.

Toplumumuzu derinden etkileyen bu elim manzaralar karşısında, insanımız, âdeta millî bir felaket haline gelen trafik kazalarının önlenmesini, hiç değilse azaltılmasını sağlayacak acil tedbirleri beklemektedir. Bu tedbirleri alacak olan ve gerekli düzenlemeleri yapacak olan merci, hiç şüphesiz, Türkiye Büyük Millet Meclisidir. Bu Yüce Meclis, halkımızın beklentilerine uygun çareleri bulma merciidir; Yüce Meclis, çare gösterecek, sorunları çözüp asgariye indirecek müessese olarak görülmektedir.

Konuşmamın başında bir felaket olarak nitelendirdiğim trafik kazaları üzerindeki on yıllık istatistikleri incelediğimiz zaman, bu hadiselerin boyutlarının çok büyük ölçülerde olduğunu müşahede edeceğiz. Kazaların yüzde 68'i sürücü hatasından, yüzde 27'si yaya hatasından, yüzde 3'ü yollardan, yüzde 2'si ise taşıtlardan meydana gelmektedir.

Geçmiş yıllardaki istatistikî bilgilere baktığımız zaman: 1986 yılında 92 625 kaza zuhur etmiş, 7 315 ölü, 71 264 yaralı, 39 213 742 000 lira maddî hasar; 1987 yılında 119 207 kaza, 7 530 ölü, 80 321 yaralı, 72 167 160 000 lira maddî hasar; 1988 yılında 107 651 kaza, 6 846 ölü, 79 174 yaralı, 126 068 207 000 lira maddî hasar; 1989 yılında 103 758 kaza, 6 332 ölü, 80 013 yaralı, 190 048 425 000 lira maddî hasar; 1990 yılında 115 295 kaza, 6 286 ölü, 87 693 yaralı, 328 017 281 000 lira maddî hasar; 1991 yılında 142 145 kaza, 6 231 ölü, 90 520 yaralı, 606 474 453 000 lira maddî hasar; 1992 yılında 171 741 kaza, 6 241 ölü, 94 824 yaralı,1 162 058 830 000 lira maddî hasar; 1993 yılında 208 823 kaza, 6 457 ölü, 104 330 yaralı, 2 271 308 469 000 lira maddî hasar; 1994 yılında 233 803 kazada; 5 942 kişi ölmüş, 104 717 kişi yaralanmış, 4 790 854 586 000 liralık bir maddî hasar meydana gelmiştir. 1995 yılında 279 663 kazada; 6 004 kişi ölmüş, 114 319 kişi yaralanmış, 9 917 246 068 000 liralık bir maddî hasar meydana gelmiştir. Bu meyanda, 1996 yılının ilk sekiz ayında, ağustos ayı sonu itibariyle, 215 545 kaza sonucunda; 3 444 kişi ölmüş, 72 178 kişi yaralanmış ve 12 trilyonu aşan maddî hasar meydana gelmiştir. Oysa, değerli milletvekilleri, dört yıl süren İstiklal Savaşımızda, 9 167 şehit vermiştik ve ayrıca, 1986 Lübnan Savaşında ise 2 680 kişi ölmüştür. Trafik canavarının ülkemizde göstermiş olduğu bu vahamet, hiçbir zaman yüreğimizden çıkmamaktadır.

Bu mülahazalarla, Hükümetimizce hazırlanan, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısında trafik kazalarının önlenmesinde ana unsur olarak düşünülen eğitim, altyapı, denetim ve bunun sonucu olarak cezaların etkinliği ve caydırıcılığını artırıcı hususlar dikkate alınmıştır.

Buna göre, bugün görüşeceğimiz kanun tasarısıyla getirilen yenilikleri ve değişiklikleri şöyle özetleyebiliriz:

Karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, kararları almak, gerekli mevzuat ve projeleri hazırlamak ve bu alandaki hedeflerin uygulanması amacıyla Başbakanın başkanlığında Adalet, İçişleri, Millî Eğitim, Bayındırlık ve İskân, Sağlık ve Ulaştırma bakanlarıyla Başbakanlık ve Devlet Planlama Teşkilatı müsteşarlarından oluşan karayolu güvenliği yüksek kurulunun ihdas edilmesi uygun görülmüştür.

Ayrıca, bu kurulun, alt kurulu niteliğini taşıyan yüksek kurulda yer alan bakanlıkların, en az daire başkanı seviyesinde, üniversite, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği, Trafik Kazaları Yardım Vakfı ve Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği temsilcilerinden oluşan Trafik Güvenliği Kurulu oluşturulmuştur.

Polisin yetki alanı dışında kalan kırsal alanda trafiğin düzenlenmesi ve denetlenmesi amacıyla trafik eğitimi almış rütbeli personel eliyle yürütülmek üzere, jandarma teşkilatı görevli ve yetkili kılınmıştır.

Öte yandan, meri kanunda yer alan Sağlık Bakanlığının görevlerinin nelerden ibaret olacağı hususuna açıklık getirilmiş ve kaza sonrası müdahalelerde önem arz eden ilk yardım istasyonlarının kurulması öngörülmüştür.

Gelişen ve değişen ülke şartları dikkate alınarak, il ve ilçe trafik komisyonlarının görev yetkilerine açıklık getirilmiş; komisyonların, trafik düzeni ve güvenliği açısından daha etkin hizmetlerde bulunmaları hedeflenmiş ve komisyonlara, Millî Eğitim Bakanlığı temsilcilerinin de katılımı sağlanmıştır.

Araç alım satımlarında, alan ve satan şahısların mağduriyetlerinin giderilmesi amacıyla araç satış düzenlemesinin, düzenlendiği tarih itibariyle önceki malikin vergi kaydının kapatılarak son malikin vergi mükellefi olarak kayda alınması esası getirilmiştir. Diğer taraftan, satışı yapılmış ve alıcılar üzerine tescili yapılmamış araçların eski sahiplerinin, noter satışı senediyle bir yıl içinde müracaatları halinde trafik ve vergi kayıtlarının resmen alıcısı adına yapılması esası getirilmiştir. Böylece, araç satan kişilerin mağduriyetleri önlenmiş olacaktır.

Meri kanunun ilgili maddesinde yapılan bu değişiklikler, sürücü belgesi almadan karayolunda araç kullanımına ve bu suretle arzu edilmeyen trafik kazalarına mani olmak maksadıyla geçmişteki etkisiz ve yetersiz olan para cezalarının yerine hapis cezası getirilmiştir.

Sürücülerin ikametgâhlarını tespit etmek, yetkililerce yazılan trafik cezalarının takip ve tahsiline imkân sağlamak, ceza puanını dolduran sürücülerin belgelerini geri almak, sürücü belgelerini Avrupa Birliği standartlarına uydurmak amacıyla, her 4 yılda bir değiştirilmesi zorunluluğu getirilmiştir.

Tasarıyla, meri kanunun ilgili maddesinde yapılan diğer bir değişiklikle, kamyon sürme yaşının sürücülerde 18 yaşından 22 yaşına çıkarılması öngörülmüş ve ayrıca, sürücü belgesi almak isteyenlerdeki hükümlülük hallerinde yeniden düzenleme yapılarak, meri kanundaki, vatandaşlarımız aleyhine geniş kapsamdaki ceza maddeleri hükümleri daraltılmıştır.

"Yönetmelikle belirtilen miktarın üzerinde alkollü olarak araç kullandığı tespit edilen sürücülerin, birinci defa 3 ay, ikinci defa da 1 yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınıp, üçüncü defa tekerrürü halinde, bu sürücüler 1 ay hapsolunurlar" hükmü getirilmiştir. Bu sürücülerin psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanlarının muayenesi sonrası, 5 yıl geçtikten sonra uygun olanlara sürücü belgelerinin iade edilmesi öngörülerek, alkollü içkiler etkisi altında araç kullanmanın önüne geçilmesi ve bu sebeple meydana gelen kazaların önlenilmesi düşünülmüştür.

Ayrıca, sigaranın insan sağlığı üzerindeki olumsuz etkileri dikkate alınarak "sürücü ve yolcuların toplutaşım araçlarında sigara içemeyecekleri, cep ve araç telefonlarını kullanarak araç süremeyecekleri" hükmü getirilmiştir.

Trafik kazalarına önemli derecede etki eden hız faktörü, yeniden değerlendirmeye alınarak, 1 yıl içerisinde hız kuralını 5 defa ihlal ettiği tespit edilen, hız yapmayı itiyat haline getiren sürücülerin belgelerinin 1 yıl süreyle geri alınması; süre hitamında da psikoteknik muayeneden geçirilmek suretiyle, sürücü belgesi almasına mâni halinin olmadığı anlaşılanların belgelerinin iade edilmesi hükmü getirilmekte ve bu faktöre bağlı kazaların önlenmesi, azaltılması amaçlanmaktadır.

"Kamu kurum ve kuruluşlarıyla işletmelerin yük nakli yaptırdıkları araçlara azamî toplam ağırlıklarının üzerinde yük veremeyecekleri" hükmü getirilmiştir. Karayolu yapısının zarar görmemesi ve ağır yük yükleme kaynaklı kazaların önlenmesi amaçlanmıştır.

Karayolu üzerinde başıboş bırakılan hayvanların, ölüm, yaralanma veya maddî hasarlı trafik kazasına sebebiyet vermelerinin önlenmesi amacıyla hayvan sahipleri hakkında yasal düzenleme getirilmiştir.

Bir motorlu aracın işletilmesi, bir kimsenin ölümü veya yaralanmasına sebebiyet verirse, motorlu aracın işleteni ile birlikte motorlu aracın bir firma adı altında veya firma tarafından kesilen bilet ile işletilmesi halinde motorlu aracın işleteni ile birlikte bağlı olduğu firmanın da müşetereken ve müteselsilen doğan zararlardan sorumlu tutulmasına yer verilmiştir.

Sigorta hukukunda son yıllarda meydana gelen gelişmeler dikkate alınarak, zorunlu malî sorumluluk sigortasının mecburiyeti yanında, primlerin taksit halinde tahsil edilmesi ve Türkiye Sigortalar Bilgi Merkezi kurulmasına dair yeni düzenlemeler yapılmıştır.

Trafik suçunun işlendiği tarihten itibaren geriye doğru bir yıl içinde işlenen trafik suçlarına ait ceza puanların toplamı 100 puanı aşan sürücülerin, sürücü belgelerini iki ay süreyle; ikinci kez aşanların dört ay süreyle alınması; aynı yıl içinde üçüncü kez 100 ceza puanı alanların ise, sürücü belgelerininin süresiz olarak iptal edilmesi esası öngörülmüş ve bu sürücüler içinde psiko-teknik değerlendirme ve psikiatri uzmanı muayenesi şartı getirilmiş olup; ayrıca, ölümle sonuçlanan trafik kazalarına aslî kusurlu olarak sebep veren sürücünün sürücü belgesinin bir yıl süreyle geri alınması esası da uygun görülmüştür.

Vatandaşımızın trafik bilincinin güçlendirilmesi amacıyla, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yayın yapan ulusal, bölgesel ve yerel radyo ve televizyonlara, haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimiyle ilgili programa ayırmaları, Millî Eğitim Bakanlığınca ilköğretim ve ortaöğretim okullarında ders programlarına eğitim amacıyla yeteri kadar zorunlu trafik ve ilkyardım dersleri konulması hükmü getirilmiştir.

Ticarî amaçla çalışan taksi, dolmuş ve minibüs gibi taşıtlarla yolcu taşımacılığı, kamyonet, traktör ve benzeri taşıtlarla yük taşımacılığı yapmak isteyen sürücüler ile şehirlerarası karayolunda otobüs ve kamyon gibi taşıtlarla yük ve yolcu taşımacılığı yapan sürücülerin eğitimine önem vermek amacıyla; bu sürücülerin Ticarî Taşıt Kullanma Belgesi almaları zorunlu hale getirilmektedir.

Trafik para cezalarının etkili ve kalıcı olmasını teminen Karayolları Trafik Kanununda yer alan trafik para cezalarının mutlak rakamlarının, her takvim yılı başında geçerli olmak üzere Vergi Usül Kanunu hükümlerine göre tespit edilen yeniden değerlendirme oranında artırılacağı öngörülmüştür.

Karayolunda yolcu taşımacılığı yapan otobüs ve benzeri taşıtların karışmış olduğu ölümlü trafik kazaları sonuçları, kusurlu araç veya araçları kullanan sürücüler ve araca ait plaka numaralarıyla birlikte, otobüs firmalarının unvanı, televizyon ve basın organları aracılığıyla, kamuoyuna görüntülü ve yazılı olarak kusur oranlarından söz etmeksizin ilan edileceği hükmü getirilerek, araç işleten firmalarının da sorumluluk altına alınmaları amaçlanmıştır.

Sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle görevli yetkililere yardımcı olmak üzere, Başbakanlık, bakanlık müsteşarı, genel müdür, genel müdür yardımcıları, daire başkanları, mülkî idare amirleri, hâkim ve savcılar, Sayıştay başdenetçi ve denetçileri, Başbakanlık, bakanlık başmüfettiş ve müfettişleri, profesör, doçent unvanlı üniversite öğretim üyeleriyle, üniversite mezunu birinci derece kadrolarda istihdam edilen kamu görevlisi istekli kişilerden yetkili makamlarca uygun görülenlere, merkezde Emniyet Genel Müdürünün teklifi ve İçişleri Bakanının onayıyla, illerde emniyet müdürünün teklifi ve valinin onayıyla, fahrî trafik müfettişliği görevi verilebilmesiyle ilgili hüküm yeniden kazandırılmıştır.

Bu tasarıyla getirilen yetkilere bağlı olarak ve gelişen ülke şartları da dikkate alınarak, trafik hizmetlerinin etkinliğini artırmak maksadıyla, Emniyet Genel Müdürlüğünün bünyesinde Trafik Daire Başkanlığı kaldırılarak, üç yeni daire başkanlığı kurulması amaçlanmıştır.

Diğer taraftan, bu tasarıyla, sürücü belgelerinin verilme işlemleri tamamen -emniyet mensuplarının sürücü belgeleri dışında- Millî Eğitim Bakanlığına devredilmiş, belediye sınırları içinde karayolu kenarında açılacak tesislerin karayollarına bağlantıları hakkında, Karayolları Genel Müdürlüğünün ilgili bölge müdürlüğünden uygun görüş alınması esası getirilmiş, korsan taşımacılığın önlenilmesi maksadıyla hükümler getirilmiş; ayrıca, başarılı sürücülerin ödüllendirilmesi, ışıkların kullanılması, karayollarında dönüş kurallarına dair hususlar yeniden düzenlenmiştir.

Değerli milletvekilleri, yıllarca trafik görevlisi olarak hizmet yapmış, bu acı manzaraları günlerce tatmış ve içinizden birisi olarak, bu acıyı buradan günlerce ifade etsem, bunun altından kalkmamız mümkün değildir.

Değerli milletvekilleri, şu ana kadar arz ettiğim bilgiler, hepimizin bildiği bilgilerdir ve birçok devlet adamının, bakanın, milletvekilinin, bürokratın, sade vatandaşın, turistin, hepimizin yakınını kaybettiği trafik kazalarının öneminin hatırlanması amacıyla bahsedilmiştir.

Canavarlaşan ve her geçen gün daha da azan bu konunun bir çözüme kavuşturulması için, siyasî görüş farkı gözetmeden, tüm milletvekillerimizin ellerinden geleni yapacağına inanmaktayım. Bu bağlamda, 2918 Sayılı Trafik Kanununda yapılması düşünülen değişiklikler konusunda, makro düzeyde kişisel görüşlerimi açıklamayı bir görev sayıyorum.

Ülkemizde büyük oranda can kaybının sebebi, millî servetimizin heba olmasının nedeni ve öncelikli toplumsal mesele haline gelen trafik sorununu azaltmaya ve çözmeye matuf hazırlanan bu tasarıyı, Yüce Meclisin tensiplerine arz eder, sözlerime son verirken, ülkemizin tüm insanlarını tehdit eden trafik canavarı konusunda arz ettiğim bilgileri dinlemenizden ötürü, şahsım ve Partim adına, hepinizi saygıyla selamlarım. (DYP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Dede.

Tasarının tümü üzerinde, gruplar adına yapılan konuşmalar tamamlanmıştır.

Şimdi, şahısları adına, ilk konuşmacı Sayın Emin Karaa.

Sayın Karaa, süreniz 10 dakikadır.

Buyurun efendim. (DSP sıralarından alkışlar)

EMİN KARAA (Kütahya) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; ülkemizde trafik kazaları nedeniyle her yıl binlerce insan ölmektedir. Sadece 1994 yılında 6 408 kişi, 1995 yılındaysa 9 000 kişi hayatını kaybetmiştir; onbinlerce insan yaralanmış ve trilyonlarca liralık mal kaybı meydana gelmiştir.

Türkiye'de, her gün, evlerinden çıkan insanların yaklaşık 30'u geri gelemeyip, trafik canavarına yenik düşmektedir; bu acı tabloyu ortadan kaldırmak zorundayız. Ülkemizi, gerek kaza sayısı gerekse yaralanma ve ölüm sayıları nedeniyle, tüm Avrupa ülkeleri sıralamasında birinci sıradan kurtarmak zorundayız. Bu konuda, elbette, mevcut yasalarımızı güncelleştireceğiz, caydırıcı kurallar koyacağız; nitekim, bugün görüşülmekte olan yasa tasarısıyla bunu sağlamak istiyoruz. 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanunun Bazı Maddelerinde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısında bütün gruplar gereken çalışmayı yaptılar.

Tasarıda yer alan, karayolları güvenliği yüksek kurulu oluşturmak, trafik araştırma merkezi kurmak, kırsal kesimde eğitilmiş jandarma personelinden yararlanmak, trafik eğitimini tek elde toplayarak, Millî Eğitim Bakanlığına vermek, bu tasarıda yer alan yeni ve olumlu maddelerden sadece bazılarıdır.

Ne yazık ki, bugün, Türkiye'de, karayolu ulaşımındaki tıkanıklığın, karmaşanın ve tehlikelinin önüne geçilmesi, sadece mevcut kanunlarda değişiklik yapmakla çözülecek kadar kolay değildir. Türkiye'nin ulaşım politikasını ciddî biçimde gözden geçirme mecburiyeti vardır. Bugün, dünyanın pek çok ülkesi, demiryolu taşımacılığına önem vermekte ve hızlı, emniyetli, ekonomik olan bu ulaşım dalında yatırımlar yapmaktadır. Oysa, Türkiye'nin, demiryolu ulaşımı konusunda hiçbir yatırımı yoktur; o kadar yoktur ki, ülkemizde demiryolu hattı uzunluğu 10 400 kilometre olup, bunun 9 200 kilometresi 1950 yılına kadar yapılmıştır. 1950'den bugüne, 46 yılda, sadece 1 200 kilometre demiryolu yapılmıştır Türkiye'de.

Keza, ülkemizde, deniz ulaşımı için de aynı gerekçeler geçerlidir. Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülke olmasına karşın, deniz taşımacılığına önem verilmemiştir. Örneğin, yıllarca, Karadeniz ve Ege Bölgelerindeki illerimize, denizyoluyla yük ve yolcu taşımacılığı yapılırken, bu seferler kaldırılmış ve bütün yük ve yolcu taşımacılığı karayollarına kaydırılmıştır.

Türkiye'nin, demiryolu ulaşımını bu kadar gözardı etmesinin nedenlerinden biri ve belki de en önemlisi, 1951 yılında ABD tarafından yaptırılarak Türk Hükümetine verilen "Türkiye'nin Ekonomisi ve Kalkınma Programı" adlı, Amerikalı James Baker başkanlığındaki uzmanların hazırladığı bir rapordur. Bu rapor, kalkınmada önceliğin tarıma verilmesinin gerektiğini, ağır makine ve metal işleme konusunda yatırım yapılmamasını öngörmektedir. Dahası, raporun 125 inci sayfasından başlayarak, Amerika Birleşik Devletlerinin, Türkiye'de karayolu yapımı yasasını nasıl desteklediğinin ve demiryolu yapımından vazgeçilmesi gerektiğinin anlatılmakta olmasıdır.

Böylece, daha o yıllardan bugüne Türkiye, demiryolu ulaşımını o kadar ihmal etmiştir ki, örneğin, yüzölçümü ülkemizin yarısından da az olan İngiltere'de demiryolu uzunluğu 16 500 kilometre, Almanya'da 26 400 kilometre, küçücük İtalya'da 16 bin kilometre, Fransa'da 32 500 kilometre iken, ülkemizdeki demiryolu uzunluğu 10 400 kilometrede kalmıştır. Kaldı ki, bu Avrupa ülkeleri, demiryolları yatırımlarını, bugünün taşımacılığına dahi cevap verecek şekilde geçen yüzyılda tamamlamışlardır.

Buna mukabil, Türkiye'de karayolu taşımacılığı ve buna bağlı olarak karayolu yapımı hızlanmış ve bugün 60 bin kilometreye ulaşmıştır. Doğal olarak araç sayısa da artarak 1995 yılı sonu rakamlarıyla 6,5 milyonu aşmıştır. Böylece, günümüzde yolcu taşımacılığının yüzde 96'sı, yük taşımacılığının da yüzde 92'si karayoluyla yapılır hale gelmiştir.

Sayın milletvekilleri, ülkemizdeki 6,5 milyon aracın 550 bin adedini kamyonlar teşkil etmektedir ki, bu sayı Avrupa'daki kamyon sayısının 2 katıdır. Mevcut trafiğe, ülkemizin uluslararası transit trafiğe açık olması da eklenince, yollarımızda seyreden ağır taşıt trafik oranı çok yüksek düzeylere ulaşmaktadır.

Aşırı yükleme nedeniyle ağır seyreden kamyon trafiğinin çok yoğun olması, hem trafik kazalarının artmasına hem de karayollarımızın çabuk bozulmasına neden olmaktadır. 13 tonluk 1 adet kamyon dingilinin yoldaki tahribatının 11 bin adet otomobilin yapacağı tahribata eşdeğer olduğuna dikkat edilirse, tehlikenin ne kadar büyük olduğu daha iyi anlaşılacaktır.

Bu cümleden olmak üzere, yollarımızda böylesine ağır tonajlı kamyonlar olması dolayısıyla, yolların tahrip olması önlenebilse, araçların ödedikleri benzin, yağ, lastik, amortisman gibi taşıt işletme giderlerinden yılda 77 trilyon lira tasarruf sağlanacağı bilimsel bir araştırmada ortaya çıkmıştır.

Sayın milletvekilleri, bugüne kadar Türkiye'de hiçbir hükümet ciddî olarak demiryolu taşımacılığına önem vermemiştir. Örneğin, 1994'te karayolları yatırımına ayrılan pay yüzde 73 iken, demiryolu yatırımına sadece yüzde 7 pay ayrılmıştır; demiryollarına hiç imkân tanınmamıştır; bırakın yeni yol açılmasını, mevcut yolların bakım çalışması için dahi yeterli destek sağlanmamıştır. 1950'den bu yana demiryolları hep bir kenara itilmiştir, sürekli zarar eden bir kuruluş olarak kalmıştır. Oysa, dünyada, ulaştırma sektöründe, çevre, az gürültü, enerji, emniyet ve ekonomik olması gibi avantajları nedeniyle demiryoluna büyük önem verilmektedir.

Demiryolu, bugünkü olumsuz görünümüne rağmen, karayolu taşımacılığından tam 4 kat daha ucuz yük taşımacılığı yapmaktadır.

Demiryolu yapımının pahalı olduğu gibi genel bir kanaat yaygındır; ama, yanlıştır; demiryolu maliyeti, karayoluna nazaran düz arazide yüzde 45, orta engebeli arazide yüzde 26 oranında daha ucuzdur, daha ekonomiktir. Oysa, faydalı ömür yılı olarak, demiryollarının 30 yıl ömrü olmasına karşın, karayolunun ömrü 15 yıldır. Bakım ve işletme maliyetlerindeyse, demiryolu tartışmasız bir üstünlük sergilemektedir.

Sayın milletvekilleri, Meclise, şunu arz etmek istiyorum: Görüşmekte olduğumuz yasa tasarısı, olabildiğince, ülkemizdeki karayolu trafiğini düzenlemek, trafik canavarını durdurabilmek için yenilikler getirmektedir; caydırıcı önlemler ve para cezaları içermektedir; ancak, bunlar çare değildir, olamaz da. Türkiye'nin, bu konuda köklü bir çözüme ihtiyacı vardır. Ne yazık ki, Türkiye'nin bir ulaşım politikası yoktur; sistem tamamen kopuktur.

Bu nedenle, ülkemiz, acilen, ulaştırma politikasını çok ciddî bir şekilde gözden geçirip, belirlemek zorundadır; yolcu ve yük taşımacılığında, daha ekonomik ve güvenli olan, demiryolu ve denizyolu taşımacılığına önem vermek zorundadır; demiryollarını, çağdaş ülkelerdeki gibi, teknolojik yeniliklere açmak ve yeni hatlar kurmak zorundadır.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Karaa, eksüreniz 1 dakikadır.

EMİN KARAA (Devamla) – Sayın Başkan, sayın milletvekilleri; aksi takdirde, mevcut yasalarımızda yaptığımız değişiklikler ve alınacak önlemler geçici olacak ve ne yazık ki, binlerce insanımız ölmeye devam edecektir.

Sonuç olarak, Türkiye, ulaşım konusunda gerçekçi bir devlet politikası oluşturmak zorundadır.

Saygılarımı sunuyorum efendim. (DSP ve ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Karaa.

Şahsı adına, Sayın Ülkü Güney; buyurun efendim.

Sayın Güney, süreniz 10 dakikadır.

ÜLKÜ GÜNEY (Bayburt) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; bugün, burada, 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun bazı maddelerini değiştirmek için, Hükümet tarafından önümüze getirilen kanun tasarısını görüşüyoruz. Ben de, bu tasarı üzerinde, şahsî görüşlerimi ifade etmek istiyorum.

Muhterem arkadaşlarım, yıllardır, trafikle ilgili sorunlar, trafikle ilgili facialar, trafikle ilgili problemler Türkiye'nin gündeminden bir türlü gitmemiştir ve her geçen gün de, bu problemler ağırlığını artırarak devam edegelmiştir. Öyle ki, bugün, artık, Türkiye'de trafik kazalarının bilançolarına baktığımız zaman, sadece, ortalama günde 26 vatandaşımızın hayatını kaybetmiş olmasını söylememiz, bu facianın en belirgin noktasını teşkil etmektedir; yaralananlar ve bunun dışında, trilyonlarca millî servet kaybı... Bunları, fazla zaman almamak için, tamamen nemalandırmak istemiyorum; zaten bunları biliyorsunuz.

Bu yasa çıkmalıydı. Bu yasanın çıkması için, bütün hükümetler büyük gayret gösterdiler. 53 üncü Hükümet olarak, biz, bu yasa tasarısını hazırladık ve Başbakanlığa sunduk; Meclis gündemine gelmiş idi. Şimdi, memnuniyetle müşahede ediyorum ki, Değerli İçişleri Bakanı ve Hükümet, bu konuyu gündeme getirmişlerdir; bu bakımdan, kendilerine teşekkür ediyorum. Ayrıca, bu kanun tasarısının hazırlanmasında büyük emeği geçen bürokratlara da huzurlarınızda teşekkür etmek istiyorum.

Muhterem arkadaşlarım, tabiî ki, kanun çıkarmak faciaları önlemeye yetmez. İstediğiniz kadar kanun çıkarın, istediğiniz kadar güzel metinler hazırlayın, bunlarla, bu faciaları mutlaka önleyebiliriz noktasında değiliz; bu, hele Türkiye gibi bir ülkede mümkün değildir. Şunu da unutmamak lazım ki, Türkiye'de, bugünkü mevcut Trafik Yasası, bu faciaları önlemenin çok gerisindedir, yetersizdir; mutlaka, bu yasanın değiştirilmesi lazım idi; ama, bu yasayı, uygulayabilirliği olan şekille çıkarmamız ve uygulamamız lazım. Yoksa, eğer, çok güzel ifadeler taşıyan bu tasarıyı burada kabul eder ve yasalaştığında uygulayamazsak, o zaman, biz, boşuna zaman kaybetmiş oluruz.

Kanaatimce, Türkiye'de trafik kazalarının önlenmesinde en önemli etken eğitimdir; bu nokta, bu yasa tasarısında dikkate alınmıştır. Yasa tasarısını tetkik ettiğimiz zaman, eğitimle ilgili olumlu maddeleri görüyoruz. Okullarda, radyo ve televizyonlarda trafik eğitimi verilmesi hükmü getirilmiştir; bu kanımca son derece olumlu bir olgudur. Eğer, biz, bu konuyu okullarda, radyo ve televizyonlarda devamlı ve ciddî bir şekilde işleyebilirsek, trafik eğitiminde mutlaka bir merhale katetmiş oluruz.

Ayrıca, üniversite ve yüksekokullar ile lise dengi okullarda zorunlu trafik, ilk yardım, motor derslerinden başarılı olanlar, sürücü kurslarında bu derslerden muaf tutulmuşlardır. Bu, şu demektir: Verilen bu eğitimi alanlar, bu eğitimde başarılı olanlar, artık sürücü kurslarına da gitmeyeceklerdir. Dolayısıyla, o insanları motive etmek için getirilmiş bir maddedir; bu da olumludur.

Başarılı sürücü ve trafik personelinin ödüllendirilmesi; ayrıca, polis okullarımızdan bazılarında sadece trafik eğitimi verilmesi, yine bu tasarının, bana göre, en olumlu yanlarındandır.

Muhterem milletvekilleri, eğer, biz, trafikteki kazaları, faciaları asgarîye indirmek istiyorsak, evvela yapacağımız şey, trafik eğitimini halka indirmek, okullara indirmek ve bunu halka benimsetmektir. Bence, temel prensibimiz bu olmalıdır. Kanun tasarısındaki bu maddeleri, mevcut hükümetler, eğer dikkatli bir şekilde uygularlarsa, bundan, iyi bir sonuç alacağımız kanaatindeyim.

Yine, bu kanun tasarısıyla getirilen bazı olumlu yönlere birlikte bir bakalım: Hepinizin bildiği gibi, cezayla, sadece birtakım ceza artırımlarıyla trafik kazaları önlenemez. Bugün 500 bin lira olan bir cezayı, siz, 2 milyon liraya çıkarmakla "biz bunu önledik" diyemezsiniz. Bu, yanlış bir yöntemdir; cezayla bir noktaya varamazsınız; ama, tabiî, çağın gerisinde kalmış, günün gerisinde kalmış cezaları da güne uydurmakta büyük fayda vardır. Bu da yapılmıştır; kanımca doğrudur.

Muhterem arkadaşlarım, trafikte en önemli eksikliklerimizden biri koordinasyon eksikliğidir. Bu koordinasyon eksikliği, genellikle bakanlıklararasındaydı ve hepinizin bildiği gibi, Adalet Bakanlığının, İçişleri Bakanlığının, Bayındırlık Bakanlığının ve Millî Eğitim Bakanlığının, dolaylı dolaysız trafikle ilişkileri vardı; ama, bugüne kadar bu ilişkiler koordine edilmemişti. Şimdi, bu kanun tasarısına baktığımız zaman, burada gördüğümüz iki yeni kuruluş var; bu kuruluşlardan bir tanesi, Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, ki, bu bakanlıkların koordinasyonunu sağlıyor, kanımca çok önemlidir, zorunludur; ikincisi de Karayolu Trafik Güvenliği Kuruludur. Bu da son derece yerinde yapılmış bir kuruldur. Her iki kurulun da işlemesiyle, işlerliğe kavuşturulmasıyla bu koordinasyonun sağlanacağına inanmaktayım.

Muhterem arkadaşlarım, diğer bir konu da sınavdır; yani, sürücülere yapılan sınav ve verilen sınav belgeleridir. Bunun da, tamamen Millî Eğitim Bakanlığına bırakılarak, tek elden yapılması sağlanmıştır ve doğrudur.

Ayrıca, yine, özellikle kırsal bölgelerde -polisin olmadığı bölgelerde- trafik düzenlemesinin jandarmaya devri olumlu bir yöntemdir ve doğrudur. Burada asıl doğru olan nokta, sadece jandarmaya verilme şeklinde değil, rütbeli jandarmaya ve trafikle ilgili olarak eğitilmiş jandarmaya verilmesidir ve bunun bu şekilde uygulanmasında büyük fayda vardır. Aksi halde, kırsal bölgelerdeki trafik kazalarında, büyük bir kazadan sonra, trafik ekibini, bazen saatlerce -sekiz on saat- beklediğiniz oluyor ve gerek vatandaş üzerinde gerekse oradaki yaralılar, araç gereç üzerinde büyük sıkıntılar yaratıyor.

Muhterem arkadaşlarım, bir de teşhir meselesi var. Türkiye'de trafik kazaları oluyor, çoğu zaman, büyük bir kaza olduğunu duyuyoruz, bazı firmaların yaptığını duyuyoruz; ama, ciddî olarak, bunları kimler yapıyor, acaba hangi firmalar güvenlidir, hangi firmalar güvensizdir, buna ait hiçbir bilgimiz yok.

(Mikrofon otomatik cihaz tarafından kapatıldı)

BAŞKAN – Sayın Güney, 1 dakikadır eksüreniz.

ÜLKÜ GÜNEY (Devamla) – Bu firmaların, kaza yapan, sık sık kazaya sebep olan bu firmaların, bana göre, radyo ve televizyonda teşhir edilmesi de doğrudur.

Ayrıca, karayollarında, umumî araçlarda sigara içme yasağı; yine, özel arabalar dahil hepsinde, telefon vesaire gibi araçların kullanılmamasının getirilmesi de normaldir.

Mutlaka, diğer arkadaşlarım maddeler üzerinde fikirlerini serdedeceklerdir, çok güzel yeni fikirler ve bazı yeni önergeler de gelecektir. Bunun mükemmel bir kanun olarak çıkacağına inanıyorum. Bütün grupların bu konuya olumlu bakmalarından büyük bir mutluluk duyuyorum.

Kanunun ülkemize, milletimize hayırlı uğurlu olmasını diliyor, hepinize saygılarımı sunuyorum. (ANAP, DSP ve CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Güney.

Tasarının tümü üzerindeki görüşmeler tamamlanmıştır.

Maddelerine geçilmesini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Maddelere geçilmesi kabul edilmiştir.

1 inci maddeyi okutuyorum:

Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi; Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi; 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı

MADDE 1. – 13.10.1983 tarih ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 3 üncü maddesinde yer alan "Sürücü" ve "İş makineleri" tanımları aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve maddeye "Sürücü" tanımından sonra gelmek üzere "Şoför"; "Kamu hizmeti taşıtı" tanımından sonra gelmek üzere, aşağıdaki "Personel servis aracı", "Umum servis aracı" ve "Kamp taşıtı" tanımları eklenmiştir.

"Sürücü : Karayolunda motorlu veya motorsuz bir aracı veya taşıtı sevk ve idare eden kişidir.

Şoför : Karayolunda, ticarî olarak tescil edilmiş bir motorlu taşıtı süren kişidir.

İş makineleri : Yol inşaat makineleri ile benzeri tarım, sanayi, bayındırlık, millî savunma ile çeşitli kuruluşların iş ve hizmetlerinde kullanılan; iş amacına göre üzerine çeşitli ekipmanlar monte edilmiş; karayolunda insan, hayvan, yük taşımasında kullanılamayan motorlu araçlardır.

Personel servis aracı : Herhangi bir kamu kurum ve kuruluşu veya özel veya tüzelkişilerin personelini bir akit karşılığı taşıyan şahıs veya şirketlere ait minibüs ve otobüs türündeki ticarî araçlardır. Kamu kurum ve kuruluşları ile özel ve tüzelkişilere ait araçların kendi personelini veya yolcusunu taşıma işi bu tanımın kapsamına girmez.

Umum servis aracı : Okul taşıtları ile personel servis araçlarının birlikte değerlendirilmesidir.

Kamp taşıtı : Yük taşımasında kullanılmayan; iç dizaynı tatil yapmaya uygun teçhizatlarla donatılmış, hizmet edebileceği kadar yolcu taşıyabilen motorlu taşıttır."

BAŞKAN – 1 inci madde üzerinde önerge yoktur.

Söz isteyen?.. Yok.

1 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

2 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 2. – Aynı Kanunun ikinci kısım başlığı ile 4 üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“İKİNCİ KISIM

Kurullar, Kuruluşlar, Komisyonlar, Görev ve Yetkileri

Görevli Kurullar ve Kuruluşlar :

Madde 4. – Karayolu güvenliği konusunda hedefleri tespit etmek, uygulatmak ve koordinasyonu sağlamak amacıyla aşağıdaki kurullar oluşturulmuştur.

a) Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu;

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu Başbakan’ın başkanlığında, Adalet, İçişleri, Maliye, Millî Eğitim, Bayındırlık ve İskân, Sağlık, Ulaştırma, Orman Bakanları ve Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğünün Bağlı Olduğu Bakan ile Jandarma Genel Komutanı, Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı Müsteşarı, Emniyet Genel Müdürü ve Karayolları Genel Müdüründen oluşur.

Gereği halinde diğer bakanlar da Kurul’a çağrılabilir.

Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca hazırlanarak, Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunca uygun görülen önerileri değerlendirerek karara bağlar ve kararlarının yaşama geçirilmesi için gerekli koordinasyon önlemlerini belirler.

Kurul yılda iki defa olağan, Başbakanın gerek görmesi halinde de olağanüstü olarak, gündemle toplanır.

Kurulun sekreterya görevi Emniyet Genel Müdürlüğünce yapılır.

Kurulun çalışmasına ilişkin esas ve usuller, Bakanlar Kurulu tarafından çıkarılacak yönetmelikle belirlenir.

b)Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu;

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Hizmetleri Başkanının başkanlığında, Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu’na katılan kamu kurumlarının en az daire başkanı seviyesinde görevlileri; Jandarma Genel Komutanlığı, Türk Standartları Enstitüsü Başkanlığı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcisi ile İçişleri Bakanlığınca uygun görülen trafikle ilgili üniversite, Türkiye Mimar ve Mühendis Odaları Birliği, Türkiye Trafik Kazalarını Önleme Derneği ve Trafik Kazaları Yardım Vakfının birer temsilcisi ve Başkent Büyükşehir Belediye Başkanından oluşur. İhtiyaç duyulan konularda bilgilerine başvurmak üzere diğer kurum ve kuruluşlardan temsilci çağrılabilir.

Kurul ayda bir toplanır, zorunlu hallerde başkan tarafından toplantıya çağrılabilir.

Karayolu Trafik Güvenliği Kurulu, Trafik Hizmetleri Başkanlığınca Trafik hizmetlerinin çağdaş ve güvenli bir şekilde yürütülmesi amacıyla önerilen veya katılacak temsilcilerce önerilecek önlemlerin uygulanabilirliğini tartışarak karara bağlar.

Kurul katılması gereken üyelerin salt çoğunluğu ile toplanır ve katılanların çoğunluğu ile karar verir.

Kurulun sekreterya görevi ilgili daire başkanlığınca yapılır.

Kurulun görev ve yetkileri şunlardır;

1. Trafikle ilgili kuruluşlar arasında koordinasyon sağlanmasına ilişkin önerilerde bulunmak,

2. Trafik kazalarının azaltılmasına ilişkin önerilerde bulunmak,

3. Uygulamada görülen aksaklıkları tespit etmek,

4. Kendi görev alanına giren konularla ilgili yasal düzenlemeden kaynaklanan eksiklikleri belirlemek.

Bu Kanunla ve trafik hizmetleri konusunda diğer kanunlarla verilen görevler;

a)İçişleri Bakanlığınca,

b) Bu Kanunla yetkili kılınan diğer bakanlık, kuruluş ve belediyelerce, İçişleri Bakanlığı ile işbirliği içinde,

Yürütülür.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?..

EKREM PAKDEMİRLİ (Manisa) – Şahsım adına söz istiyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Madde üzerinde, şahsı adına, Sayın Ekrem Pakdemirli; buyurun efendim.

Süreniz 5 dakikadır.

EKREM PAKDEMİRLİ (Manisa) – Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Değerli arkadaşlarım, burada, görevli kurullar ve kuruluşlar olarak iki kuruldan bahis var; biri Karayolu Güvenliği Yüksek Kurulu. Burada, atanmışlarla seçilmişleri bir araya getiriyoruz ve onların karar almasını istiyoruz. Bu, Anayasaya aykırılık teşkil ediyor. Bu, Devlet Planlama Teşkilatında da çıkmıştı. Sonra, Yüksek Planlama Kurulu Kanununu değiştirirken bir düzeltme yapıldı.

Bakın, İçişleri Bakanı, karşısında Jandarma Genel Komutanı ve Emniyet Genel Müdürü olacak. Bunlar, birbirlerinin karşıt görüşlerini de savunabilecekler. Bunu, hem idarî mekanizma yönünden açıklamak hem de Anayasa yönünden buna bir cevaz vermek mümkün değil; yanlışlık var. Bu kurullarda bu arkadaşların olması lazım; ama, maddede "Jandarma Genel Komutanı, Emniyet Genel Müdürü ve Karayolları Genel Müdürü, oy hakkı olmaksızın burada bulunur" dersek, yine fikirlerini ifade etmiş olurlar; hem idarî açıdan bir tezat teşkil etmez hem de Anayasaya uygun olur.

Saygılarımla.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Pakdemirli.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

3 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 3. – Aynı Kanunun 5 inci maddesinin (a) bendinin birinci fıkrası ile (b) bendinin 8 numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve (b) bendine, 11 numaralı alt bent eklenmiştir.

“Bu Kanunla, Emniyet Genel Müdürlüğüne verilen görevler, Emniyet Genel Müdürlüğüne bağlı olarak kurulan Trafik Hizmetleri Başkanlığınca yürütülür. Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Emniyet Genel Müdür Yardımcısı tarafından yürütülür. Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez, bölge, il ve ilçe trafik zabıta kuruluşları Trafik Hizmetleri Başkanlığına bağlı olarak çalışır.

8. Sürücülerin belgelerini vermek.

11. Hasar tazminatı ödemelerini hızlandırmak amacıyla sigorta şirketlerince istenecek gerekli bilgi ve belgeleri vermek.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Sayın Komisyon, maddenin yazılışı bakımından ilk paragrafta, ilk fıkrada, "11 numaralı alt bent eklenmiştir" diyorsunuz; ancak, 11 zaten var, 12 diye değiştirilsin mi?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – 12 olacak efendim.

BAŞKAN – Peki.

Komisyonun vurguladığı biçimde, maddeyi, 11 numaralı alt bendi "12 numaralı alt bent" olarak değiştirilmiş şekliyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

4 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 4. – Aynı Kanunun 6 ncı maddesinin birinci fıkrası (a) bendinin birinci fıkrası yürürlükten kaldırılmış, (b)bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“b) Genel Zabıta :

Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarma, trafik eğitimi almış subay veya astsubaylar gözetiminde yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Madde üzerinde önerge vardır; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 99'a 1 inci ek sıra sayılı kanun tasarısının 4 üncü maddesinin (b) bendinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Zeki Çakan Saffet Arıkan Bedük

Bartın Ankara

Anavatan Partisi Grup Başkanvekili Doğru Yol Partisi Grup Başkanvekili

Salih Kapusuz Hasan Hüsamettin Özkan

Kayseri İstanbul

Refah Partisi Grup Başkanvekili Demokratik Sol Parti Grup Başkanvekili

Önder Sav

Ankara

Cumhuriyet Halk Partisi Grup Başkanvekili

MADDE 4.- Aynı Kanunun 6 ncı maddesinin 1 inci fıkrasının (a) bendinin birinci fıkrası yürürlükten kaldırılmış, (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“b) Genel Zabıta :

Trafik zabıtasının bulunmadığı veya yeterli olmadığı yerlerde polis; polisin ve trafik teşkilatının görev alanı dışında kalan yerlerde de jandarmada trafik eğitimi almış subay veya astsubaylar, yönetmelikte belirtilen esas ve usullere uygun olarak, vali onayı ile trafiği düzenlemeye ve trafik suçlarına el koymaya görevli ve yetkilidir.”

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Önergeye iştirak ediyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkanım, şöyle bir konu var, onu dikkatlere arz etmek istiyorum: Burada, kırsal alanda zaman zaman meydana gelen trafik kazalarında, tabiî, subay, assubay dışındaki bazı uzman erbaş, sair rütbeli personelin de vazıyet etmesi, orada duruma el koyması söz konusu; tabiî, bu, bir trafik kontrolü veya sair bir işlemin fiilen yapılması anlamında değil de, orada hiç olmazsa güvenlik tedbirlerini alması yönünde var. O açıdan, Komisyonda "gözetiminde" sözcüğü konulmuş. Yoksa, bir jandarma erinin veya daha küçük rütbelilerin fiilen bir kontrol yapması amacını gözetmiyor bu madde. Oraya bir açıklama getirmek istedim.

BAŞKAN – Evet...

Komisyon önergeye katılıyor.

Sayın Hükümet açıklamasını yaptı.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Maddeyi, kabul edilen önergedeki değişiklik doğrultusunda oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Madde 5'i okutuyorum:

MADDE 5. – Aynı Kanunun 7 nci maddesinin (j) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“j) Tescile bağlı araçların muayenelerini yapmak veya yaptırmak ve bu Kanunun 13, 14, 16, 17, 18, 35, 47/a ve 65 inci maddeleri hükümlerine aykırı hareket edenler hakkında suç veya ceza tutanağı düzenlemek; 47 nci maddenin (b), (c) ve (d) bentlerinde belirtilen kural ihlallerinin tespiti halinde, durumu bir tutanakla belirlemek ve gerekli işlemin yapılması için en yakın trafik kuruluşuna teslim etmek,”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Madde 6'yı okutuyorum:

MADDE 6. – Aynı Kanunun 8 inci maddesinin birinci fıkrasının (a)bendinin 2 ve 3 numaralı alt bentleri ile (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“2) Resmî ve özel kurslarda eğitilenlerin sınavlarını yapmak, başarılı olanlara sertifika verilmesini sağlamak,

3) Okulöncesi, okuliçi ve okuldışı trafik eğitimini düzenleyen trafik genel eğitim planı hazırlamak ve ilgili kuruluşlarla işbirliği yaparak uygulamak.

b) Sağlık Bakanlığı :

1. Karayollarında meydana gelen trafik kazaları ile ilgili ilk ve acil yardım hizmetlerini planlamak ve uygulamak,

2. Trafik kazalarında yaralananların en kısa zamanda sağlık hizmetlerinden istifadelerini temin etmek üzere, İçişleri Bakanlığı’nın uygun görüşü de alınarak karayolları üzerinde ilkyardım istasyonları kurmak, bu istasyonlara gerekli personeli, araç ve gereci sağlamak,

3. Her ilde trafik kazaları için eğitilmiş sağlık personeli ile birlikte yeteri kadar ilk ve acil yardım ambulansı bulundurmak,

4. Bu Kanunla ve mevzuatla verilen trafikle ilgili diğer görevleri yapmak.

Üniversitelere bağlı hastaneler ve diğer bütün resmî ve özel sağlık kurum ve kuruluşları, acil olarak kendilerine getirilen trafik kazası geçirmiş kişilere, Sağlık Bakanlığı tarifesini uygulamak suretiyle, vermiş oldukları hizmetlerin bedelinin tamamını yükümlü sigorta şirketlerinden tahsil ederler.

Sağlık Bakanlığı bu görevlerin yerine getirilmesi ile ilgili olarak; verilen hizmetlerin bedellerini yükümlü sigorta şirketlerinden tahsil etmek için Maliye Bakanlığının görüşünü alarak dönersermaye saymanlığı kurar. Bu amaçla dönersermaye saymanlığı tarafından tahsil edilen gelirin tamamı, bu Kanun ile Sağlık Bakanlığına verilen görevlerin yerine getirilmesinde kullanılır.

Sağlık Bakanlığı tarafından yapılan harcamaların tamamı Sağlık Bakanlığı DönerSermaye İşletmesine 8 işgünü içinde yükümlü sigorta şirketlerince ödenir. Sağlık Bakanlığı Trafik Hizmetleri Döner Sermaye İşletmesinin verdiği hizmetler için uygulayacağı fiyat tarifesi, Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunun da uygun görüşü alınarak Sağlık Bakanlığınca belirlenir. Sigorta şirketleri, zorunlu mali sorumluluk sigortası geçerli teminat limitleri ve şartları dahilinde ödemekle yükümlü bulundukları tutarı aşan kısmı için Garanti Fonuna başvurur. Buna ilişkin usul ve esaslar Sağlık Bakanlığının görüşü alınarak Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlıkça çıkarılacak bir yönetmelikle düzenlenir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?..

HALİL İBRAHİM ÖZSOY (Afyon) – Sayın Başkan, şahsım adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

Süreniz 5 dakikadır.

HALİL İBRAHİM ÖZSOY (Afyon) – Sayın Başkan, değerli milletvekilleri; görüşülmekte olan Trafik Yasa Tasarısının 6 ncı maddesi üzerinde görüşlerimi açıklamak için söz almış bulunuyorum; hepinizi saygıyla selamlarım.

Bu maddede üç ana konu var. Üç büyük müesseseye, daha doğrusu bakanlığa görev verilmekte ve bu görev veriliş de, bir kanun şeklinde değil, bir yaptırım değil, âdeta bir tavsiye kararı şeklinde ifadelerle ifade bulmaktadır.

Bugün, trafik kazalarında ölümler, yüzde 80 oranında ilk yarım saatte cerayan etmektedir ve bunu, senelerden beri, Trafik Kazalarını Önleme Derneği Başkanı Sayın Rıdvan Ege her platformda savunmuştur. Eğer, siz, ilk yarım saatte trafik kazası geçirip yaralananlara müdahale etmezseniz, ondan sonra yapacağınız tüm masraflar ve kurtarma çalışmaları, ancak yüzde 10'la münhasır kalacaktır. Bu yüzde 10 için, İçişleri Bakanlığının görüşü alınarak ve Sağlık Bakanlığının bugünkü bütçesi de göz önüne alınarak, karayollarımız üzerinde ilkyardım evleri veya istasyonları kurulacak, oralara ambulanslar ve personel yetiştirilecek... Zaten, Sağlık Bakanlığı, bugün, Türkiye'deki temel sağlık hizmetlerini yürütmekten âciz. Madde, âdeta, bu kanunla yeni bir yük getirmenin yapılmaması için veya bu kanunun hayata geçirilmemesi için konulmuş bir madde gibi gelmektedir, hayalî bir madde gibi gelmektedir. Biz, kanun çıkarırken, bunu, hayata ne derecede, ne kadar çabuk ve ne kadar ucuz geçirebiliriz diye çalışmalıyız.

O yönüyle, burada, aslında hedef olacak nokta, özellikle trafik kazalarının yüzde 65'i şehirlerarası yollarda cereyan etmektedir. Gece yarısı iki arabanın çarpışması neticesi meydana gelen trafik kazasını ilkyardım merkezine bildirinceye kadar, ilk müdahaleyi sağlam kalan şoförün yapması gerekir. Burada, sağlam kalan şoför, eğer, ilkyardım konusunu bilmiyorsa, bir parlamenter arkadaşımıza yapıldığı gibi, ilk müdahale yanlış olacak ve onun hayat boyu tetrapleji veyahut da felçli kalmasına sebep olacaktır. O yüzden, Sağlık Bakanlığına bu kadar yük getirileceğine veya Millî Eğitim Bakanlığına yük getirileceğine, sürücü kursu verilmeden evvel, sürücü kursuna hermüracaat edenin, bakanlıkça üç veya altı ay eğitildikten sonra, ilkyardım sertifikası alması şartı getirilmelidir. Bu şart getirilmeden, ne kadar ilkyardım istasyonu açarsanız açın, ne kadar gösterişli ambulanslar yerleştirirseniz yerleştirin, ilk yarım saatte yapamayacağınız müdahaleden dolayı, trafik kazalarındaki ölüm oranını azaltmanız mümkün değildir.

Saygılar sunuyorum. (ANAP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Çok teşekkür ediyorum duyarlılığınız için.

6 ncı maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Değerli milletvekilleri, tasarı biraz hızlı gidiyor; Divan Kâtibi arkadaşımızın oturarak okumasını oylarınıza sunmak istiyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Buyurun, oturarak okuyun efendim.

7 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 7. – Aynı Kanunun 12 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Madde 12. – İl ve İlçe Trafik Komisyonları’nın kuruluşu ile görev ve yetkileri :

a) Kuruluş :

İl sınırları içinde mahalli ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliği bakımından Yönetmelikte gösterilen konular ve esaslar çerçevesinde, illerde vali veya yardımcısının başkanlığında, belediye, emniyet, jandarma, millî eğitim, karayolları ve Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna bağlı ilgili odanın temsilcileri; Valilikçe uygun görülen trafikle ilgili üniversite, oda, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların birer temsilcisinden oluşan İl Trafik Komisyonu, ilçelerde kaymakamın başkanlığında, aynı kuruluşların yöneticileri veya görevlendirecekleri temsilcilerinin katıldığı İlçe Trafik Komisyonu kurulur.

Kuruldaki üniversite, vakıf ve kamuya yararlı dernek veya kuruluşların temsilcilerinin toplam sayısı 3’ü geçemez.

Kuruluşu bulunan yerler hariç, İlçe Trafik Komisyonlarına karayolları temsilcisinin katılması zorunlu değildir.

Gündem konuları vali veya kaymakamlar tarafından belirlenir.

Bu komisyonlara, oy hakkı olmaksızın görüşleri alınmak üzere, diğer kuruluş temsilcileri de çağrılabilir.

Kararlar oy çokluğu ile alınır. Oyların eşitliği halinde başkanın bulunduğu taraf çoğunluk sayılır.

İl Trafik Komisyonu kararları valinin onayı ile yürürlüğe girer.

İl ve İlçe Trafik Komisyonu kararlarını bütün resmî ve özel kuruluşlar uygulamakla yükümlüdür.

İlçe Trafik Komisyonu kararları, İl Trafik Komisyonunca incelenip Vali tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

b) Görev ve yetkiler :

1. İl sınırları içinde mahallî ihtiyaç ve şartlara göre trafik düzeni ve güvenliğini sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak,

2. Trafiğin düzenli bir şekilde akımını sağlamak bakımından alt yapı hizmetleri ile ilgili tedbirleri almak, trafikle ilgili sorunları çözümlemek, bütün ülkeyi ilgilendiren Trafik Güvenliği Yüksek Kurulunun müdahalesini gerektiren hususları İçişleri Bakanlığına iletmek,

3. Karayolu taşımacılığına ait mevzuat hükümleri saklı kalmak üzere, trafik düzeni ve güvenliği yönünden belediye sınırları içinde ticarî amaçla çalıştırılacak yolcu ve yük taşıtları ile motorsuz taşıtların çalışma şekil ve şartları, çalıştırılabileceği yerler ile güzergâhlarını tespit etmek ve sayılarını belirlemek,

4. Gerçek ve tüzelkişiler ile resmî ve özel kurum ve kuruluşlara ait otopark olmaya müsait boş alan, arazi ve arsaları geçici otopark yeri olarak ilan etmek ve bunların sahiplerine veya üçüncü kişilere işletilmesi için izin vermek,

5. Bu Kanunla ve diğer mevzuatla verilen görevleri yapmak.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

8 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 8. – Aynı Kanunun 18 inci maddesi ninbirinci fıkrasının (b) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“b) Belediyelerce bu iznin verilmesinde, trafik güvenliği bakımından bu tesisler hakkındaki Yönetmelikte belirlenen şartların yerine getirilmesini sağlamaları ve ayrıca Karayolları Genel Müdürlüğünün yapım ve bakımından sorumlu olduğu karayolu kenarında yapılacak ve açılacak olanların bu yollara bağlantıları için bu Genel Müdürlüğün ilgili bölge müdürlüğünden uygun görüş almaları”.

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

9 uncu maddeyi okutuyorum:

MADDE 9. – Aynı Kanunun 20 nci maddesi ninbirinci fıkrasının (d) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“d) Tescil edilmiş araçların her çeşit satış ve devirleri, aracın motorlu taşıtlar vergisi ile tescil plakasına yazılmış trafik para cezası borcu bulunmadığına dair belgenin ibrazı halinde araç sahibi adına düzenlenmiş tescil belgesi esas alınarak noterlerce ya da trafik şubeleri ve bürolarında yetkili memurlarca yapılır.

Bu satış, noterler ve trafik şubeleri ve bürolarında yetkili memurlarca tescil belgesine tarih konularak ve tasdik edilmek suretiyle işlenir. Ayrıca, tescil edilmiş araçların satış ve devir işlemleri noterler tarafından siciline işlenmek üzere işlemin tamamlanmasını müteakip en geç 15 iş günü içinde ilgili tescil kuruluşu ile Vergi Dairesi Müdürlüğüne bildirilir. Trafik şubeleri ve bürolarının vergi dairesi müdürlüklerine satış işlemlerini bildirmesi üzerine, intikal eden araçların vergi kayıtları, satış sözleşmesinin düzenlendiği tarih itibarıyla, 197 sayılı Motorlu Taşıtlar Vergisi Kanunu hükümleri uyarınca önceki malikin vergi mükellefiyetine son verilir. Ayrıca, yeni malik adına vergi mükellefiyeti tesis edilir.

Tescil sürelerini geçirdiği tespit edilen araçlar trafikten men edilir. Aracın trafikten men edildiği yer tescil kuruluşunda, aracın alıcı adına tescil işlemleri yaptırılır. Bu süre içinde araçta veya taşınan yükte meydana gelecek zararlar, yeni araç sahibine aittir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

10 uncu maddeyi okutuyorum:

MADDE 10. – Aynı Kanunun 22 nci maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinin 2 numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

2. “Özel veya tüzelkişilere ait olanlardan; tarım kesiminde kullanılanlar ziraat odalarınca, tarım kesiminde kullanılanların dışında kalan ve sanayi, bayındırlık ve diğer kesimlerde kullanılanların tescilleri, üyesi oldukları ticaret, sanayi veya ticaret ve sanayi odalarınca,”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

11 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 11. – Aynı Kanunun 26 ncı maddesinin ikinci ve üçüncü fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Araçların dışında bulundurulması zorunlu işaretlerden başka, araçlara; reklam, yazı, işaret, resim, şekil, sembol, ilan, flama, bayrak ve benzerlerinin takılması, yazılması, sesli ve ışıklı donanımların bulundurulması ve izin verilmesine dair esas ve usuller ile diğer hususlar İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikte gösterilir.”

Ticarî araçlarda bulundurulmasına izin verilen reklamlar için bu kurumlarca alınan reklam bedelinin % 25’i Trafik Hizmetlerini Geliştirme Fonu hesabına aktarılır. Bu madde uyarınca belirtilen fona aktarılan tutarların tamamı münhasıran trafik hizmetlerinde kullanılır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

12 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 12. – Aynı Kanunun 29 uncu maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Madde 29. – Araçların yapım ve kullanma bakımından karayolu yapısına ve trafik güvenliğine uyması zorunludur. Yapım safhasında, araçların Tip Onayı Yönetmeliği ile buna bağlı diğer yönetmeliklerin çıkarılmasına Sanayi ve Ticaret Bakanlığı yetkilidir. Tip Onayı Yönetmeliği ve buna bağlı diğer yönetmelikler Bayındırlık ve İskân Bakanlığının görüşü alınarak Sanayi ve Ticaret Bakanlığınca düzenlenir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

13 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 13. – Aynı Kanunun 30 uncu maddesinin 1birinci fıkrasının (a)bendine “servis freni”, ibaresinden sonra gelmek üzere “... lastikleri,” ibaresi eklenmiştir.

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

14 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 14. – Aynı Kanunun 34 üncü maddesine birinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Bu Kanuna göre, yaptırılması zorunlu olan malî sorumluluk sigortası geçerli teminat tutarları üzerinden yaptırılmamış araçlar, muayeneye alınmazlar.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

15 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 15. – Aynı Kanunun 35 inci maddesine birinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Muayene istasyonlarınca alınacak ücret İçişleri, Bayındırlık ve İskân, Sanayi ve Ticaret Bakanlıkları ile Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu temsilcilerince her yıl tespit ve ilan olunur. Muayene ücretinin % 10’u tahsil edildiği ayı takip eden ayın 20’sine kadar Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu hesabına aktarılır. Bu madde uyarınca belirtilen fona aktarılan tutarların tamamı münhasıran trafik hizmetlerinde kullanılır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Efendim, bir soru sormam veya madde üzerinde konuşmam mümkün mü?

BAŞKAN – Buyurun, şahsî olarak konuşabilirsiniz.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Müsaade ederseniz, yerimden... Bir cümle zaten...

BAŞKAN – Soru da sorabilirsiniz isterseniz; buyurun.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Bugün, muayeneler Türk Standartları Enstitüsünce yapılmakta. Yetki, Karayollarının; Türk Standartları Enstitüsü muayeneyi yapıyor. Bundan sonra, bu usul değişecek mi? Komisyon Başkanından ve Sayın Bakandan bunu öğrenmek istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, Sayın Bakan, hanginiz cevap vermek istiyorsunuz acaba?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, soru, bizce de son derece olumlu; Sayın Gönen'e iştirak ediyorum ve bundan sonraki uygulamalarda -şimdi, tahmin ediyorum Sayın Bakan da aynı şekilde cevap verecekler- Türk Standartları Enstitüsü bu konuda uzmanlaşan bir birim, onun için bu kuruma devri fevkalade uygun olacaktır. Zaten şu andaki uygulama da, o şekilde yapılmaktadır.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Bakan, siz bir cevap verecek misiniz?

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkanım, Türk Standartları Enstitüsü, bahsedildiği gibi, sürekli kendini geliştiren, yenileyen bir kamu kuruluşu niteliğinde. Zaten şu anda da bu görev, büyük ölçüde bu kurum tarafından yürütülüyor, bu süreç aynı şekilde devam edecek.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ediyoruz efendim.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

16 ncı maddeyi okutuyorum:

MADDE 16. – Aynı Kanunun 36 ncı maddesine ikinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Geçerli sürücü belgesi olmadan trafiğe çıkanlara ilk tespitte (1) ay, tekrarı halinde (3) ay hapis cezası verilir. 18 yaşından küçükler için bu ceza, ilk tespitte devlet hastanelerinde, trafik kazası geçirmiş olanlara 1 ay hizmet vermek suretiyle, tekrarı, halinde çocuk ıslahevlerinde 3 ay ıslah edilmek suretiyle yerine getirilir. Bu kişilerin kazaya neden olması halinde bu cezaların uygulanması diğer cezaların uygulanmasına engel teşkil etmez.

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Sayın Komisyon, bu konuda bir talebiniz var mı?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, yalnız şu konuya bir açıklık getirmek istiyorum: 18 yaşından küçükler için bu ceza, ilk tespitte devlet hastanelerinde, trafik kazası geçirmiş olanlara 1 ay hizmet verme" konusu, öyle tahmin ediyorum ki, ilerideki günlerde başımıza bazı gaileler açabilir. O sebeple, bence, o konuda "1 ay hizmet vermek" yerine "ıslahevlerinde- aynı maddenin devamında 3 ay ıslah edilmek suretiyle deniyor- 1 ay ıslah edilmek suretiyle denilmesi gerekir; çünkü, Anayasada angarya şeklinde nitelendirilecek bir hizmet olur ki, Anayasaya da aykırılık teşkil eder.

"18 yaşından küçükler için bu ceza, ilk tespitte devlet hastanelerinde, trafik kazası geçirmiş olanlara 1 ay hizmet vermek suretiyle" denilen kısmı kastediyorum.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

ŞADAN TUZCU (İstanbul) – 3 ay angarya oluyor da 1 ay angarya olmuyor mu?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Islahevlerinde tamam; ama, biz, devlet hastanelerinde olan kısmı kaldırıyoruz, "ıslahevlerinde,1 ay ikinci tekrarında 3 ay diyoruz.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, bir daha okuyorum: "İlk tespitte" sözcüğünden başlayarak "ilk tespitte çocuk ıslahevlerinde 1 ay" ve "tekrarı" diye devam ediyor.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, maddede "18 yaşından küçükler için bu ceza, ilk tespitte devlet hastanelerinde" deniyor. "Devlet hastanesi" yerine, diyoruz ki, çocuk ıslahevlerinde ilk tespitte 1 ay, ikinci tespitte 3 ay ıslah edilmek suretiyle.

BAŞKAN – Evet.

ŞADAN TUZCU (İstanbul) – Sayın Başkan, bir düzeltme yapmama müsaade eder misiniz.

BAŞKAN – Buyurun efendim.

ŞADAN TUZCU (İstanbul) – İlk okuduğunuz metinde iki defa çocuk ıslahevi geçiyor; birinde 1 ay, tekrarı halinde 3 ay; 3 aydan evvel "çocuk ıslahevi" kelimesinin kullanılmaması lazım. Demin okuduğunuzda iki defa "çocuk ıslahevi" geçiyordu. Düzeltme esnasında...

BAŞKAN – Evet, onu düzelteceğiz, redaksiyon sırasında gerçekleştireceğiz.

ATİLÂ SAV (Hatay)– Sayın Başkan, eğer 1 aylık ceza için trafik hastanelerinde hizmet kaldırılıyorsa, bu hükmün genel hükümlerden farkı ne oldu? Niçin böyle bir özellik koyuyor Komisyon, ben anlamadım; çünkü, normal olarak 18 yaşından küçük çocuklar, eğer hapse mahkûm olurlarsa, zaten ıslahevlerine konmaları gerekiyor; onun için, özel hüküm koymaya gerek yok. Uygulamayı değiştirmeyelim diye düşünüyorum.

Burada özel bir hüküm getirilmiş, bir yerde bu cezayı çeksin, trafik hastanelerinde hizmet yapsın diye; ikinci kısmı doğal zaten. Bilmiyorum, bu konu incelendi mi Sayın Komisyon?

BAŞKAN – Sayın Komisyon, bu konuya açıklık getirebilirsek...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, ben, Sayın Sav'ın söylediğine iştirak etmiyorum, konu o şekilde değil, hapis cezası değil bu konu. Bu konu, tamamen hapis cezası verilmeden, 18 yaşından küçük çocukların, trafik kural ve kaidelerini ihlali halinde, devlet hastanelerinde trafikten dolayı yatan hastalara hizmet etmesidir. Eğer, siz, bir hukukçu olarak bunun hukuken bir mani hali olmadığını belirtiyorsanız, bence bir şey yok; ama, ben diyorum ki, hukuken buna imkân yoktur. Onun için, ikinci 3 ayda ıslahevinde ıslah edilmesi... O, cezaî bir müeyyide olarak hapis cezası değildir, hapis cezası niteliğinde değildir; bunu belirtmek istiyorum.

Onun için, diyoruz ki, birinci tespitte 1 ay ıslahevinde, ikinci tespitte de 3 ay ıslahevinde... Düşünün ki, sizin çocuğunuz trafik kurallarını ihlal etti. Ne yaptı; efendim, geçerli sürücü belgesi olmadığı halde, trafik polisince yakalandı -olayı daha müşahhas hale getirmek istiyorum- ve ondan sonra ne yapılmak isteniyor; otomatikman devlet hastanesine gönderiliyor ve devlet hastanesinde trafik kazalarından yatan hastalara hizmet edecekler. Yani, bir nevi, hastabakıcı hizmeti yaptırmış oluyorsunuz. Ama, hukuken, Anayasa bakımından bir angarya değildir diyorsanız, kabulümüzdür.

BAŞKAN – Sayın Sav?..

ATİLÂ SAV (Hatay) – Efendim, çıkması uygun olur; çünkü, cezayı koymuş, 18 yaşından küçük olanlara da, hâkim, genel hükümler çerçevesinde gereken cezayı verecektir. Bu cezanın nerede çekileceğine dair özel bir düzenleme yapmaya gerek yok. 1 aylık cezayla özel bir düzenleme yapıldığı için madde böyle yazılmış. Şimdi Komisyon bunun kaldırılmasını istiyorsa, o zaman bunu tümüyle kaldırırız. Mahkeme, genel hükümlere göre, trafik Kanununun 36 ncı maddesini ihlal eden suçlu hakkında gereken cezayı verir.

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Sav; çok fazla tartışmaya gidemeyeceğiz.

Sayın milletvekilleri, maddenin " küçüklerin 1 ay süreyle devlet hastanelerinde, trafik kazası geçirmiş olanlara hizmet..." metnini, Anayasanın "angarya yapılamaz" hükmüne aykırılık gerekçesiyle çıkarılmasını isteyen Komisyon önerisini oylarınıza sunuyorum. Maddeyi değil, Komisyonun bu önerisini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Maddeyi, Komisyonun yaptığı düzeltmeyle, biraz önce kabul edilen şekliyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

17 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 17. – Aynı Kanunun 39 uncu maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinin (6) numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, son bendinden önce gelmek üzere bir bent eklenmiş, (c) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“6. E sınıfı sürücü belgesi ile B, C ve F,

E sınıfı sürücü belgesi sahipleri D sınıfı sürücü belgesi ile sürülen araçları kullanabilmeleri için römorklu veya yarı römorklu araçlarla uygulamalı sınava tabi tutulurlar.

c) Sürücü belgelerinin geçerlilik süresi :

Sürücü belgelerinden (K) sınıfı sürücü aday belgesi altı ay geçerlidir. Diğer sürücü belgelerinin İçişleri Bakanlığınca, trafik güvenliği nedeniyle, gerekli görüldüğünde değiştirilmesi zorunludur. Ödenmemiş trafik para cezaları kanunî faiziyle birlikte tahsil edilmedikçe değiştirme işlemi yapılmaz. Geçerli bir mazeret olmaksızın altı ay içinde sürücü belgelerini değiştirmeyen sürücüler araç kullanmaktan men edilir. Değiştirme işlemleri İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikte belirlenecek esas ve usullere göre yapılır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun efendim.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, orada redaksiyona tabi tuttuğumuz bir konu var; "son bendinden" ibaresini çıkarıp "son fıkrasından" ibaresini ekliyoruz ve maddeyi bu şekliyle kabul ediyoruz.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, düzeltilecektir efendim.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

18 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 18. – Aynı Kanunun 41 inci maddesinin birinci fıkrası nın (a) bendinin 2 ve 3 numaralı alt bentleri ile (b), (c) ve (e) bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“2. B ve G sınıfı sürücü belgesi alacak olanların onsekiz,

3. C, D ve E sınıfı sürücü belgesi alacakların yirmiiki, (Üniversitelerin sürücü eğitimi veren Yüksekokullarından mezun olanlarda bu şart aranmaz.)

b) F, G ve H sınıfı sürücü belgesi alacakların İlkokul, A1, A2, B, C, D sınıfı sürücülerin en az Ortaokul (veya 8 yıllık temel eğitimi) ve E sınıfı sürücülerin en az Liseyi bitirmiş bulunmaları,

c) Sağlık şartları:

Sürücü belgesi alacakların, resmî ve özel sağlık kuruluşlarında İç Hastalıkları, Ortopedi, Göz, Kulak-Burun-Boğaz ve Psikiyatri uzmanları bulunan Sağlık Kurulunca, yönetmelikte belirtilen esaslara göre “Sürücü Olur” raporu almaları gerekir. Ortopedist bulunmadığı taktirde Genel Cerrahtan, Psikiyatri Uzmanı bulunmadığı durumlarda Nörolog veya Psikologdan görüş alınarak Sağlık Kurulu kararını verir. Sağlık Kurulu raporuna bir defaya mahsus olmak üzere itiraz halinde, Sağlık Bakanlığı nihaî karar için sürücü adayını bir başka Devlet Hastanesi Sağlık Kuruluna sevkedebilir. Ancak Sağlık Kuruluşunda veya Özel Kuruluşlarda görevli tabiplerce verilen sağlık raporlarının eksik veya gerçeğe uygun olmamasının tespiti halinde, sorumlular hakkında Türk Ceza Kanununa göre işlem yapılmakla birlikte, bu tabiplerin daha sonra verecekleri raporlar da geçersiz sayılır.

e)Hükümlü olmama şartları :

Türk Ceza Kanununun 403 ve 404 üncü maddeleri ile 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanunun 28 ve 29 uncu maddeleri, 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar Hakkında Kanunun 12 nci maddesinin 3 üncü ve takip eden fıkralarındaki suçlardan hüküm giymemiş olmaları.”

BAŞKAN – Madde üzerinde bir önerge vardır; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan (99/1) sıra sayılı 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine İlişkin Yasa Tasarısının 18 inci maddesinde yer alan ve yasanın 41-e bendine ilişkin hükmünün,

"Türk Ceza Kanunun 403, 404 üncü maddeleriyle 572/2-3 maddelerinden "ikiden fazla ve 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanunun 28 ve 29 uncu maddeleri, 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar Hakkındaki Kanunun 12 nci maddesinin 3 üncü ve takip eden fıkralarındaki suçlardan hüküm giymemiş olmaları" şeklinde değiştirilmesini arz ve teklif ediyoruz.

Önder Sav Saffet Arıkan Bedük Salih Kapusuz

Ankara Ankara Kayseri

CHP Grup Başkanvekili DYP Grup Başkanvekili RP Grup Başkanvekili

Zeki Çakan Hasan Hüsamettin Özkan

Bartın İstanbul

ANAP Grup Başkanvekili DSP Grup Başkanvekili

BAŞKAN – Sayın Komisyon, grup başkanvekillerinin önergesine katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılıyoruz; yalnız, küçük bir izahatta bulunayım; (b) bendinde "öğrenim şartları" unutulmuş, onu, (b) bendinin başına ilave etmek istiyoruz.

BAŞKAN – Onu biz düzelteceğiz efendim.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Tamam efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Katılıyorsunuz.

Biraz önce okunan önergeyi, Komisyonun ifadesi doğrultusunda oylarınıza sunuyorum.

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Söz istiyorum Sayın Başkan.

BAŞKAN – Önerge üzerinde mi?

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Evet efendim.

BAŞKAN – Komisyon katıldığı için söz veremeyeceğim.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, şimdi bir önerge daha geldi; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 2918 sayılı Yasanın 18 inci maddesinin (b) bendinin aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Hasan Hüsamettin Özkan Önder Sav Zeki Çakan

İstanbul Ankara Bartın

Erdoğan Toprak İsmail Yılmaz

İstanbul İzmir

b) "F, G ve H sınıfı sürücü belgesi alacakların ilkokulu, A1, A2, B, C, D ve E sınıfı sürücülerin en az ortaokulu (veya 8 yıllık temel eğitimi)" bitirmiş bulunmaları,

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz? (E) sınıfı sürücülerin en az liseyi bitirmiş bulunmaları koşulunu kaldırıyor.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, bu önergeye ben de, Doğru Yol Partisi Grubu adına katılıyorum; lütfen, benim imzamı da bildirin.

BAŞKAN – Saffet Arıkan Bedük Beyin de katıldığını bildirelim.

Sayın Komisyon?..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Biz de katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Katılıyorsunuz.

Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Katılıyorsunuz.

Önergeye Komisyon ve Hükümet katıldı.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Maddeyi, kabul edilen önergelerle ve Komisyon Başkanının ifadesiyle birlikte oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

19 uncu maddeyi okutuyorum:

MADDE 19. – Aynı Kanunun 42 nci maddesi ninbirinci fıkrasının (a) bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“a) Sürücülerin sınavları :

Sürücü belgesi alacakların sınavları, yönetmelikteki esaslara göre Millî Eğitim Bakanlığınca sınav sorumlusu olabileceğine dair belge verilen yüksekokul mezunu ve asgarî “B” sınıfı sürücü belgesi bulunan sınav sorumluları tarafından yapılır. Oluşturulacak sınav komisyonuna trafik zabıtasından da bir kişi üye olarak katılır. Sınav sonucunda başarı gösteren sürücülere sertifikaları verilir. Bu sertifikalar, 41 inci maddedeki diğer şartlar aranarak sertifikanın alındığı yer trafik kuruluşunca sınıfına uygun sürücü belgeleri ile değiştirilmedikçe sahiplerine karayolunda araç kullanma yetkisi vermez.

Emniyet teşkilatının motorlu araç sürücüsü ihtiyacını karşılamak üzere belirli eğitim programları çerçevesinde yönetmelikte belirtilen esas ve şartlara uygun olarak, illerde emniyet müdürünün teklifi valinin onayı, merkez birimleri için ilgili daire başkanlığının teklifi Emniyet Genel Müdür Yardımcısının onayı ile emniyet teşkilatı mensuplarına sürücü belgesi verilir. Bu sınavlar Emniyet Genel Müdürlüğünün merkez ve taşra birimlerinde görevlendirilecek sınav sorumluları tarafından yapılır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde bir önerge vardır; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 99'a 1 inci ek sıra sayılı kanun tasarısının 19 uncu maddesine aşağıdaki paragraf ilave edilmiştir.

Salih Kapusuz Hüsamettin Özkan Zeki Çakan

RP Grup Başkanvekili DSP Grup Başkanvekili ANAP Grubu Başkanvekili

Saffet Arıkan Bedük Önder Sav

DYP Grubu Başkanvekili CHP Grubu Başkanvekili

İş makinelerinin (forklift, loder, greyder, dozer, vinç vb) sürücülerinin eğitimleri ve eğitimde başarılı olanların sertifikaları, Millî Eğitim Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü veya Makine Mühendisleri Odasınca verilir. Kursların eğitim ve staj süreleri, Millî Eğitim Bakanlığınca saptanır.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

HALİL CİN (İçel) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Sayın Cin, maddeyi oylamadan önce galiba bir sorunuz var; buyurun.

HALİL CİN (İçel) – Efendim, "Sürücülerin sınavları" başlığını taşıyan fıkrada, sürücü sınavı yapacak olanların sayısı belirtilmemiş."Sürücü belgesi alacakların sınavları, Bakanlıkça kendilerine belge verilen yüksekokul mezunu ve asgarî (B) sınıfı sürücü belgesi bulunan sınav sorumluları tarafından yapılır" deniliyor. Bunlar, kaç kişidir ve bu komisyon kaç kişiden oluşacak bu belirtilmemiş; sadece, sınav komisyonuna, trafik zabıtasından da bir kişinin üye olarak katılacağı belirtilmiş.

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – O konuda Millî Eğitim Bakanlığının bir yönetmeliği var, orada belirtiliyor.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Hocam, bu yönetmelikte belirtiliyor.

HALİL CİN (İçel) – Ama, yönetmelikte ayrı bir madde halinde var mıdır?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Millî Eğitim Bakanlığının çıkarmış olduğu yönetmelik gereğince...

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Kanunun başka maddelerinde görev verilmiş, atıfta bulunulmuş.

BAŞKAN – 19 uncu maddeyi, kabul edilen önerge yönündeki değişik şekliyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

20 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 20. – Aynı Kanunun 48 inci maddesine üçüncü fıkradan sonra gelmek üzere bir fıkra eklenmiş, dördüncü fıkrası beşinci fıkra olarak aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Sürücü ve yolcular, toplu taşım araçlarında sigara içemez. Bu araçlarda sigara içilmesi ve içirilmesi halinde, bu Kanunun Ek 3 üncü maddesi a/1 numaralı alt bendi hükümleri uygulanır.”

Yönetmelik ile belirtilen miktarların üzerinde alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin, birinci defada (3) ay, ikinci defada da (1) yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınır. Üçüncü defa tekerrürü halinde, bu sürücüler, (1) ay hapsolunurlar; psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonrası (5) yıl geçtikten sonra uygun olanlara sürücü belgesi iade edilir. Uygun olmayanlara ise sürücü belgesi verilmez. Psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesinin yapılmasına dair esas ve usuller yönetmelikte gösterilir. Alkollü olarak ölümlü ya da yaralamalı trafik kazasına neden olunması halinde kasıt unsurunun varlığı kabul edilir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

21 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 21. – Aynı Kanunun 50 nci maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Şehirlerarası Karayollarında 90 km/s otoyollarda 120 km/s hızı geçmemek üzere motorlu araçların cins ve kullanma amaçlarına göre sürülebileceği en çok ve en az hız sınırları yönetmelikle belirlenir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde bir önerge vardır; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 99 sıra sayılı tasarının 21 inci maddesine aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

Gereğinin yapılmasını arz ederiz.

Hasan Hüsamettin Özkan Salih Kapusuz Zeki Çakan

İstanbul Kayseri Bartın

DSP Grubu Başkanvekili RP Grubu Başkanvekili ANAP Grubu Başkanvekili

Saffet Arıkan Bedük Önder Sav

Ankara Ankara

DYP Grubu Başkanvekili CHP Grubu Başkanvekili

"İçişleri Bakanlığı yol standartlarını dikkate alarak, yukarıda belirtilen hız sınırlarını, otomobiller için 20 kilometre-saat artırmaya yetkilidir.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Komisyon ve Sayın Hükümet önergeye katılıyor.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Değerli milletvekilleri, kabul ettiğimiz önerge doğrultusundaki değişik şekliyle 21 inci madde şöyle okunacaktır: " Aynı Kanunun 50 nci maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve birinci fıkradan sonra gelmek üzere, aşağıdaki fıkra eklenmiştir."

Maddeyi, bu şekilde düzeltilmiş biçimiyle, kabul ettiğimiz önerge doğrultusundaki değişik şekliyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

22 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 22. – Aynı Kanunun 51 inci maddesinin ikinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Hız kuralını ihlal sebebiyle ceza yazılan sürücülerden, suçun işlendiği tarihten geriye doğru (1) yıl içerisinde aynı kuralı (5) defa ihlal ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri (1) yıl süreyle geri alınır. Süresi sonunda psiko-teknik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mani hali olmadığı anlaşılanların belgeleri iade edilir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

23 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 23. – Aynı Kanunun 57 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Madde 57. – Kavşaklarda aşağıdaki kurallar uygulanır.

a) Kavşağa yaklaşan sürücüler kavşaktaki şartlara uyacak şekilde yavaşlamak, dikkatli olmak, geçiş hakkı olan araçların önce geçmesine imkân vermek zorundadırlar.

b) Trafik zabıtası veya trafik işaret levhası veya ışıklı trafik işaret cihazları bulunmayan kavşaklarda;

1. Bütün sürücüler geçiş üstünlüğüne sahip olan araçlara,

2. Bütün sürücüler doğru geçmekte olan tramvaylara,

3. Doğru geçen tramvay hattı bulunan karayoluna çıkan sürücüler bu yoldan gelen araçlara,

4. Bölünmüş yola çıkan sürücüler bu yoldan geçen araçlara,

5. Talî yoldan anayola çıkan sürücüler anayoldan gelen araçlara,

6. Dönel kavşağa gelen sürücüler dönel kavşak içindeki araçlara,

7. Bir iz veya mülkten çıkan sürücüler, karayolundan gelen araçlara,

c) Kavşak kollarının trafik yoğunluğu bakımından farklı oldukları işaretlerle belirlenmemiş ise;

1. Motorsuz araç sürücüleri motorlu araçlara,

2. Motorlu araçlardan soldaki sağdan gelen araca,

Geçiş hakkını vermek zorundadırlar.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

24 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 24. – Aynı Kanunun 64 üncü maddesinin, birinci fıkrasının (a) bendinin, 1 ve 2 numaralı alt bentleri aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“1. Yerleşim birimleri dışındaki karayollarında geceleri seyrederken, yeterince aydınlatılmamış tünellere girerken, benzeri ve yer hallerde uzağı gösteren ışıkların yakılması,

2. Geceleri, yerleşim birimleri dışında karayollarındaki karşılaşmalarda, bir aracı takip ederken, bir aracı geçerken yan yana gelinceye kadar ve yerleşim birimleri içinde, gündüzleri ise görüşü azaltan sisli, yağışlı ve benzeri havalarda yakını gösteren ışıkların yakılması,”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkan, bir küçük düzeltme yapmak gerekiyor. Maddede bir yazım hatası var "benzeri ve yer hallerde" ibaresinde "diğer" yerine "yer" denilmiş. Maddeyi o şekilde düzeltip oya sunarsak uygun olacak.

BAŞKAN – Redaksiyon sırasında o düzeltme yapılacak. "Benzeri ve diğer hallerde"

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Anlaşıldı efendim.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M.NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Oradaki "ve" kalkıyor "benzeri yer ve hallerde" olacak...

BAŞKAN – Efendim, bizim okumamız sırasında zaten düzeltilmiş.

25 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 25. – Aynı Kanunun 65 inci maddesinin, beşinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Sürekli ve süreksiz olarak hammadde yükü naklettiren kamu kurum ve kuruluşları ve gerçek ve tüzelkişilere ait işletmeler, yük nakli yaptırdıkları araçların azamî toplam ağırlıklarını dikkate alarak yükleme yapmak zorundadırlar. Bu hükme aykırı hareket edenler hakkında her araç için bu Kanunun ek 3 üncü maddesinin a/5 numaralı alt bendi hükmü uygulanacağı gibi araçlar trafikten men edilir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Sayın Başkan, önerge olacaktı...

BAŞKAN – Önerge yok efendim...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Bir redaksiyon var; müsaade eder misiniz.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Komisyon.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Şimdi, maddede "sürekli ve süreksiz olarak hammadde" denilmiş "hammadde" kelimesini çıkardığımız takdirde, madde, "sürekli ve süreksiz olarak yük naklettiren" şeklinde istenilen şeklebürünmüş olacak.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Ben de onu arz etmek istemiştim efendim "hammadde" kelimesinin çıkarılması diye...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – "Hammadde" kelimesini çıkarıyoruz efendim "sürekli ve süreksiz olarak yük naklettiren kamu kurum ve kuruluşları..."

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, maddeyi Komisyonun düzelttiği biçimiyle, oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

26 ncı maddeyi okutuyorum:

MADDE 26.– Aynı Kanunun 69 uncu maddesinin birinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

"Başıboş hayvan bırakma yasağına riayet etmeyerek trafik kazasına sebebiyet verenler 1 ay hapsolunurlar."

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok...

HALİL CİN (İçel) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Konuşmak mı istiyorsunuz?..

HALİL CİN (İçel) – Evet; yerimden konuşmak istiyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

HALİL CİN (İçel) – Sayın Başkan, burada, başıboş hayvanların Türkiye yollarında sebep olduğu trafik kazaları çoktur ve özellikle, gece, trafikte büyük tehlikelere ve sonucu oldukça ağır kazalara sebep olmaktadır. Bu ceza hafiftir, bunun en azından 3 ay olmasında caydırıcı olması açısından ben fayda görüyorum.

BAŞKAN – Sayın Komisyon?..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, bizce de ceza hafiftir; zaten Komisyonda da aynı şekilde söylemiştim ve "asgarî 3 ay olması gerekir" demiştim.

BAŞKAN – Sayın Hükümet, siz ne diyorsunuz?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Efendim, biz sürekli, müeyyide getiren konumda olmak istemiyoruz; takdir Yüce Meclisindir.

BAŞKAN – Efendim, her iki öneriyi de oylayacağım.

Komisyonun katıldığı, salondan önerildiği biçimiyle 3 ay olmasını kabul edenler...Etmeyenler... 3 ay kabul edilmiştir.

Maddeyi, burada biraz önce kabul ettiğimiz üzere, hapis cezasının 3 aya çıkartılmış biçimiyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

27 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 27. – Aynı Kanunun 73 üncü maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Karayolunda araçların kamunun rahat ve huzurunu bozacak veya kişilere zarar verecek şekilde saygısızca sürülmesi, araçlardan bir şey atılması veya dökülmesi, cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazları ahizelerinin elle tutularak kullanılması yasaktır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Madde üzerinde söz talebi?..

AYHAN FIRAT (Malatya) – Sayın Başkan, bir şey söylemek istiyorum...

BAŞKAN – Sayın Fırat, yerinizden mi söyleyeceksiniz?

AYHAN FIRAT (Malatya) — Buradan da söyleyebilirim.

BAŞKAN –Tutanaklara geçmesini de temin edelim.

Buyurun Sayın Fırat.

AYHAN FIRAT (Malatya) – Konuşmak için ahizenin elle tutulması gerekir. Dolayısıyla, bence, maddeyi, "araç sürerken cep telefonunun kullanılması yasaktır" diye bağlamak lazım.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, madde metni "elle tutularak kullanılması yasaktır" diyor; arkadaşımız ise bütünüyle yasak olmasını öneriyor.

ENİS SÜLÜN (Tekirdağ)– Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun efendim.

ENİS SÜLÜN (Tekirdağ)– Araçta kit var, ahizeyi ele almak gerekmiyor; buradan sesle konuşulabilir yani.

BAŞKAN – Evet, Komisyonun görüşünü almak istiyorum.

Buyurun.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M.NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Biz de aynen, belirtilen şekline iştirak ediyoruz.

BAŞKAN – Neye iştirak ediyorsunuz efendim?..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M.NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, tutarak...

BAŞKAN – Yani, mevcut haliyle mi kalsın?..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M.NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Evet.

BAŞKAN – Yani, arkadaşımızın önerisine katılmıyorsunuz.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M.NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Doğru.

BAŞKAN –Sayın Hükümet, siz?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkanım, burada amaçlanan, sürücünün, cep telefonu ve el telefonuyla görüşüp meşgul olmasını önlemek; araçta kit olması, veya elle tutulması filan bir şey ifade etmez. Dolayısıyla, sürücü bu cihazları hangi ahval ve şart altında kullanırsa kullansın, yasaklanmalıdır diye düşünüyoruz. Tabiî, sürücü olmayanın konuşması elbette mümkün olacaktır; dolayısıyla, maddede sürücünün hangi şekilde olursa olsun kullanmasının yasaklanması amaçlanmış; o şekliyle kabulünü arz ediyoruz.

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Hükümet ile Komisyonun görüşü arasında da bir farklılık var; bu nedenle, en iyiyi bulabilmek için, iki biçimi de ayrı ayrı oylayacağım.

CENGİZ ALTINKAYA (Aydın) – Sayın Başkan, Sayın Bakanın açıkladığı doğrultuda, ben de bir katkıda bulunabilir miyim?

BAŞKAN – Buyurun efendim.

CENGİZ ALTINKAYA (Aydın) – Konuşma ameliyesi zaten dikkati dağıtan bir işlemdir; dolayısıyla, kullanıcının, kulaklıla da olsa herhangi bir şekilde, kendisini meşgul edecek biçimde konuşması, bence, bu işin bilimine aykırıdır. Düzenleniş şekli yanlıştır ve yeni haliyle, tamamen, her halukârda yasaklanmış şekliyle düzeltilmesi gerekir.

İSMAİL YILMAZ (İzmir) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Lütfen... Çok yeni bir düzenleme olacaksa söz vereyim; aksi takdirde, söz için ısrar etmeyelim.

İSMAİL YILMAZ (İzmir) – Sayın Başkan, sürücünün, cihazla konuşmasından önce numarayı çevirme ameliyesi vardır ve gözünü, trafikten ve yoldan ayırdığı an bu andır; dolayısıyla, çevirme de o an içinde olduğundan hareket halinde, sürücünün herhangi bir şekilde bu cihazlarla konuşmasının kesinlikle yasaklanması lazım. Konuşmak isteyen, aracını sağ tarafa çeksin, telefonunu etsin...

BAŞKAN – Devam etmek istiyor musunuz, yoksa oylayayım isterseniz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Oylayın.

BAŞKAN – Her biçimiyle yasaklanmış ve Hükümetin de katıldığı biçimiyle öneriyi kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, maddeyi, öneri doğrultusundaki yeni şekliyle okuyorum ve oylarınıza sunacağım:

Madde 27.– Aynı Kanunun 73 üncü maddesinin birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Karayolunda araçların kamunun rahat ve huzurunu bozacak veya kişilere zarar verecek şekilde saygısızca sürülmesi, araçlardan bir şey atılması veya dökülmesi, cep ve araç telefonu ile benzer haberleşme cihazlarının kullanılması yasaktır."

Maddeyi bu şekliyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler...

SUAT PAMUKÇU (Bayburt) – Sayın Başkan "seyir halinde" diye ilave edilmesi lazım.

BAŞKAN – Tamam efendim... Seyir halinde, tabiî...

BÜLENT ATASAYAN (Kocaeli) – Sürücünün...

BAŞKAN – Sürücü... Yani, önceki gelişi onu ifade ediyor efendim, merak etmeyin... Sürücünün yasaklanıyor.

"Sürücünün seyir halinde kullanmasının yasaklanması..."

Bu şekliyle maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Madde 28'i okutuyorum:

MADDE 28. – Aynı Kanunun sekizinci kısım birinci bölüm başlığı ve 85 inci maddesinin madde başlığı ile birinci fıkrası değiştirilmiş ve birinci fıkradan sonra gelmek üzere bir fıkra eklenmiş, üçüncü ve dördüncü fıkralar aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“BİRİNCİ BÖLÜM

İşleten ve Araç İşleticisinin Bağlı Olduğu Firmanın Hukukî Sorumluluğu

İşleten ve araç işleticinin bağlı olduğu firmanın hukukî sorumluluğu :

Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümü veya yaralanmasına veya birşeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın işleteni ile birlikte, motorlu araç bir firma adı altında veya firma tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, bağlı olduğu firma da müştereken ve müteselsilen doğan zarardan sorumlu olurlar.

Motorlu araç ölüme sebebiyet vermiş ise, kazaya karışan aracın başkalarına devir ve temliki veya üzerinde bir hak tesisini önlemek amacıyla olaya el koyan Cumhuriyet Savcılıklarınca, aracın tescilli olduğu tescil kuruluşuna trafik kaydı üzerine şerh düşülmesi için talimat verilir. Kaza anı ile Cumhuriyet Savcılığınca trafik kaydı üzerine şerh düşülmesi arasında geçen süreler içinde yapılan araç tescilleri hükümsüz sayılır. Şerhin konulduğu tarihten itibaren bir ay içerisinde, şerhin kaldırıldığına veya devamına ilişkin mahkeme kararı ibraz edilmediği takdirde bu şerh hükümsüz sayılır.

İşleten ve araç işleticisi firma hâkimin takdirine göre kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir. Ancak, bu durumda işletici firmanın sorumlu kılınabilmesi için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara ya da kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir.

İşleten ve araç işletici firma aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Sayın Başkan, maddenin ikinci fıkrasında bir redaksiyon hatası var.

BAŞKAN – Madde üzerinde...

AHMET İYİMAYA (Amasya) – Sayın Başkan, bir dakika efendim, imzaları hemen tamamlıyoruz.

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, bu işlem, maddeyi okuduktan sonra müdahaleyle kabul edeceğim son işlem olacak.

Ben de çok keyif alıyorum; katılımcı, çoğulcu demokrasinin, bütün partilerin bir arada ortak akıl biçiminde çok güzel bir örneğini veriyoruz; ama, korkarım başka çalışmalara kötü emsal yaratacağız. Onun için, lütfen, maddeyle ilgili değişiklikleri, daha önceden, en azından maddenin okunması bitmeden önce, önerge olarak bize ulaştırın. Aksi takdirde, Komisyonun katıldığı çok ufak redaksiyonlar dışında, madde üzerinde işlem yapamayacağım; kötü emsal olacağız. Çok keyifli, çok güzel bir çalışma; ama, kötü emsal olabiliriz.

AHMET İYİMAYA (Amasya) – Sayın Başkanım, bu, temel düzenleme bakımından çok önemli bir değişiklik teklifi, konsensüs de sağlandı, bu usulsüzlüğü hoş görün efendim.

BAŞKAN – Usulsüzlük değil, usule uygun; ama, kötü emsal olabiliriz. Çok güzel, çok keyifli; ama, lüften... Biraz daha seri hareket edip, en azından maddenin okunması bitmeden önce bu değişikliklerin bize intikalini yazılı olarak sağlayın. Aksi takdirde, bundan böyle, yerinden yapılacak müdahaleleri, ancak soru kapsamında kabul edeceğim.

Sayın milletvekilleri, anlayabildiğimiz kadarıyla, şimdi, grup başkanvekillerimiz, maddenin iki ayrı önergeyle, bütününün komple değiştirilmesine dönük bir önerge veriyorlar; yani, bunun da usulüne uygun olup olmadığını Komisyonun incelemesi bir hayli zaman alacak bir olay. Bilmiyorum; ama, bu işlemleri bu şekilde sürdürürsek çalışmaları tıkamaya doğru, yasayı çıkarmamaya dönük bir süreç başlatmış oluruz.

AHMET İYİMAYA (Amasya) – Sayın Başkan, kötü yasayla ideal yasa arasındaki farkı belirtmek lazım; tıkama yok.

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, bu çerçevede, son kez bu şekilde bir işlemi kabul edeceğiz; ama, Sayın Komisyonun da görüşünden geçmemiş, yeni fıkra ihdası anlamına da gelecek bir değişiklik talebi var grup başkanvekillerimiz tarafından.

Grup başkanvekillerimizin tam mutabakatı olduğu için, Komisyonun da bu konuda görüş belirlemesine imkân temin edebilmek bakımından, birleşime 5 dakika ara veriyorum.

**Kapanma Saati: 18.59**

**İKİNCİ OTURUM**

**Açılma Saati : 18.10**

**BAŞKAN : Başkanvekili Uluç GÜRKAN**

**KÂTİP ÜYELER : Zeki ERGEZEN (Bitlis), Kadir BOZKURT (Sinop)**

BAŞKAN – Türkiye Büyük Millet Meclisinin 9 uncu Birleşiminin İkinci Oturumunu açıyorum.

Görüşmelere kaldığımız yerden devam ediyoruz.

**V. – KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER (Devam)**

*2. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına DairKanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Süha Tanık’ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş’in Benzer Mahiyetteki Kanun Teklifleri ve İçişleri Komisyonu Raporu (1/478, 2/49, 2/77, 2/295, 2/298, 2/346) (S. Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) (Devam)*

BAŞKAN – Komisyon ve Hükümet yerinde.

Bir önerge vardır; okutuyorum.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, izin verirseniz; bir önerge şeklinde değil de, Komisyon olarak, bir redakteyle...

BAŞKAN – Bir önerge var, sonra sizin redaksiyonunuzu yapacağız efendim.

Önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

99'a 1 inci ek sıra sayılı kanun teklifinin 28 inci maddesiyle değiştirilmesi önerilen Karayolları Trafik Kanununun 85 inci maddesinin başlığı ile birinci, üçüncü ve dördüncü fıkralarının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini, saygıyla arz ederiz.

"BİRİNCİ BÖLÜM

İşleten ve Araç İşleticisinin Bağlı Olduğu Teşebbüs Sahibinin Hukukî Sorumluluğu

İşleten ve araç işleticinin bağlı olduğu teşebbüs sahibinin hukukî sorumluluğu:

Bir motorlu aracın işletilmesi bir kimsenin ölümüne veya yaralanmasına yahut birşeyin zarara uğramasına sebep olursa, motorlu aracın bir teşebbüsün unvanı veya işletme adı altında veya bu teşebbüs tarafından kesilen biletle işletilmesi halinde, motorlu aracın işletmesi ve bağlı olduğu teşebbüsün sahibi, doğan zarardan müştereken ve müteselsilen sorumlu olurlar.

İşleten ve araç işleticisi teşebbüs sahibi, hâkimin takdirine göre kendi aracının katıldığı bir kazadan sonra yapılan yardım çalışmalarından dolayı, yardım edenin maruz kaldığı zarardan da sorumlu tutulabilir. Ancak, bu durumda, işletici teşebbüs sahibinin sorumlu kılınabilmesi için kazadan kendisinin sorumlu olması veya yardımın doğrudan doğruya kendisine veya araçta bulunanlara yahut kazaya taraf olan üçüncü kişilere yapılması gerekir.

İşleten ve araç işleticisi teşebbüsün sahibi, aracın sürücüsünün veya aracın kullanılmasına katılan yardımcı kişilerin kusurundan kendi kusuru gibi sorumludur."

Hüsamettin Özkan Zeki Çakan

DSP Grup Başkanvekili ANAP Grup Başkanvekili

Saffet Arıkan Bedük Salih Kapusuz

DYP Grup Başkanvekili RP Grup Başkanvekili

Önder Sav

CHP Grup Başkanvekili

BAŞKAN – Sayın Komisyon, grup başkanvekillerimizin imzaladığı biraz önceki önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, orada, iki kelimeyle, meseleyi, önerge şeklinde değil de, bir redaksiyonla, "süreler içinde yapılan kötü niyetli araç tescilleri" şeklinde...

BAŞKAN – Bu değil; o ayrı efendim.

Şimdi okuduğumuz önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Evet, katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Biraz önce okunan önergeye, Sayın Komisyon ve Sayın Hükümet katılmıştır.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Buyurun Sayın Komisyon, bir düzeltme yapacaktınız...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, biraz önce verilen ikinci bir önerge vardı; o önerge geri çekiliyor. Biz, yalnız, Komisyon olarak, orayı "yapılan kötü niyetli araç tescilleri hükümsüz sayılır..." şeklinde düzeltiyoruz; yani, iki kelime ilave ediyoruz. "Yapılan kötü niyetli araç tescilleri" şeklinde olacak...

BAŞKAN – Nereye ekliyorsunuz efendim?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Tekrar ediyorum efendim; ikinci fıkranın sonunda "Kaza anı ile Cumhuriyet Savcılığınca trafik kaydı üzerine şerh düşülmesi arasında geçen süreler içinde yapılan kötü niyetli araç tescilleri..." olacak; yani "kötü niyetli" kelimelerini ilave ediyoruz.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Sayın Başkan "kötü niyetle yapılan araç tescilleri" demek doğrudur; "kötü niyetli tescil" olmaz...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Evet efendim, doğru; "kötü niyetle yapılan" demek gerekiyor.

BAŞKAN – "Kötü niyetle yapılan" biçiminde, Komisyonun da katılımıyla, Sayın Sav'ın uyarısıyla, bu düzeltme de yapıldı.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkanım, müsaade ederseniz, bir husus daha var .

BAŞKAN – Buyurun.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Birinci fıkrada "ölümü veya yaralanmasına" denildiği halde, ikinci fıkrada, bir zühul eseri olarak, "motorlu araç ölüme sebebiyet vermiş ise..." denilmiş, "yaralamayı" unutmuşuz; burada da "ölüme veya yaralanmasına sebebiyet verme..." demek gerekiyor.

BAŞKAN – Peki.

Sayın milletvekilleri, maddeyi, biraz önce kabul edilen önergeyle değişen biçimi ve Sayın Komisyonun yaptığı düzeltmelerle, gerçekleştirdiği redaksiyonla oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

29 uncu maddeyi okutuyorum:

MADDE 29 – Aynı Kanunun 86 ncı maddesi madde başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“İşletenin veya Araç İşleticisi Firmanın Sorumluluktan Kurtulması veya Sorumluluğun Azaltılması :

Madde 86. – İşleten veya araç işleticisi firma kendisinin veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kişilerin kusuru bulunmaksızın ve araçtaki bir bozukluk kazayı etkilemiş olmaksızın, kazanın bir mucbir sebepten veya zarar görenin veya bir üçüncü kişinin ağır kusurundan ileri geldiğini ispat ederse sorumluluktan kurtulur.

Sorumluluktan kurtulamayan işleten veya araç işleticisi firma, kazanın oluşunda zarar görenin kusurunun bulunduğunu ispat ederse, hâkim, durum ve şartlara göre tazminat miktarını indirebilir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Madde üzerinde söz talebi?.. Yok..

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

30 uncu maddeyi okutuyorum:

MADDE 30. – Aynı Kanunun 87 nci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Madde 87. – Yaralanan veya ölen kişi, hatır için karşılıksız taşınmakta ise veya motorlu araç, yaralanan veya ölen kişiye hatır için karşılıksız verilmiş bulunuyorsa, işletenin veya araç işleticisi firmanın sorumluluğu ve motorlu aracın maliki ile işleteni arasındaki ilişkide araca gelen zararlardan dolayı sorumluluk, genel hükümlere tabidir.

Zarar görenin beraberinde bulanan bagaj ve benzeri eşya dışında araçta taşınan eşyanın uğradığı zararlardan dolayı işletenin veya araç işleticisi firmanın sorumluluğu da genel hükümlere tabidir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

31 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 31.- Aynı Kanunun 88 inci maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Birden fazla kişinin sorumlu olduğu durumlarda, bunlar arasındaki ilişki bakımından zarar, olayın bütün şartları değerlendirilerek paylaştırılır. Özel durumlar ve özellikle araçların işletme tehlikeleri, zararın iç ilişkide başka türlü paylaştırılmasını haklı göstermedikçe, işletenler ve araç işleticisi firmalar kusurları oranında zarara katlanırlar.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

32 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 32.- Aynı Kanunun 89 uncu maddesi madde başlığı ile birlikte aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“İşletenler veya Araç İşleticisi Firmalar Arasında Zararın Tazmini

Madde 89. – Birden çok motorlu aracın katıldığı bir kazada işletenlerden biri bedensel bir zarara uğrarsa, özel durumlar ve özellikle işletme tehlikeleri başka türlü paylaştırmayı haklı göstermedikçe, kazaya katılan araçların işletenleri ve araç işleticisi firmalar kendilerine düşen kusur oranında, zararı gidermekle yükümlüdürler.

İşletenlerden ve araç işleticisi firmalardan birine ait bir şeyin zarara uğraması halinde, zarar gören, ancak zarar veren işletenin veya araç işleticisi firmanın veya eylemlerinden sorumlu tutulduğu kimsenin kusuru veya geçici olarak temyiz gücünü kaybetmesi veya zarar verene ait araçtaki bir bozukluk yüzünden zararın vuku bulduğunu ispat etmesi halinde, zarar veren işleten veya işletici firma tazminatla yükümlü tutulur.

Tazminatla yükümlü olan işletenler veya işletici firmalar zarar gören işletene veya işletici firmaya karşı müteselsilen sorumludurlar.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

33 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 33. – Aynı Kanunun 91 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Malî Sorumluluk Sigortası Yaptırma Zorunluluğu:

Madde 91. – İşletenlerin, bu Kanunun 85 inci maddesinin birinci fıkrasına göre olan sorumluluklarının karşılanmasını sağlamak üzere malî sorumluluk sigortası yaptırmaları zorunludur.

Zorunlu malî sorumluluk sigortasına ilişkin primler peşin ödenir. Ancak, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlık primlerin taksitler halinde tahsil edilmesine ilişkin düzenleme yapmaya yetkilidir.

Sigorta yaptıranların, sigorta şirketlerine ödeyecekleri sigorta priminin tutarı üzerinden % 5’i oranındaki miktar, sigorta şirketi tarafından tahsil edildiği ayı takip eden ayın en geç 20’sine kadar Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonu hesabına yatırılır. Bu madde uyarınca belirtilen fona aktarılan tutarların tamamı münhasıran trafik hizmetlerinde kullanılır.

Sigorta şirketleri, şekli ve içeriği İçişleri Bakanlığının uygun görüşü ve Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlığın onayı ile belirlenip Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğince bastırılacak trafik sigortası pulunu, poliçe ve zeyilname ile birlikte işletenlere vermek zorundadırlar. İşletenler, zorunlu malî sorumluluk sigortasının yaptırıldığını göstermek amacıyla bu pulu araçlarının ön camına yapıştırmaya mecburdurlar.

Geçerli teminat tutarları üzerinden zorunlu malî sorumluluk sigortası bulunmayan araçlar trafikten men edilir.

Turistlere ait taşıtlarla, milletlerarası çok taraflı veya karşılıklı anlaşmalar kapsamına giren yabancı plakalı taşıtların Türkiye’de geçerli milletlerarası anlaşmalarla kabul edilmiş sigortaları yoksa, bunlar için zorunlu malî sorumluluk sigortası Türkiye sınırlarına girişleri sırasında yapılır.

Bu madde hükmüne uymayanlara bu Kanunun Ek 3 üncü maddesi a/1 alt bendi hükümleri uygulanır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

34 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 34. – Aynı Kanunun 93 üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“En Az Sigorta Tutarları:

Madde 93. – Zorunlu malî sorumluluk sigortası genel şartları, teminat tutarları ile tarife ve talimatları Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlıkça tespit edilir ve Resmî Gazetede yayımlanır.

Tarife ve talimatların tespitinde; araç türleri; coğrafî bölge; sigorta süresi içinde herhangi bir hasar ödemesine neden olmayan işletenlerin primlerinin indirilmesi yoluyla ödüllendirilmesi, hasar ödemesine neden olan işletenlerin primlerinin yükseltilmesi yoluyla cezalandırılması ve gerekli görülen diğer hususlar dikkate alınır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

35 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 35. – Aynı Kanunun 104 üncü maddesinin ikinci fıkrası değiştirilmiş ve maddenin sonuna aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Yukarıda yazılı teşebbüs sahipleri kendilerine bırakılan motorlu araçların tümünü kapsamak üzere esasları Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlıkça tespit edilecek bir zorunlu malî sorumluluk sigortası yaptırmaya ve denetimlerde bu sigortanın yapıldığını belgelemeye mecburdurlar.

İkinci fıkrada sözü edilen sigortayı yaptırmayan teşebbüs sahiplerinin bu işyerleri, mahallin en büyük mülkî amirince 15 güne kadar faaliyetten men edilir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

36 ncı maddeyi okutuyorum:

MADDE 36. – Aynı Kanunun 108 inci maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Garanti Fonu

Madde 108. – “Bu Kanuna göre, zorunlu malî sorumluluk sigortasına tabi motorlu araçların sebep olacakları zararların, aşağıdaki durumlarda işletenin sorumluluğuna ilişkin kurallar uyarınca geçerli teminat tutarları dahilinde karşılanması amacıyla, Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliği nezdinde bir Garanti Fonu oluşturulur.

Garanti Fonuna aşağıdaki durumlarda başvurulur :

a) Kazayı yapan motorlu aracın tespit edilmemesi durumunda kişiye gelen bedensel zararlar için,

b) Kazanın meydana geldiği tarihte geçerli olan teminat tutarları dahilinde zorunlu malî sorumluluk sigortasını yaptırmamış olan işletenlerin neden olduğu bedensel zararlar için,

c) Zorunlu malî sorumluluk sigortasını yapan sigortacının iflası halinde sigortacının ödemekle yükümlü olduğu maddî ve bedensel zararlar için,

d) 8 inci maddenin (b) bendi ile 107 nci maddenin son fıkrasında öngörülen durumlar için.

Kazaya sebep olan aracın işleteninin sonradan bulunması halinde garanti fonu, işletene ve sigortacısına rücu edebilir; diğer durumlarda da garanti fonunun sorumlulara başvurma ve sigortacının iflas masasına katılma hakları saklıdır.

Fonun gelirleri, zorunlu malî sorumluluk sigortası için tahsil edilen toplam primlerin yüzde biri oranında sigorta şirketlerince ödenecek katılma payları ile sigorta yaptıranlardan safi primlerin yüzde ikisi oranında tahsil edilecek katılma paylarından oluşur. Bakanlar Kurulu bu oranları binde beşe kadar indirmeye veya tekrar kanunî sınırlarına kadar yükseltmeye yetkilidir.

Sigorta aracıları, sigorta yaptıranlardan yukarıdaki fıkra hükmü gereğince tahsil ettikleri katılma paylarını, tahsilatı takip eden ayın 15’ine kadar ilgili sigorta şirketlerine intikal ettirirler.

Sigorta şirketleri; kendileri tarafından ödenmesi gereken bir takvim yılına ilişkin katılma paylarını takip eden yılın Şubat ayı sonuna kadar; sigorta yaptıranlardan tahsil edilen katılma paylarını ise ertesi ayın sonuna kadar fon hesabına yatırırlar.

Fon hesabına zamanında ve tam olarak yatırılmayan katılma payları ve gecikme zamları 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsili Usulü Hakkında Kanun hükümlerine göre tahsil olunur. Ayrıca, sözkonusu yükümlülüğü yerine getirmeyen şirketler hakkında bu kanunun Ek 3 üncü maddesinin b/7 numaralı alt bendi hükümleri de uygulanır.

Fonun gelir ve giderleri ile işlemleri, Hazine Müsteşarlığınca her yıl denetlenir.

Garanti Fonunun kuruluşuna, işleyişine, fon varlıklarının nemalandırılmasına, fondan yapılacak ödemelere ve diğer hususlara ilişkin esaslar Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğinin görüşü alınarak, Hazine Müsteşarlığının bağlı bulunduğu Bakanlık tarafından hazırlanacak bir yönetmelikle düzenlenir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

37 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 37. – Aynı Kanunun 118 inci maddesinin başlığı ile ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, ikinci fıkradan sonra gelmek üzere üçüncü, dördüncü ve beşinci fıkralar ilave edilmiştir.

“Ceza puanı uygulaması, puanlama ve trafik kazası nedeniyle sürücü belgelerinin geri alınması:”

“Trafik suçunun işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içinde toplam 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri 2 ay süre ile geri alınır ve eğitime tabi tutulurlar.

Aynı yıl içinde ikinci defa 100 puanı dolduran sürücülerin sürücü belgeleri 4 ay süre ile geri alınarak psiko-teknik değerlendirmeye ve psikiyatri uzmanının muayenesine tabi tutulurlar. Muayene sonucunda sürücülük yapmasına engel hali bulunmayanların belgeleri, süresi sonunda iade edilir.

Bir yıl içinde üç defa 100 ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilir.

Ölümle sonuçlanan trafik kazalarına asli kusurlu olarak sebebiyet veren sürücülerin sürücü belgeleri ise 1 yıl süre ile geri alınır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

38 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 38. – Aynı Kanunun 119 uncu maddesi birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Sürücü belgeleri, belge alındıktan sonra bu Kanunun 41 inci maddesinin (e) bendinde yazılı suçlardan biri ile mahkûmiyet halinde süresiz geri alınır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

39 uncu maddeyi okutuyorum:

MADDE 39. – Aynı Kanunun 123 üncü maddesinin üçüncü ve dördüncü fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Ancak, gerçek ve tüzel kişiler tarafından kurs açılmayan il ve ilçelerde bu kurslar devlet tarafından açılabilir.

Bu madde hükümlerine ve yönetmelikteki şartlara uymadıkları mülki idare amirlerince görevlendirilen yetkililer veya Millî Eğitim Bakanlığı yetkilileri tarafından tespit edilen kursların sahiplerine olayın özelliğine göre belirlenecek süre içinde şartlara uymaları yazılı olarak bildirilir. Bu süre içinde şartların yerine getirilmemesi halinde kurs sahipleri bu Kanunun Ek 3 üncü maddesi b/6 alt bendi hükmüne göre cezalandırılırlar. Ayrıca kurs 15 günden az olmamak üzere mülki amirlerce geçici olarak kapatılır. Bu süre 625 sayılı Özel Öğretim Kurumları Kanunu hükümleri uyarınca gerekli işlemler sonuçlandırılıncaya kadar uzatılır.

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

40 ıncı maddeyi okutuyorum:

MADDE 40. – Aynı Kanunun 124 üncü maddesinin ikinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Çocuk trafik eğitim parklarının yapılma, açılma, eğitim, denetim ve çalışma esasları ile diğer hususlar İçişleri, Bayındırlık ve İskân Bakanlıklarının görüşleri alınarak Millî Eğitim Bakanlığınca çıkarılacak Yönetmelikle düzenlenir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Sayın Ali Talip Özdemir, galiba, yerinizden bir katkınız olacak; buyurun.

Arkadaşlar, lütfen, dinleyelim. Biraz sükûnet...

ALİ TALİP ÖZDEMİR (İstanbul) – Bu madde olumlu ve güzel bir madde. Yalnız, burada "yönetmelikle düzenlenir" derken "ilgili belediyenin görüşü alınarak yönetmelikle düzenlenir" ilavesi olursa... Çünkü, bu, oradaki belediyeler vasıtasıyla yer gösterilerek yapılacaktır. Burada, belediyeleri de işin içerisine katmak faydalı olur kanaatindeyim.

BAŞKAN – Sayın Komisyon?..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılamıyoruz efendim. Belediyenin belirlenmesi sıkıntı yaratacak burada, bu açıdan katılamıyoruz.

BAŞKAN – Bu durumda, bu katkıyı işleme koyamayacağım. Maddeyi olduğu gibi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

41 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 41. – Aynı Kanunun 125 inci maddesinin madde başlığı ile birinci fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiş ve birinci fıkradan sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkralar eklenmiştir.

“Okul, Radyo ve Televizyonlarda Trafik Eğitimi :

Millî Eğitim Bakanlığınca, ilköğretim ve ortaöğretim okullarında ders programlarına eğitim amacı ile zorunlu uygulamalı trafik ve ilk yardım dersleri konulur. Bu dersler için valilik ve kaymakamlıkça yükseköğrenim görmüş emniyet görevlileri görevlendirilebilir.

Üniversite ve yüksekokullar ile lise ve dengi okullarda, zorunlu trafik, ilk yardım ve motor derslerinden başarılı olanlar, sürücü kurslarında, bu derslerden Millî Eğitim Bakanlığı’nca çıkarılacak yönetmelikteki esaslara göre sınava girmek kaydıyla muaf tutulabilirler.

Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yayın yapan ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar, 3984 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanunun 4 üncü maddesinin, birinci fıkrasının (p) bendi gereğince yapacakları haftalık eğitim programlarının en az 30 dakikasını trafik eğitimi ile ilgili programlara ayırmak zorundadırlar.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

42 nci maddeyi okutuyorum:

MADDE 42. – Aynı Kanunun 129 uncu maddesinin birinci fıkrasının (a) bendine, son alt bentten önce gelmek üzere bir bent eklenmiş, (b) bendinin 5 numaralı alt bendi aşağıdaki şekilde değiştirilmiş, 6 numaralı alt bentten sonra gelmek üzere 7, 8 ve 9 numaralı alt bentler ilave edilmiş ve 7 numaralı alt bent 10 numaralı alt bent olarak değiştirilmiş ve 10 numaralı alt bendin sonuna aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

“Sürücülerin ödüllendirilmesine,

5. Bu Kanunun 114 üncü maddesine göre tahsil edilen para cezalarının % 50’sinden,

7. Bu Kanunun 91 inci maddesine göre tahsil edilen % 5 mali sorumluluk sigortası payından,

8. 86/10553 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı gereğince ticarî plaka satışlarından elde edilen % 90’lık paydan,

9. Bu Kanunun 35 inci maddesine göre tahsil edilen % 10 muayene ücreti payından.”

“Fon gelirlerinin tamamı münhasıran trafik hizmetlerinde kullanılır.”

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

43 üncü maddeyi okutuyorum...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN – Sayın Komisyon, biraz önce oyladığımız maddede, galiba sizden bir düzeltme gelecekti; gelmedi. Arkadaşlarımız...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkanım, ben düzeltme yapmak istedim de, mikrofon açık olmadığı için sesimi duyuramadım.

Orada "alt bentten" yerine "alt fıkradan" denilecek ve "önce gelmek üzere bir bent eklenmiş" ibaresi "önce gelmek üzere bir fıkra eklenmiş" diye düzeltilecek.

BAŞKAN – Kusura bakmayın, bu çalışma düzeninde, ben, sizin işaretlerinizi buradan göremiyorum. Onun için, izninizle mikrofonu açık tutacağım; ama, zaman zaman yanınıza arkadaşlar geliyorlar, bu sefer, mikrofon, o sesleri de alıyor. Mikrofon açık kalsın; ama, arkadaşların, Komisyon veya Hükümete müdahalede bulunmaması veya onlarla diyaloğa girmemesi gerekiyor; bunu, arkadaşlardan rica ediyorum.

Maddeyi bu şekilde redakte ediyoruz.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Sayın Başkan, şimdiye kadar sayıyla gösterilen bentleri hep "alt bent" diye niteledik. Bu maddede ilk defa "alt fıkra" diye yazılırsa, kodifikasyon bakımından...

BAŞKAN – Alt yok efendim. O "alt bent" kalıyor, üstte fıkra...

ATİLÂ SAV (Hatay) – Numaraları "alt bent" diye gösterildi.

BAŞKAN – Fıkra o... Yani, üstte o fıkra, değişen... Alt bentte değişiklik olmuyor.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – "Fıkra" olacak efendim.

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, 43 üncü maddeyi okutmadan önce, yeni madde niteliğinde bir önerge vardır; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 131 inci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan plaka ve basılı evrak satışında elde edilen net gelirin paylaşım oranını yeniden düzenleyen kanun değişiklik teklifimiz, gerekçesiyle birlikte ekte sunulmuştur.

Gereğini saygıyla arz ederiz.

Ali Haydar Şahin Ali Rıza Bodur Zeki Çakıroğlu

Çorum İzmir Muğla

Metin Arifağaoğlu Sabri Ergül Yahya Şimşek

Artvin İzmir Bursa

Mahmut Işık

Sıvas

Madde 131/3 - Basılı kâğıtlar ve plakaların satışının federasyona sağladığı net gelirin yüzde 40'ı, her yıl, en geç şubat ayı sonuna kadar Trafik Hizmetleri Geliştirme Fonuna yatırılır. Gelirin kalanı, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonuna aittir.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, İçtüzüğümüzün 87 nci maddesinin dördüncü fıkrasına göre, katılabilmeniz için, yeni madde olduğu için, salt çoğunluğunuzu aramak zorundayız.

Salt çoğunluğunuz da beraberinizde olarak, katılıyor musunuz; salt çoğunluğunuzu sağlayabiliyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, salt çoğunluğu sağlayacak durumda değiliz, herhalde...

BAŞKAN – Bu durumda, önergeyi işleme koyamıyorum.

43 üncü maddeyi okutuyorum:

MADDE 43. – Aynı Kanuna aşağıdaki Ek maddeler eklenmiştir.

Ticarî Taşıt Kullanma Belgesi

EK MADDE 1. – Ticarî amaçla çalışan taksi, dolmuş, minibüs ve otobüs gibi taşıtlarla yolcu taşımacılığı; kamyon, kamyonet, triportör ve benzeri taşıtlarla yük taşımacılığı yapmak isteyen sürücülerin “Ticarî Taşıt Kullanma Belgesi’ne sahip olmaları zorunludur.

Ancak, bu kanunun yayımı tarihinden sonra, B, C, D ve E sınıfı sürücü belgelerinden herhangi birisine sahip olanlardan toplutaşım aracı kullanacakların Ticarî Taşıt Kullanma Belgesi almak için yapacakları müracaatlarda en az lise veya dengi okul mezunu olmaları şartı aranır.

Bu belgeye sahip olmayan sürücüler ticarî amaçla yolcu ve yük taşımacılığı yapamaz.

Ticarî taşıt kullanma belgesi alacak sürücülerin eğitimi ve belge almaya hak kazananlara belge verilme işlemleri Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu’na bağlı meslek odaları tarafından yapılır ve bu işlemler o ilde bulunan en üst esnaf birliği kuruluşu tarafından denetlenir. Eğitime tabi tutulan sürücülerin eğitim aldıkları tarih ve isim listeleri mahallin trafik tescil şube veya bürolarına gönderilir.

Ticarî taşıt kullanma belgesi uygulamasına ilişkin diğer esas ve usuller Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonunun görüşü alınmak suretiyle İçişleri Bakanlığı’nca çıkarılacak yönetmelikte belirtilir.

Bu madde hükümlerine uymayan sürücüler hakkında bu Kanunun Ek 3 üncü maddesinin a/4 numaralı alt bendi hükmü uygulanır. Sürücü aynı zamanda araç sahibi değilse tescil plakasına da aynı miktar için trafik ceza tutanağı düzenlenir. Ayrıca bu araçlar ilk tespitte 7 gün, ikinci tespitte 15 gün, üçüncü tespitte 30 gün süreyle trafikten men edilir.

Ayrıca bu madde hükümlerine ve yönetmelikte belirtilen esas ve usullere aykırı olarak belge düzenleyenler ve verenler TürkCeza Kanunu hükümlerine göre cezalandırılırlar.

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkan, bir konu var, onu arz etmek istiyorum.

Daha önceki maddelerde bu "lise veya dengi okul mezunu şartı aranır" zaten değiştirildi. Bu maddede de bunu gözden ırak tutmayalım. O değişikliği yapmak gereği var.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, daha önce "en az ortaokul" şeklinde değiştirmiştik.

BAŞKAN – Evet, Sayın Bakan, daha önce Genel Kurulumuzun kabul ettiği doğrultuda "en az ortaokul" veya "8 yıllık temel eğitim" biçiminde düzeltemeyi yapacağız.

AYHAN FIRAT (Malatya) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Buyurun Sayın Fırat. Madde üzerinde bir sorunuz var değil mi?..

AYHAN FIRAT (Malatya) – Evet.

Müsaade ederseniz kürsüden söyleyeyim...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKAN M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Yok, oradan...

AYHAN FIRAT (Malatya) – Efendim, benim öğrenmek istediğim, şu açıklığı getirsinler: Bugün için ticarî taksi kullananların, ticarî araç kullananların hakları haleldar oluyor mu, olmuyor mu?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Hayır, olmuyor... Olmuyor...

AYHAN FIRAT (Malatya) – O halde, buna açıklık getirsinler.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Komisyon.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, izin verirseniz, ben cevaplandırayım.

Zaten, şu anda, hakkı müktesep; o haleldar olmuyor. Makabline teşmil değil yani...

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, maddeyi, daha önceki maddelerde yaptığımız değişikliklere göre düzeltilmiş biçimiyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 2'yi okutuyorum:

Araçların Tescil Edildikleri Amacın Dışında Kullanılması

EK MADDE 2. – Araçların motorlu araç tescil ve trafik belgesinde gösterilen maksadın dışında kulananlar ile sürülmesine izin veren araç sahipleri hakkında bu Kanunun Ek 3 üncü maddesinin a/4 numaralı alt bendi hükmü uygulanır.

Ayrıca araç 15 gün süre ile trafikten men edilir.

BAŞKAN – Madde üzerinde önerge yok.

Söz talebi?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 3'ü okutuyorum:

Trafik Suçlarına İlişkin Cezalar:

EK MADDE 3. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun aşağıda belirtilen maddelerinde yer alan fiilleri işleyenler hakkında karşılarında gösterilen tutar kadar para cezası veya hafif hapis cezası uygulanır.

Her takvim yılı başından geçerli olmak üzere önceki yılda uygulanan mutlak ceza tutarları, o yıl için Vergi Usul Kanunu hükümleri uyarınca tespit ve ilan olunan yeniden değerleme oranında artırılır.

Bu suretle hesaplanacak ceza tutarlarında, 100 000 lira kesirleri dikkate alınmaz.

a) Para Cezaları :

1. Aynı Kanunun 23, 26/1, 26/2, 30/a, 31/a, 32, 34, 37, 47/d, 48/3, 49/3 (sürücüye), 52/a, 52/b, 52/c, 52/d, 53/a, 53/b, 53/c, 53/d, 55, 56/a, 56/b, 56/c, 56/d, 56/e, 57/a, 57/b, 57/c, 58, 59/1, 59/2, 59/3, 60, 61, 62, 64/a-1, 64/a-3, 64/b-1, 64/b-2, 64/b-3, 64/b-4, 64/b-5, 64/b-6, 65/1-a, 67, 68/a-1, 68/a-2 68/a-3, 68/b-1, 68/b-2, 68/b-3, 68/c, 69/1, 71, 72, 73, 77/c, 78, 79, 91 ve 94 üncü maddelerindeki idarî para cezaları 1 800 000 TL.,

2. Aynı Kanunun 20/a-1, 20/e, 25, 28, 30/b, 39/a, 39/b, 44/a, 44/b, 46/a, 46/b, 46/c, 46/d, 46/e, 46/2, 47/a, 47/b, 47/c, 49/3 (araç sahibine), 51/2-a, 54/a, 54/b, 59/4, 64/a-2, 65/1-c, 65/1-f, 65/1-g, 65/1-h, 65/1-ı, 65/1-j, 66, 74, 75, 76, 77/b, 81/a, 81/c, 81/d, 81/e, 82/a, 82/b ve 82/c maddelerindeki idarî para cezaları 3 600 000 Tl.,

3. Aynı Kanunun 13, 14, 31/b, 36, 48/6, 49/3 (işleten veya firmaya), 51/2-b, 63, 65/1-b, 65/1-d, 65/1-e, 70, 81/3 ve 81/b maddelerindeki idarî para cezaları 7 200 000 TL.,

4. Aynı Kanunun 21, 118/7 ve bu Kanunun Ek 1 ve Ek 2 nci maddelerine aykırı hareket edenlere 14 400 000 TL.,

5. Aynı Kanunun 16, 17 ve 18 inci maddeleri ile 65/5 maddelerindeki idarî para cezaları 72 000 000 TL.

Olarak uygulanır.

b) Yargı yetkisine giren hafif para cezaları ve hafif hapis cezaları :

1. 20/d maddesindeki hafif para cezası 28 800 000 TL.

2. 35/4 maddesindeki hafif para cezası 28 800 000 TL., aynı fiilin birinci tekrarında 36 000 000 Tl., ikinci tekrarında 43 200 000 Tl.,

3. 35/5 maddesindeki hafif para cezası 108 000 000 TL.,

4. 48/7 maddesindeki hafif hapis cezası altı ay, hafif para cezası 28 800 000 TL.,

5. 51/5-1 maddesindeki hafif hapis cezası altı ay, hafif para cezası 18 000 000 TL.,

6 42/b, 51/5-2, 69/2 maddelerindeki hafif hapis cezası iki ay bu maddelerdeki ve 123/4 maddesindeki hafif para cezası 18 000 000 TL.,

7. 98, 99, 101, 104 ve 108 inci maddelerindeki hafif para cezaları 108 000 000 TL.,

olarak uygulanır.

8. 31/b maddesinde sözü edilen cihazları bulundurmayanlar veya bozuk imal edenler veya bozulmasına vasıta olanlar ve bu cihazları bilerek kullananlar, 123/5 inci maddesine aykırı hareket edenler 3 aydan 6 aya kadar hafif hapis ve 108 000 000 TL. tutarında para cesası,

9. Bu Kanundaki hükümlere göre sürücü belgeleri geçici süre ile geri alınanlardan bu süre içerisinde araç kullandığı tespit edilenler ve sürücü belgeleri iptal edildiği halde araç kullandığı tespit edilenler ile değiştirme süresi içinde sürücü belgelerini değiştirmeden araç kullananlar 7 günden 30 güne kadar hafif hapis ve 18 000 000 TL. tutarında para cezası ile cezalandırılırlar.

Yukarıdaki bentte belirtilen hapis cezalarının uygulanmasında; bu Kanun uyarınca hükmolunan cezalar tecil edilemez, hürriyeti bağlayıcı cezalar 647 sayılı Cezaların İnfazı Hakkında Kanunun 4 üncü maddesinde yazılı para cezasına ve tedbirlere çevrilemez, failleri hakkında TürkCeza Kanununun 119 uncu maddesi hükmü uygulanamaz.

AYHAN FIRAT (Malatya) – Sayın Başkan, grup adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Bir önerge vardır; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan kanun tasarısının ek madde 3'te gösterilen para esasları için, maddenin sonuna "8/1'den ziyade verilen hafif para cezaları için Türk Ceza Kanununun 79 uncu maddesi hükümleri uygulanır" hükmünün ilave edilmesini arz ve teklif ederiz.

Turhan Güven Saffet Arıkan Bedük Salih Kapusuz

İçel Ankara Kayseri

Akın Gönen Hasan Hüsamettin Özkan Önder Sav

Niğde İstanbul Ankara

Zeki Çakan

Bartın

BAŞKAN – Efendim, yerleştirme konusunda bir sorumuz var...

ÖNDER SAV (Ankara) – Sayın Başkan...

BAŞKAN – Sayın Gönen, sizden mi bilgi alacağız?

AKIN GÖNEN (Niğde) – Turhan Bey bilgi verecek.

BAŞKAN – Sayın Güven, metnin neresine girecek?.. Çünkü, 8 inci bent var zaten metinde.

ÖNDER SAV (Ankara) – Sayın Başkan, madde üzerinde grup adına söz istiyorum.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, müsaade ederseniz; o zaman, 9'dan sonra gelmek üzere diyelim.

BAŞKAN – 8 olur, diğerleri...

TURHAN GÜVEN (İçel) – Yanlışlık var efendim; doğrudur; yani araya değil de, maddenin sonuna 10 uncu bent olarak, 9'dan sonra gelmek üzere...

BAŞKAN – En sona mı?..

TURHAN GÜVEN (İçel) – En sona, evet...

ÖNDER SAV (Ankara) – Grup adına söz istiyorum.

AYHAN FIRAT (Malatya) – Sayın Sav, grup adına konuştuktan sonra, şahsım adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz istiyorsunuz...

ÖNDER SAV (Ankara) – Grup adına söz istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Fırat "sorum var" dediği için, geçtim efendim.

AYHAN FIRAT (Malatya) – Madde üzerinde söz istiyorum.

BAŞKAN – Yani, sizden bir talep, işaret olmadı.

ÖNDER SAV (Ankara) – Hayır efendim...

BAŞKAN – Şu an, belki soru biçiminde sizi konuşturabilirim.

ÖNDER SAV (Ankara) – Soru biçiminde de söyleyebilirim; ama uzun olur. Bu maddede teknik birçok hata var; Komisyonu uyarmak istiyorum. Madde bu haliyle geçerse, uygulanamaz. O nedenle, izin verirseniz, kürsüden konuşayım.

BAŞKAN – Yalnız, yani, zamanında söz istenmediği için, usul açısından...

ÖNDER SAV (Ankara) – Sormadınız... Ben dikkatle bekledim; hemen önergeye geçtiniz. "Madde üzerinde söz isteyen var mı" diye zapta geçti mi konuşmanız Sayın Başkan; geçmedi. O nedenle, ben, usule saygılı olarak bekledim sizi.

BAŞKAN – Buyurun.

Sayın Sav, süreniz 10 dakikadır.

CHP GRUBU ADINA ÖNDER SAV (Ankara) – Sayın Başkan, söz verdiğiniz için teşekkür ederim.

Sayın Başkan, Yüce Meclisin değerli üyeleri; aslında, bu maddede değişiklik önermek için söz almış değilim; ama, bu madde, başlıbaşına bir hukuk faciası; neresinden bakarsanız bakın, bu maddenin, uygulayıcılar bakımından, uygulanma şansı fevkalade zayıf.

Bir defa, dilerdim ki, Sayın İçişleri Komisyonu, böyle teknik ve hukukî bir konuda, bu tasarıyı Adalet Komisyonuna göndersin, Adalet Komisyonu, hukuka uyarsızlık var mı yok mu, bu yönüyle bir incelesin. Maalesef, bu yapılamamış. Bu yapılamadığı için de, İçişleri Komisyonu, gerideki maddelerde de -zaman almasın diye değinmediğimiz- kimi aksaklıklar, hatalar yaptı; ama, şimdi değineceklerimi, lütfen, Komisyon ve Komisyonun yanındaki teknik elemanlar kanun metninden de izlerlerse, hangi noktalarda hangi temel yanlışlıkların olduğunu çok daha rahat gözleyebilirler.

Bir kez, maddenin başlığı "para cezaları" ve "hafif para cezaları" diye ayrılmış. Bu ayrım doğru. Türk Ceza Kanununda ve literatürde, nevî tayin edilmemiş olan ceza, idarî para cezasıdır. "Para cezası" deyimi, idarî para cezasını içerir. Türk Ceza Kanununun 11 inci maddesinde "para cezası" deyimi yoktur "hafif para cezası, ağır para cezası" deyimi vardır. Dikkat buyurun. Ceza literatürümüzde "para cezası" deyimi asla geçmez, türlerini ayırarak söyler. Bunu şunun için söylüyorum: Alt bentlerde yapılan teknik yanlışlığın düzeltilmesi yönünden, bunda kaçınılmaz bir zorunluluk var.

"Para cezaları" deyimi ile başlayan bölümde, yani elinizdeki metinde "a) Para Cezaları..." 1 inci maddede, başlayanda, dikkatle izlerse değerli arkadaşlarım, bu metinde, ikinci bentte yer alan "51/2-a, 51/2-b" kanunda yoktur; kanun metninde ikinci fıkra yoktur. Olmayanı biz ekliyoruz burada; nereye ekleyeceğiz, nasıl ekleyeceğiz onu merak ediyorum.

Ayrıca, burada "30/a, 31/a" denmiş. Kanunun maddesinde birkaç fıkra var: Birinci fıkranın (a) bendi. Gerçi, alt fıkralarda (a) ve (b) yok, kastedilen belli; ama, hukuk tekniği bakımından "31/1-a ve b bentleri" demek zorunluğu vardır; hukuk dili bunu gerektirir. Burada ciddi bir düzenleme yapacaksak, uygulayıcıların elinde yarın şaşırmayacakları bir uygulama yapacaksak, bunda bir kaçınılmazlık vardır.

Devam ediyorum yanlışlıklara: "52/a, 52/b, 52/c" denilmiş. O maddede, başka fıkralarda (a), (b), (c) yok zaten; o madde bunlarla bitiyor. "52/1" denilebilir.

"59/3" deniliyor. 59 uncu maddenin üçüncü fıkrası yok. Lütfen açıp bakarsanız, o madde iki fıkralıktır. Mevcut kanunda olmayan bir fıkraya ceza tertip ediyorsunuz.

Değerli Komisyon, 59/3 var mı; yoksa bendeki metin farklı bir metin mi, bendeki trafik kanunu ayrı bir trafik kanunu mu? Belki ben yanılabilirim, eski bir metin almış olabilirim.

Devam ediyorum: İkinci bentte, para cezalarının ikinci bendinde 51/2–a, 51/2-b var; 51 inci maddede ikinci fıkra yok.

Devam ediyorum: "48/3" denilmiş, 48 inci maddenin üçüncü fıkrası. 48 inci maddenin üçüncü fıkrasındaki "sürücü" deyimi bunu kastetmiyor. Getirilen tasarının kastettiği, 48 inci maddenin dördüncü bendidir. Eğer siz, "48/3" derseniz, muradınıza eremezsiniz, yapmak istediğiniz düzenleme yanlış bir hedefe gider.

Ayrıca, bu maddede 48 inci maddenin altıncı fıkrası yok. Olmayan bir fıkraya bir kez daha bir ceza getiriyorsunuz. 48 inci maddenin altıncı fıkrası yok. Tekrarlıyorum, zabıtlara da geçsin. Bu yanlışlığıyla geçerse, hiç olmazsa zabıtlara geçmiş, konuşulmuş olduğu anlaşılsın; ama, sanıyorum, Komisyon bu maddeyi bu haliyle yasalaştıramaz. Bu maddenin, mutlak surette, değindiğimiz hukuksal eksikliklerini gidermek zorundadır; yoksa, bu madde, bu haliyle Türkiye Büyük Millet Meclisinden geçerse, yıllarını yargıç, savcı, avukat olarak, en azından hukukçu olarak geçirmiş meslektaşlarımızın da bir ayıbı olarak geçer. Ben, şahsen böyle bir ayıba katılmak istemiyorum, katılmak istemediğim için de konuşuyorum.

Ayrıca, 118 inci maddenin yedinci fıkrası. 118 inci madde de, yedi fıkralık bir madde değil, yedinci fıkra yok. Olmayan bir fıkraya külliyetli miktarda ceza getiriyorsunuz.

Elimizdeki metinde 8 ve 9 uncu bentlerle getirilen -yargı yetkisine giren hafif para cezalarıyla ilgili- düzenleme yanlıştır. "Para cezası" deniliyor. Konuşmamın girişinde söylediğim gibi, türü belirtilmemiş olan para cezası, idarî para cezasıdır. Bir idarî para cezasını yargı yetkisine giren bir yerde düzenleyemezsiniz. Orada kastedilen şey, hafif para cezasıdır. Oraya "hafif para cezası" deyimini koymak zorundasınız, koymak zorundayız. Düzenleme, ancak böyle olursa geçerlik taşır.

Sayın Başkan, bu maddede, gördüğüm, düzenlemeyi gerektiren daha pek çok eksiklikler var; ama, sayıp zaman almak istemiyorum. Bu maddenin, ancak, anlattığım eksikliklerinin giderilmesi halinde oy verilebilir bir madde haline dönüşeceğini düşünüyorum.

Beni dinlediğiniz için teşekkür ediyorum, saygılar sunuyorum.(CHP sıralarından alkışlar)

BAŞKAN – Sayın Komisyon, bir yanıt vermek durumunda mısınız?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, yanıt vermeden önce, 10 dakikalık bir süre talebinde bulunacağız.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, ben bir şey ilave etmek istiyorum. Bir konuda hem Komisyonun hem Sayın Sav'ın hem de Genel Kurulun dikkatlerini çekmek istiyorum.

Sayın Sav'ın, elindeki trafik yasasıyla ilgili söyledikleri doğru; ama, biz, o yasaya "olmayan" denilen fıkraları, bu ana kadar yaptığımız çalışmalarla kattık.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, onu arz edecektim zaten.

İzin verirseniz...

BAŞKAN – Yani, o fıkralar var?..

ÖNDER SAV (Ankara) – Sayın Başkan...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Müsaade eder misiniz Sayın Sav?

BAŞKAN – Bir saniye Sayın Sav.

Buyurun Sayın Komisyon.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, sizin söylediğiniz şekilde, biz, zaten, maddeye yeni fıkralar ilave ettik. İlave ettiğimiz için, o fıkraların sayısı o şekilde oldu. Yani "51/a" dediğimiz zaman, o fıkralar ilave edilmiş oldu.

İkincisi: Dikkat buyuracak olursanız, para cezalarından kastımız... Zaten aşağıda belirtiyoruz; sonunda diyoruz ki "maddelerdeki idarî para cezaları." Hepsinin sonunda "idarî para cezaları" diye zikredilmiş; hepsinde "idarî para cezaları" şeklinde belirtiyoruz.

Sayın Sav, belki, o konuyu tam olarak takip edemediler. Yani, yeni fıkra ilave edildiği için fıkra sayısı değişmiştir ve o sebepten dolayı, dördüncü fıkra, belki, elinizdeki metne göre dördüncü fıkra değildir; fakat, burada fıkra ilave edildiği için, o fıkra, dördüncü fıkra olmuştur, beşinci fıkra olmuştur. Onu tavzihen açıklamak istiyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, bu açıklama yeterli mi, yoksa yine süre talebiniz var mı?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, bu açıklama yeterlidir.

Teşekkür ederim.

ÖNDER SAV (Ankara) – Sayın Komisyon, sekiz ve dokuzuncu fıkralardaki "para cezası" deyimi aynen kalacak mı, yoksa onları düzeltiyor musunuz?

BAŞKAN – Şahsı adına, Sayın Ayhan Fırat; buyurun efendim.

Sayın Fırat, süreniz 5 dakikadır.

AYHAN FIRAT (Malatya) – Sayın Başkan, Yüce Kurulun değerli üyeleri; Sayın Sav'ın biraz önce söyledikleri doğrudur. Burada doğru olduğunu söyleyip, bunu değiştirmemekte bir fayda yok. Zira, bakın, yedinci fıkrada aynen şöyle deniliyor: "98, 99, 101, 104 ve 108 inci maddelerindeki hafif para cezaları..." O halde, idarî yargının verdiği şeyler hafif para cezasıdır; sekiz ve dokuzuncu fıkralardaki para cezalarına da "hafif para cezası" demek gerekir.

Şimdi, benim üzerinde durduğum konuya gelelim: Bu madde, iki tip ceza getiriyor; birisi, idarî para cezaları, diğeri, yargının vereceği para cezaları. Yargının vereceği para cezalarına hiçbir itirazım yok; ancak, idarî para cezalarına bir göz atmakta yarar var.

Bu memlekette, yüzbinlerce insanımız "şoför esnafı" tabir edilen insanlarımız, meslekleriyle uğraşıyor, akşama kadar 500 bin lira veya 1 milyon lira kazanmaya çalışıyor. Buradaki cezalar, Avrupa ülkeleri misal olarak alınmış ve oradan esinlenerek buraya konulmuştur. İtalya'da ceza 5 dolardan başlar; ama, buraya konulan en küçük ceza 10 dolar mertebesindedir ve bu da, katsayıyla her yıl artırılacaktır.

Demin de söylediğim gibi, onbinlerce, hatta yüzbinlerce meslek sahibi akşama kadar çalıştıktan sonra evlerine götürecek ekmek bulamayacaklar ve bu korkunç cezalar onları mağdur edecek. İnanıyorum ki, yarın, öbür gün, büyük bir tazyik altında kalacaksınız.

Bizim, naçizane, arkadaşlarımızla birlikte verdiğimiz bir önergemiz var. Bunları makul seviyeye indirmek gerekir. Bu makul seviye de, bana göre, idarî para cezalarını, hiç değilse, buradaki miktarın yarısına indirmekle mümkündür. Hatta, daha fazla ileri gitmek isterdim; ama, Yüce Meclisten, ancak bunu yarıya indirdiğimiz zaman çıkacağı kanısında olduğum için böyle bir önerge vermiş bulunuyorum.

Ben, şoför esnafı adına Yüce Meclisten rica ediyorum. Bu para cezaları son derece ağırdır, insanlarımızı büyük oranda mağdur eder, bunu, yol yakınken düzeltelim derim.

Yüce Meclise saygılar sunarım.

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Fırat.

Sayın Atilâ Sav; buyurun.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Sayın Başkan, Yüce Meclisin sayın üyeleri; önümüzdeki tasarının ek 3 üncü maddesinin son fıkrasında "Yukarıdaki bentte belirtilen hapis cezalarının uygulanmasında, bu kanun uyarınca hükmolunan cezalar tecil edilemez, hürriyeti bağlayıcı cezalar 647 sayılı Cezaların İnfazı Hakkında Kanunun 4 üncü maddesinde yazılı para cezasına ve tedbirlere çevrilemez, failleri hakkında Türk Ceza Kanununun 119 uncu maddesi hükmü uygulanmaz" denilmektedir.

Böyle bir hüküm, ceza yargıcının takdir yetkisini tümüyle ortadan kaldırmaktır. Oysa, maddede belirtilen ceza hükümlerinin bir kısmı, esasen, taksirli suçlardır. Daha önce, bazı kanunlarda buna benzer tecil yasağı ve paraya çevirme yasağı hükümleri getirildi; ama, bunlar, sonradan, teoride çok ciddî eleştirilere uğradı. Bu nedenle, trafik yasasında da bu hükmün getirilmiş olmasının gereksiz olduğunu ve ceza siyaseti bakımından yargıcın takdir yetkisine yapılan bu müdahalenin yerinde olmadığını düşünüyor ve anılan fıkranın hükümden çıkarılmasını takdirlerinize sunuyorum.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Sav.

Sayın Komisyon?..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, izin verir misiniz?

BAŞKAN – Buyurun.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Şimdi, efendim, Sayın Sav'ın belirttiği bazı konulara Komisyon olarak biz de iştirak ediyoruz. Dokuzuncu fıkranın son bendinde "18 000 000 TL. tutarında hafif para cezası" diyerek, oraya "hafif" kelimesini ilave ediyoruz. Sadece bir redaksiyondur. Diğerlerini de zaten "idarî para cezaları" olarak belirtmişiz; yani, para cezaları dediğimiz zaman "6 ay, idarî para cezaları" demişiz. O sebeple, orada bir değişiklik yapmaya gerek görmüyoruz.

Burada "a/2" dediğimiz zaman, 51/2'de "yüzde ondan yüzde elliye kadar" denilen kısım; a/3 ise, 51/2'de "yüzde elliden fazla..."

BAŞKAN – Neresi burası Sayın Başkan?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, 51 inci maddenin... Biraz önce Sayın Sav'ın belirttiği, şu "51/2" dediğimiz...

BAŞKAN – "Para cezaları"nın neresinde?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – "a) Para Cezaları" fıkrasının ikinci... "Aynı Kanunun" diye başlıyor.

BAŞKAN – Evet.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Son kısımda, ikinci satırda "51/2-a" denilmiş; onu düzeltiyoruz, (a) kalkıyor; 51 "yüzde ondan yüzde elliye kadar" ilavesini yapıyoruz.

BAŞKAN – Nereye yapılıyor efendim o ilave?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, (a) nın yerine 51/2 yine kalıyor; ama, (a)'yı kaldırıyoruz. "Yüzde ondan yüzde elliye kadar" olan...

METİN BOSTANCIOĞLU (Sinop) – Olmaz ki efendim...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Çünkü, Kanun da aynı şekilde belirtmiş ve dolayısıyla, arkadaşlarımız yanlışlıkla onu... "51/2-a" denilmiş, (a) yı kaldırıyoruz, onun yerine "yüzde ondan yüzde elliye kadar" kısmını ilave ediyoruz ara ifade olarak.

METİN BOSTANCIOĞLU (Sinop) – Olmaz ki efendim; "51-a" derken orada adres gösteriyor, "şu maddedeki fiillere" diye adres gösteriyor orada.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Evet. Bence, orada redaksiyon hatası vardır. Önergeye gerek olmadan onu düzeltiyoruz.

Sayın Başkanım, izin verir misiniz?

BAŞKAN – Buyurun.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Bakınız, şimdi, elimizdeki, "Hız sınırlarına uyma" maddesi... "Değişik" denilmiş ve orada deniliyor ki, 3.11.1988 ve 3493/42 inci maddesinde "Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli usullerle yapılan tespit sonucu hız sınırlarının; yüzde ondan yüzde elliye (elli dahil) kadar aşan sürücüler yirmibin lira..."

Şimdi, orada, arkadaşlarımız düzenlemeyi yaparken, yanlışlıkla "51/2-a" denilmiş; "51/2-a" denilmeyecek, yalnız "51'deki maddenin 'yüzde ondan yüzde elliye kadar' olan" şeklinde düzeltiyoruz.

İkinci kısımda, yine "yüzde elliden fazla aşan sürücüler otuzbin lira para cezasıyla hükmolunur" kısmı aynen muhafaza ediliyor.

ÖNDER SAV (Ankara) – Olmadı gene...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Oldu efendim, oldu...

AYHAN FIRAT (Malatya) – Sayın Başkan, olmaz ki!..

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, izin verirseniz, 10 dakika ara veriniz, biz düzeltelim...

BAŞKAN – Lütfen... Çünkü, bu açıklama Başkanlığımızı da tam tatmin edemedi.

Birleşime 10 dakika ara veriyorum efendim.

**Kapanma Saati: 19.18**

**ÜÇÜNCÜ OTURUM**

**Açılma Saati : 20.07**

**BAŞKAN : Başkanvekili H. Uluç GÜRKAN**

**KÂTİP ÜYELER : Zeki Ergezen (Bitlis), Kâzım ÜSTÜNER (Burdur)**

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, 9 uncu Birleşimin Üçüncü Oturumunu açıyorum.

**V. – KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN**

**GELEN DİĞER İŞLER (Devam)**

*2. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Süha Tanık’ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş’in Benzer Mahiyetteki Kanun Teklifleri ve İçişleri Komisyonu Raporu (1/478, 2/49, 2/77, 2/295, 2/298, 2/346) (S.Sayısı 99 ve 99'a 1 inci Ek) (Devam)*

BAŞKAN – Sayın Komisyon, madde üzerinde görüşmeler sürerken, birleşime ara verilmesini istemiştiniz.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Evet.

Düzeltme yaptık Sayın Başkanım, şimdi arz edeceğiz.

BAŞKAN – Düzeltmenizi önerge olarak alalım.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, izin verirseniz, bir önerge şeklinde değil; orada bazı fıkra bentleri değişti. Biz onları müştereken düzelttik. İzin verirseniz, onları baştan itibaren arz ediyorum.

BAŞKAN – Buyurun.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) –

"a) Para Cezaları

1. Aynı Kanunun, 23, 26/1, 26/2, 30/1-a, 31/1-a, 32, 34, 37, 47/1-d, 48/4, 49/3 (sürücüye), 52/1-a,b,c,d, 53/1-a, b, c, d, 55, 56/1-a, b, c, d, e, 57/1-a, b, c, 58, 59, 60, 61, 62, 64/1-a/1,1-a/3, 64/1-b, 65/1-a, 67, 68/1-a, 68/1-b, 68/1-c, 69/1,71, 72, 73, 77/1-c, 78, 79, 91 ve 94 üncü maddelerindeki idarî para cezaları 1 800 000 TL,

2. Aynı Kanunun, 20/1-a/1, 20/1-e, 25, 28, 30/1-b, 39/1-a, 39/4b, 44/1, 46/1, 46/2, 47/1-a, b, c, 49/3 (araç sahibine), 51/2 (yüzde10'dan yüzde 50'ye kadar, yüzde 50 dahil), 54/1-a, 54/5-b, 64/1-a/2, 65/1-c, f, g, h, ı, j, 66, 74, 75, 76, 77/1-b, 81/1-a, c, d, e, 82/1-a, b, c maddelerindeki idarî para cezaları 3 600 000 TL,

3. Aynı Kanunun, 13, 14, 31/1-b, 36, 48/5, 49/3 (işleten veya firmaya), 51/2 (yüzde 50'den fazla), 63, 65/1-b, d, e, 70, 81/1-b, 81/3 maddelerindeki idarî para cezaları 7 200 000 TL,

4. Aynı Kanunun, 21, 118/7 ve bu Kanunun Ek 1 ve Ek 2 nci maddelerine aykırı hareket edenlere 14 400 000 TL idarî para cezası,

5. Aynı Kanunun, 16, 17 ve 18 inci maddeleri ile 65/5 maddesindeki idarî para cezaları 72 000 000 TL,

olarak uygulanır.

b) Yargı yetkisine giren hafif para cezaları ile hafif hapis cezaları

1. 20/1-d maddesindeki hafif para cezası 28 800 000 TL,

2. 35/5 maddesindeki hafif para cezası 28 800 000 TL, aynı fiilin birinci tekrarında 36 000 000 TL, ikinci tekrarında 43 200 000 TL, hafif para cezası,

3. Aynen,

4. Aynen,

5. Aynen,

6. Aynen,

7. Aynen,

8. Hafif para cezası,

9. Hafif para cezası.

Sayın Başkan, bu şekilde değişiklik yapılmıştır.

Arz ederiz.

Sayın Başkan, burada bir hususu tekrar ifade etmek istiyoruz: Biraz önce tekrarladığım "3. Aynen" değil; "3. 35/6" olacak. Diğerleri aynı.

BAŞKAN – Sayın Çetinkaya, okuduğunuz metni Başkanlığa ulaştırır mısınız.

Değerli milletvekilleri, şimdi, Komisyonumuzun redakte ettiği madde üzerinde değişiklik önergeleri vardır; bunları okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan kanun tasarısının ek madde 3'te gösterilen para cezaları için maddenin sonuna "Birden ziyade verilen hafif para cezaları için Türk Ceza Kanununun 79 uncu maddesi hükümleri uygulanır" hükmünün ilave edilmesini arz ve teklif ederiz.

Turhan Güven Saffet Arıkan Bedük Salih Kapusuz

İçel Ankara RP Grup Başkanvekili

Zeki Çakan Akın Gönen Hüsamettin Özkan

Bartın Niğde DSP Grup Başkanvekili

BAŞKAN – İkinci önergeyi okutuyorum:

Sayın Başkanlığa

Trafik Yasasının 43 üncü maddesinin ek 3 üncü maddesinin (a) fıkrasında yer alan idarî para cezalarının yarı yarıya indirilmesini teklif ediyoruz.

Saygılarımızla.

Atilâ Sav Ayhan Fırat Mahmut Erdir

Hatay Malatya Eskişehir

Metin Arifağaoğlu Yusuf Öztop Akın Gönen

Artvin Antalya Niğde

BAŞKAN – Üçüncü önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 2918 sayılı Kanun Tasarısının ek 3 üncü maddesinin son fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Hasan Hüsamettin Özkan Zeki Çakan Salih Kapusuz

DSP Grup Başkanvekili ANAP Grup Başkanvekili RP Grup Başkanvekili

Saffet Arıkan Bedük Önder Sav

DYP Grup Başkanvekili CHP Grup Başkanvekili

"Yukarıda belirtilen hafif para cezaları tecil edilemez."

BAŞKAN – Sayın Komisyon, şimdi okuduğumuz önerge en aykırı önergeydi.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Sayın Başkan, bizim de bir önergemiz vardı.

BAŞKAN – Geliş sırasına göre ikinci sırada okundu önergeniz.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Ondan başka, bir de son fıkranın çıkarılmasıyla ilgili önergemiz olacak.

BAŞKAN – Sayın Sav, o önergeyi grup başkanvekillerimiz alıp, Sayın Önder Sav'ın da imzasıyla şu an görüşmekte olduğumuz hale getirmişlerdir.

O önergeyi tekrar okuyacağım; en aykırı olduğu için de, şimdi, Komisyonun görüşüne sunarak oylamaya sunacağım.

Görüşülmekte olan 2918 sayılı Kanun Tasarısının ek 3 üncü maddesinin son fıkrası aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

"Yukarıda belirtilen hafif para cezaları tecil edilemez."

Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Önergeye Hükümet ve Komisyon katılıyorlar.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Aykırılık derecesine göre ikinci önergeyi okutuyorum:

Sayın Başkanlığa

Trafik Yasasının 43 üncü maddesinin ek 3 üncü maddesinin (a) fıkrasında yer alan idarî para cezalarının yarı yarıya indirilmesini teklif ediyoruz.

Saygılarımızla.

Ayhan Fırat

Malatya

ve arkadaşları

BAŞKAN – Sayın Komisyon, katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Fırat gerekçeyi mi okuyalım, konuşacak mısınız?

AYHAN FIRAT (Malatya) – Konuşmamı yaptım, gerekçenin okunmasını istiyorum efendim.

BAŞKAN – Gerekçeyi okutuyorum:

Gerekçe: Bu para cezaları, Avrupa ülkeleri örnek alınarak tespit edilmiştir. Halbuki, ülkemizde asgarî ücretin 100 dolar civarında olduğu düşünülürse, idarî para cezalarının çok yüksek olduğu görülür.

Arz ederiz.

BAŞKAN – Önergeye Komisyon ve Hükümet katılmıyor.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Önergeyi kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Son önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan kanun tasarısının ek madde 3'te gösterilen para cezaları için maddenin sonuna "Birden ziyade verilen hafif para cezaları için Türk Ceza Kanununun 79 uncu maddesi hükümleri uygulanır" hükmünün ilave edilmesini arz ve teklif ederiz.

Turhan Güven

İçel

ve arkadaşları

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılmıyoruz.

BAŞKAN – Sayın Güven, söz istiyorsunuz; buyurunuz.

TURHAN GÜVEN (İçel) – Sayın Başkan, değerli üyeler; bu önergemizle birlikte, Türk Ceza Kanununun 79 uncu maddesinin uygulamasını, mevcut Yargıtay içtihatlarına uygun olarak getirmiş bulunmaktayız.

Tek fiille bir kanunun müteaddit hükümleri eğer ihlale muhatap olmuşsa, burada en ağır olanının uygulanması hükmü getirilmektedir ki, bu doğrudur; çünkü, özellikle trafik zabıtnamelerinde, görevli arkadaşlarımız, aynı kanunun müteaddit maddelerini yan yana yazmak suretiyle, birden ziyade ceza hükmünü getirmektedirler. Bu şekildeki uygulama daha adilane ve mevcut bugünkü meri hukuk sistemine uygun olacaktır. Arz ederim.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Teşekkür ederim Sayın Güven.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Sayın milletvekilleri, maddeyi, Sayın Komisyonun redakte ettiği biçimi ve kabul edilen önergelerle düzeltilen yapısıyla, oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 4'ü okutuyorum:

Trafik Kazalarına Karışan Otobüs Firmalarının Adlarının Teşhiri

EK MADDE 4.– Karayollarında yolcu taşımacılığı yapan otobüs ve benzeri taşıtların karışmış olduğu ölümlü trafik kazası sonuçlarının; kusurlu araç veya araçları kullanan sürücü ve araca ait plaka numaraları ile birlikte otobüs firmasının unvanının, televizyon ve basın organları aracılığı ile kamu oyuna görüntülü ve yazılı olarak, kusur oranlarından söz edilmeksizin ilanı, sırrın ifşaı ve Ticaret Kanunu gereğince ticarî itibarın zedelenmesi ihlali sayılmaz.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz talebi?..

Sayın Komisyon buyurun.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, şu hususta söz almak istedim: Şimdi, son satırdaki "Ticaret Kanunu gereğince" kısmını zait görüyoruz ve onu çıkarıyoruz "sırrın ifşaı, ticarî itibarın zedelenmesi ihlali sayılmaz" şeklinde olacak.

Madde üzerinde önerge yok.

CENGİZ ALTINKAYA (Aydın) – Sayın Başkan, bir sorum var.

BAŞKAN – Buyurun Sayın Altınkaya, sorunuzu sorabilirsiniz.

CENGİZ ALTINKAYA (Aydın) – Sayın Başkan "teşhir edilir" şeklinde bir ifade yok burada, bir şarta mı bağlanacak sonunda?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, televizyonlarda ve basında çıktığı takdirde, diyoruz ki, bu, ticarî itibarın zedelenmesi, ihlali sayılmaz; zaten o, teşhirdir.

BAŞKAN – Evet, teşekkür ederiz.

HİKMET SAMİ TÜRK (Trabzon) – "Zedelenmesi sayılmaz" dedikten sonra "ihlali" demeye gerek yok.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Zedelenme, ihlal demektir aslında.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – "Ticarî itibarın ihlali sayılmaz" doğrudur, Sayın Başkan.

BAŞKAN – Evet, Komisyon da bu uyarınıza katıldı.

Maddeyi uyarılar doğrultusunda, Komisyonun düzelttiği biçimiyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 5'i okutuyorum:

EK MADDE 5. – Araçlarını ticarî amaçla kullanmak üzere tescil ettirmek isteyen araç sahipleri, yönetmelikte belirtilen şartlara uymak ve bilgi ve belgeleri sağlamak zorundadırlar.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen ?..Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 6'yı okutuyorum :

Fahrî Trafik Müfettişliği:

EK MADDE 6. – Sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle görevli yetkililere yardımcı olmak üzere en az beş yıllık (B) sınıfı sürücü belgesine sahip; Başbakanlık, Bakanlık müsteşarı, genel müdür, genel müdür yardımcısı ve daire başkanları, mülkî idare amirleri, hâkim ve savcılar, Sayıştay başdenetçi ve denetçileri, Başbakanlık, bakanlık başmüfettiş ve müfettişleri, profesör, doçent unvanlı üniversite öğretim üyeleri ile üniversite mezunu 1 inci derece kadrolarda istihdam edilen kamu görevlisi istekli kişilerden yetkili makamlarca uygun görülenlere, illerde emniyet müdürünün teklifi ve valinin onayı ile fahrî trafik müfettişliği görevi verilebilir. Eski milletvekillerinden, valiliğe başvuruda bulunanlara, valilik tarafından fahrî trafik müfettişliği görevi verilir.

Münhasıran yük ve yolcu taşımacılığı yapan ticarî araçlarda çalışan sürücüleri denetlemek üzere, Türkiye Şoförler ve Otomobilciler Federasyonu Başkanı, Yönetim ve Denetim Kurulu üyeleri ile, il ve ilçelerde, en az 10 yıl bilfiil çalışmış meslek odası başkanı ve yönetim kurulu üyeleri arasından bir kişiye, Federasyonun teklifi üzerine illerde valinin onayı ile fahrî trafik müfettişliği görevi verilebilir.

Fahrî trafik müfettişleri; 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun suç saydığı fiilleri işleyenler hakkında işlem yapılması amacıyla, Emniyet Genel Müdürlüğünce kendilerine verilen tutanağı düzenlemek ve bunları aracın tescilli olduğu trafik kuruluşuna gönderilmek üzere en geç bir hafta içerisinde herhangi bir trafik kuruluşuna teslim etmek zorundadırlar.

Fahrî trafik müfettişleri İçişleri Bakanlığının belirleyeceği esas ve usullere göre eğitime tabi tutulabilirler.

Bu hizmet fahrî ve ücretsizdir.

Görevini kötüye kullandığı tespit edilen fahrî trafik müfettişleri iki aydan altı aya kadar hafif hapis cezası ile cezalandırılırlar. Yargılamaları tabi oldukları esaslara göre yapılır.

Ayrıca belgeleri iptal edilir.

Fahrî trafik müfettişlerinin yetki ve sorumlulukları ile diğer usul ve esaslar İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikte belirlenir.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?..

ATİLÂ SAV (Hatay) – "Fahrî" ve "ücretsiz" deyimlerinin bir tanesi yeter sanıyorum.

BAŞKAN – Sayın Komisyon?..

ALİ OĞUZ (İstanbul) – Ayrı ayrı manaları var onların...

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkanım, "fahrî" ayrı manaya gelir, "ücretsiz" ayrı manaya gelir; onun için, ikisini birbirine karıştırmamak lazım. Fahrî ve ücretsiz...

ATİLÂ SAV (Hatay) – Yani, ücretle gelinen fahrî bir iş var mıdır?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Anlamları eş değerde değildir; "fahrîdir ve ücretsizdir."

BAŞKAN – Tartışmayı bu şekilde götüremeyiz. Siz, önerinizi yaptınız, Komisyon yanıtını verdi. Komisyon katılmadığı için, mecburen maddeyi bu şekliyle oylamak durumundayım; yani, bir önerge veya redaksiyon biçiminde algılayamıyorum, işleme koyamıyorum.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Medenî Kanunda "geri iade etmek" sözü vardır, 1926'dan beri durur; bu da öyle olsun efendim.

BAŞKAN – Madde üzerinde bir önerge var; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

2918 sayılı Kanunun ek 6 ncı maddesinin bir ve ikinci fıkralarının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ve teklif ederiz.

Saffet Arıkan Bedük Salih Kapusuz Hasan Hüsamettin Özkan

DYP Grubu Başkanvekili RP Grubu Başkanvekili DSP Grubu Başkanvekili

Zeki Çakan Önder Sav

ANAP Grubu Başkanvekili CHP Grubu Başkanvekili

"Sürücülerin trafik kurallarına uyup uymadığını denetlemekle sorumlu olan yetkililere yardımcı olmak üzere, Karayolları Trafik Güvenliği Kurulunca önerilen ve Karayolu Trafik Güvenliği Üst Kurulunca uygun görülen kişilere valilerce fahrî trafik müfettişliği görevi verilir."

BAŞKAN – Sayın Komisyon, önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılıyoruz efendim.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz efendim.

BAŞKAN – Önergeye Komisyon ve Hükümet katıldı.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Maddeyi, kabul edilen önerge yönündeki değişik şekliyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 7'yi okutuyorum:

EK MADDE 7. – Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Uygulama ve Denetleme Dairesi Başkanlığı, Trafik Planlama ve Destek Dairesi Başkanlığı ve Trafik Eğitim ve Araştırma Dairesi Başkanlığı kurulur. Yeni kurulan bu daire başkanlıkları trafik hizmetlerinden sorumlu genel müdür yardımcısına bağlı olarak görev yaparlar.Bu daire başkanlıklarına ve Kriminal Polis Laboratuvarları Daire Başkanlığı ile Trafik Araştırma Merkezine ilişkin ekli listede yer alan kadrolar ihdas edilerek 14.12.1983 tarih ve 190 sayılı Kanun Hükmünde Kararnameye ekli Emniyet Genel Müdürlüğü merkez teşkilatına ait (1) sayılı cetvele eklenmiş ve Trafik Dairesi Başkanlığı kadrosu iptal edilmiştir.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Önerge yok.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Soru sormam mümkün mü efendim?

BAŞKAN – Oylamaya geçmeden önce soruları almak durumundayım.

Sayın Gönen, buyurun sorunuzu sorun.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Sayın Başkanım, acaba, Sayın Komisyon Başkanı ve Sayın Bakan bir teknik daire daha eklemeyi hizmet gereklerine daha uygun görürler mi?

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Sayın Komisyon?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Takip edemediler...

BAŞKAN – İzin verir misiniz. Sayın Komisyona ve Hükümete bir soru var.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Güçlendirilmiş bir yapı geldi; bu yapıyı daha güçlendirmek üzere bir teknik daire daha kurulmasında yarar görürler mi? Sayın Bakandan ve Sayın Başkandan onu öğrenmek istedim.

BAŞKAN – Sayın Komisyon?.. Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkanım, biz, böyle bir imkân olursa, gayet uygun görüyoruz.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Komisyon olarak biz de uygun görüyoruz Sayın Başkanım.

Teşekkür ederim.

BAŞKAN – Ama, tutanaklara sadece uygun gördüğünüzü geçiyoruz; bir önerge olmadığı için...

AKIN GÖNEN (Niğde) – Önergeyi takdim ediyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – İşleyemeyeceğim; işleme koyma imkânım yok.

Sayın milletvekilleri, ekli listeyle birlikte maddeyi oylarınıza sunuyorum: Maddeyi kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde ekli listeyle birlikte kabul edilmiştir.

Ek madde 8'i okutuyorum:

Sigortalılar Bilgi Merkezi

EK MADDE 8. – Türkiye Sigorta ve Reasürans şirketleri Birliği nezdinde, zorunlu malî sorumluluk sigortası yaptıranlar ile sigorta yaptırılan araçlara ait bilgilerin tutulacağı bir bilgi merkezi oluşturulur.

Sigorta şirketlerince gönderilecek bu bilgilerin kapsamı ile gönderme sürelerine, bu bilgilerden sigorta şirketleri ile sigorta eksperlerinin yararlanmasına ve derlenecek istatistiklerin yayımlanmasına ilişkin usul ve esaslar, Hazine Müsteşarlığının uygun görüşü alınarak Türkiye Sigorta ve Reasürans Şirketleri Birliğince belirlenir.

Birlik, elde ettiği bilgileri, trafikten men edilecek araçların tespitinde kullanmak üzere İçişleri Bakanlığının emrine hazır tutar veya gerekli gördüğü birimlerine iletir.

Sigorta şirketleri, sigortasını yaptırmamış işletenleri tespit amacıyla zorunlu malî sorumluluk sigortası poliçeleri ile ilgili olarak İçişleri Bakanlığınca istenilecek bilgileri vermek zorundadırlar.

Bu maddeye aykırı hareket eden sigorta şirketleri hakkında 101 inci maddedeki cezalar uygulanır."

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 9'u okutuyorum:

EK MADDE 9. – Tutanakların tutulması sırasında uyulacak esas ve usuller, tarafların haklarının eşitlik ilkesine uygun şekilde korunmasını esas alan, İçşileri Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikte düzenlenir.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Önerge yok.

Soru sormak isteyen?.. Buyurun, efendim.

İSMAİL YILMAZ (İzmir) –Sayın Başkan, maddede "Tutanakların tutulması sırasında uyulacak esas ve usuller" deniliyor. Buradaki kaza tespit tutanaklarıyla ilgili, kaza tespit tutanakları ve ceza tutanaklarının, muhataplarına, bizzat, neden dolayı ceza kesildiği, suçunun ne olduğu belirtilerek düzenlenmesinin de yönetmelikte yer alıp almayacağını öğrenmek istiyorum.

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Faydalı bir görüş, yer alacak zaten; özellikle de dikkat ederiz.

BAŞKAN – Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 10'u okutuyorum:

EK MADDE 10. – Karayollarının yapım, bakım ve işletmesinden sorumlu olan tüm kamu ve özel kuruluşların projelerini yapan ve uygulayan yetkili ve sorumlu kişiler, çağdaş ilim ve teknik esaslarına uymak ve uygulamak konusunda Karayolu Trafik Güvenliği Kurulunun önerilerini kuruluş kanunlarına uygun olacak şekilde değerlendirmek zorundadırlar.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Görebildiğim kadarıyla soru da yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 11'i okutuyorum:

EK MADDE 11.– Bu Kanunun 114 üncü maddesinin birinci fıkrasında belirtilen suç veya ceza tutanağını tanzim ile görevlendirilenlerin ika edecekleri suçlardan Türk Ceza Kanununun 181, 209, 211, 212, 228, 240 ıncı maddelerinde yazılı fiilleri yapanlar hakkında belirtilen maddelerde geçen cezalar yarı nispetinde artırılarak hükmolunur ve bu suçları işleyenlerin meslekle ilişkileri kesilir.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Soru yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Ek madde 12'yi okutuyorum:

EK MADDE 12. – Otoyollarda, konaklama yerleri hariç olmak üzere, yapılacak ve açılacak yapı ve tesislerde, alkollü içki satılmasına izin verilmez.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?..Yok.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Sayın Başkan, bir sorum var.

BAŞKAN – Bir saniye efendim...

Madde üzerinde önerge yok.

Sayın Atilâ Sav'ın bir sorusu var; buyurun.

ATİLÂ SAV (Hatay) – Bunun yaptırımı var mı; çünkü, cezalarla ilgili geçmiş maddeleri hep önergede yazıldığı gibi tartıştık; bu maddeyi hatırlamıyorum; Komisyon açıklarsa iyi olur.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Cezası yok, içkili yer ruhsatı verilmeyecek. Ruhsat verilmeyince de açılmayacak ve açılınca da, kapatma kararı verilecek mülkî idare amirliğince.

BAŞKAN – Sayın Komisyonun açıklaması yeterlidir.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Madde 43'ü ek maddeleriyle birlikte, bütünüyle oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde 43, ek maddeleriyle birlikte kabul edilmiştir.

Şimdi, madde 44'ü okutuyorum:

MADDE 44. – 4.6.1937 tarih ve 3201 sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun 19 uncu maddesine birinci fıkrasından sonra gelmek üzere aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

"Bu okullardan en az biri trafik polisi yetiştirilmesi ve hizmet içi eğitimin yapılması için Karayolu Trafiği Polis Okulu olarak tahsis edilir."

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Soru?.. Yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

45 inci maddeyi okutuyorum:

MADDE 45. – 3201 sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununa aşağıdaki ek madde eklenmiştir.

Trafik Araştırma Merkezi

EK MADDE 22. – Emniyet Genel Müdürlüğü bünyesinde Trafik Hizmetleri Başkanına bağlı olarak, Üniversite ve trafikle ilgili gönüllü kuruluşlarla işbirliği içinde trafik güvenliği ile ilgili her türlü araştırmayı yapmak ve trafik kazalarını önlemek amacıyla bilimsel gelişmeleri takip ederek önerilerde bulunmakla görevli Trafik Araştırma Merkezi kurulur.

Bu Merkezde kadrolu veya sözleşmeli yeterli sayıda uzman görevlendirilir.

Trafik Araştırma Merkezinin çalışma esas ve usülleri ile diğer hususlar İçişleri Bakanlığınca çıkarılacak Yönetmelikte gösterilir.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Soru sormak isteyen var mı?

AKIN GÖNEN (Niğde) – Sayın Başkan, soru sormak istiyorum.

BAŞKAN – Sayın Akın Gönen'in bir sorusu var.

Buyurun.

AKIN GÖNEN (Niğde) – Sayın Bakanımız, bu kadrolarla yeterli araştırma yapılacağı inancındalar mı? Takviye etmeyi düşünürler mi?

BAŞKAN – Sayın Bakan?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Yerinde bir soru, teşekkür ediyoruz.

Kurulduktan sonra ihtiyaca göre artırmayı düşünüyoruz; daha geniş boyut kazandırılması lazım. Aslında, Komisyonda da bu yönde görüşlerimiz oldu; ancak, Plan ve Bütçe Komisyonunda, maalesef, ilave kadrolar isteğini arz etme imkânını bulamadım, ben dışarıdaydım o zaman. O açıdan, ileride düşündüğümüzü ifade ediyorum.

BAŞKAN – Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler\_ Kabul etmeyenler\_ Madde kabul edilmiştir.

Madde 46'yı okutuyorum:

MADDE 46. – 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununa aşağıdaki geçici maddeler eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 9. – Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce edinilmiş ve çeşitli sebeplerle tescili yapılmamış olan tarımda kullanılan lastik tekerlekli traktörler ile varsa bunlara ait römork ve yarı römorklar ile motorlu bisiklet ve motosikletlerin tescil işlemleri bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde tamamlanır. Bu süre gerektiğinde İçişleri Bakanlığınca bir yıla kadar uzatılabilir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde söz talebi?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler\_ Kabul etmeyenler\_ Madde kabul edilmiştir.

Geçici madde 10'u okutuyorum:

"GEÇİCİ MADDE 10. – Bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten önce satışı yapılmış olan araçların trafikte ve vergi kaydında malik olarak görülen eski sahiplerinin, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren bir yıl içinde noterlikçe düzenlenen satış belgesi ile trafik şube veya bürolarına müracaatları halinde, önceki malik adına olan kayıt ve tescil işlemi silinerek son malik adına kayıt ve tescil işlemi yapılır. Ayrıca bu işlem, ilgili vergi dairesine bildirilir."

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler\_ Kabul etmeyenler\_ Madde kabul edilmiştir.

Geçici madde 11'i okutuyorum:

"GEÇİCİ MADDE 11. – 2918 sayılı Kanunun bu Kanunla değiştirilen hükümlerinde öngörülen yönetmelikler kanunla görev verilen bakanlık veya kuruluşlarca, diğer yönetmelikler ilgili bakanlıkların görüşü alınarak İçişleri Bakanlığınca bu Kanunun yayımı tarihinden itibaren 6 ay içerisinde çıkarılır.

Bu Kanunun 108 inci maddesinde sözü edilen yönetmelik bu Kanunun yayımlandığı tarihten itibaren 6 ay içinde yürürlüğe konulur. Bu yönetmelik yürürlüğe girinceya kadar, garanti fonu uygulamasına ilişkin yürürlükte bulunan yönetmelik hükümlerinin uygulanmasına devam olunur."

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Geçici madde 12'yi okutuyorum:

“GEÇİCİ MADDE 12. – Emniyet Genel Müdürlüğünün teşkilat ve kuruluşu, bu Kanunun esaslarına göre yeniden düzenleninceye ve bu düzenleme gereğince genel hükümlere göre yeni kadro tespit ve ihdas edilinceye kadar bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihte uygulanmakta olan mevcut kadroların kullanılmasına devam olunur.”

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Geçici madde 13'ü okutuyorum:

“GEÇİCİ MADDE 13. – Bu Kanun ile yapılan yeni düzenleme sebebi ile kadro ve unvanları değişmeyenler yeni kadrolarına atanmış sayılırlar. Kadro ve görev unvanları değişenler veya kaldırılanlar yeni bir kadroya atanıncaya kadar durumlarına uygun işlerde görevlendirilirler ve eski kadrolarına ait aylık, ek gösterge ve her türlü hakları yeni görevlerinde kaldıkları sürece şahıslarına bağlı olarak saklı tutulur.”

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Geçici madde 14'ü okutuyorum:

“GEÇİCİ MADDE 14. – Emniyet Genel Müdürlüğü teşkilatını en geç 6 ay içinde bu Kanuna uygun hale getirir.”

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

Geçici madde 15'i okutuyorum:

"GEÇİCİ MADDE 15. – Bu Kanunun yayımından başlayan ilk iki aylık sürede, Türkiye Cumhuriyeti sınırları içinde yayın yapan ulusal, bölgesel, yerel radyo ve televizyonlar, 3984 sayılı Radyo ve Televizyonların Kuruluş ve Yayınları Hakkında Kanunun 4 üncü maddesinin, birinci fıkrasının (p) bendi gereğince yapacakları haftalık eğitim programlarının en az 2 saatini bu Kanunun getirdiği değişikliklerin tanıtımına ayırmak zorundadırlar.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

46 ncı maddeyi bağlı geçici madderiyle birlikte oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... 46 ncı madde bağlı geçici maddeleriyle birlikte kabul edilmiştir.

47 nci maddeyi okutuyorum:

Yürürlükten Kaldırılan ve Uygulanmayan Hükümler

MADDE 47. – 765 sayılı Türk Ceza Kanununa 3506 sayılı Kanunla eklenen ek maddeler ile bu maddelerde değişiklik yapan diğer kanunlardaki para cezalarının hesaplanmasına ilişkin hükümler 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun suç saydığı fiilleri işleyenler hakkında uygulanmaz.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunundaki eylemler için öngörülen cezalar yürürlükten kaldırılmış olup, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunundaki eylemlere bu Kanunla eklenen ek 3 üncü madde hükümleri uygulanır.

2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 5/b-3, 7/c ve 39/c-4, 42/c maddeleri ile 765 sayılı Türk Ceza Kanununun Ek 2 nci maddesine 3756 sayılı Kanunla eklenen ikinci fıkrası yürürlükten kaldırılmıştır.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

48 inci maddeyi okutuyorum:

Yürürlük

MADDE 48. – Bu Kanunun 41 inci ve ek 3 üncü maddesi 1.1.1997 tarihinde, diğer maddeleri yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Sayın Başkan, bir önerge var; müsaade eder misiniz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Bu konuda da, bir düzeltmemiz var Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Hangi konuda efendim?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, 48 inci maddedeki "41 inci" ibaresi "42 nci" olacak; sehven "41" olarak yazılmış. Yani "Bu Kanunun 42 inci ve ek 3 üncü maddesi" şeklinde...

BAŞKAN – Evet.

Sayın Bedük, anlayamadım?

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Efendim, bir önerge geliyor; arkadaşlarımız hazırladılar.

BAŞKAN – Yürürlük maddesiyle mi ilgili?

SAFFET ARIKAN BEDÜK (Ankara) – Hayır efendim...

BAŞKAN – Yürürlük maddesine geçtik.

HASAN HÜSAMETTİN ÖZKAN (İstanbul) – Önerge hazır efendim.

BAŞKAN – Mümkün değil efendim, yürürlük maddesine geçtik, yürürlük maddesini okuduk. Komisyon, yürürlük maddesindeki -sehven- bir yanlışlığı, redakte etti. Yani, ben, ondan önceki bir önergeye, usuller açısından, geçebilme olanağına sahip değilim.

48 inci maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

49 uncu maddeyi okutuyorum:

Yürütme

MADDE 49. – Bu Kanun hükümlerini Bakanlar Kurulu yürütür.

BAŞKAN – Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde önerge yok.

Maddeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Madde kabul edilmiştir.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkan, izin verirseniz bir talepte bulunacağım.

BAŞKAN – Buyurun efendim.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Efendim, izin verirseniz, Komisyon olarak, sehven yapılan, mesela virgül gibi, bazı değişik hatalar olabilir; onun için, redaksiyon için izin istiyoruz.

BAŞKAN – Sayın Komisyon, ben, şimdi onu söyleyeceğim; yalnız, Komisyona, bu izni, yetkiyi verme konumunda değiliz.

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Divan olarak...

BAŞKAN – Talep edeceğiz efendim. Sadece, Sayın Başkanlığa verilebiliyor.

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkanım...

BAŞKAN – Buyurun efendim.

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkanım, İçtüzüğün 89 uncu maddesi gereğince, eğer uygun görürseniz, 20 nci maddeyle ilgili bir tekriri müzakere talebimiz olacak. "Kasıt unsuru" olarak geçen bölümün "ağır kusur" olarak düzeltilmesini talep edeceğiz.

BAŞKAN – Sayın Bakan, İçtüzüğün 89 uncu maddesini okuyorum: "Tasarı veya teklifinin tümünün oylanmasından önce, belli bir maddesinin yeniden görüşülmesini gerekçeli bir önerge ile esas komisyon veya Hükümet bir defaya mahsus olmak üzere isteyebilir." Sizin, birinci fıkraya göre, bir defaya mahsus, böyle bir tekriri müzakere talep hakkınız var; ancak, bunu istemeniz halinde, ikinci fıkra gereğince, şu an görüşmelerimizi ertelemek durumunda kalırım; çünkü, ikinci fıkra da "Bu istem Danışma Kurulunun görüşü alındıktan sonra Genel Kurulca, görüşmesiz ve işaret oyuyla karara bağlanır." deniliyor. Bu bakımdan, bu konuda bir önerge vermeniz ve Danışma Kurulunun görüşünü almamız gerekir; ancak, şu anda, Danışma Kurulunun görüşünü alabilme imkânına sahip değilim.

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Sayın Başkan, kısa bir ara verirseniz, Danışma Kurulu önerisini elden dolaştırırız.

BAŞKAN – Yalnız, Sayın TBMM Başkanı konutta. Danışma Kurulunu toplayabilmek için, TBMM Başkanının...

SALİH KAPUSUZ (Kayseri) – Kısa bir zamanda elden dolaştırırız efendim.

BAŞKAN – Efendim, şimdi, siz bir taraftan önerinizi, görüşünüzü hazırlarken, bu arada, eğer uygun görürse, Sayın Başkandan bu yetkiyi almak için telefonla bir bağlantı kuracağız; ancak böyle bir olanağımız var.

Onun için, birleşime 15 dakika ara veriyorum.

**Kapanma Saati : 20.53**

**DÖRDÜNCÜ OTURUM**

**Açılma Saati: 22.35**

**BAŞKAN : Başkanvekili Uluç GÜRKAN**

**KÂTİP ÜYELER : Zeki ERGEZEN (Bitlis), Kâzım ÜSTÜNER(Burdur)**

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, 9 uncu Birleşimin Dördüncü Oturumunu açıyorum.

**V. – KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER (Devam)**

*2. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına DairKanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Süha Tanık’ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş’in Benzer Mahiyetteki Kanun Teklifleri ve İçişleri Komisyonu Raporu (1/478, 2/49, 2/77, 2/295, 2/298, 2/346) (S. Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) (Devam)*

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, biraz önce, birleşime, tekriri müzakere talebi nedeniyle ara vermiştik. Şimdi, tekriri müzakere talebinin gerekçesini, bilahara, bu konudaki Danışma Kurulu önerisini okutacağım:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan tasarının, görüşülmüş bulunan 19 uncu maddesinin, tarım sektöründe kullanılan makinelerin sürücülerinin eğitimlerini de düzenlemek ve konuyu açıkta bırakmamak amacıyla; 20 nci maddesinin son fıkrasında geçen "kasıt" ibaresinin, suça orantılı ceza ilkesine aykırı olduğu gerekçesiyle İçtüzüğün 89 uncu maddesi uyarınca yeniden görüşülmesini arz ve teklif ederim.

Mehmet Ağar

İçişleri Bakanı

Elazığ

**IV. – ÖNERİLER (Devam)**

*A) DANIŞMA KURULU ÖNERİLERİ (Devam)*

*2. – Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesine Dair Kanun Tasarısının (S.Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) kabul edilmiş olan 19 ve 20 nci maddelerinin, talepte belirtilen gerekçeyle yeniden görüşülmesine dair Hükümet talebinin uygun bulunduğuna ilişkin Danışma Kurulu önerisi*

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, şimdi, bu gerekçeye dayanarak toplanan Danışma Kurulumuzun önerisini okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Genel Kuruluna

Genel Kurulun 17.10.1996 tarihli 9 uncu Birleşiminde görüşülen 99 ve 99'a 1 inci ek sıra sayılı Kanun Tasarısının kabul edilmiş olan 19 ve 20 nci maddelerinin, talepte belirtilen gerekçeyle yeniden görüşülmesine dair Hükümetin talebi, İçtüzüğün 89 uncu maddesi uyarınca toplanan Danışma Kurulunca uygun bulunmuştur.

17.10.1996

Mustafa Kalemli

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanı

Salih Kapusuz Zeki Çakan

RP Grubu Başkanvekili ANAP Grubu Başkanvekili

Mehmet Gözlükaya Hüsamettin Özkan

DYP Grubu Başkanvekili DSP Grubu Başkanvekili

Önder Sav

CHP Grubu Başkanvekili

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, tekriri müzakere talebini oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Etmeyenler... Kabul edilmiştir.

**V. – KANUN TASARI VE TEKLİFLERİYLE KOMİSYONLARDAN GELEN DİĞER İŞLER (Devam)**

*2. – 2918 Sayılı Karayolları Trafik Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi, Ek ve Geçici Maddeler Eklenmesi, 3201 Sayılı Emniyet Teşkilatı Kanununun Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi ve Ek Maddeler Eklenmesi ile 190 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin Eki Cetvellerde Değişiklik Yapılmasına DairKanun Tasarısı ile İzmir Milletvekili Süha Tanık’ın, Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Denizli Milletvekili Hilmi Develi ve 26 Arkadaşının, Bingöl Milletvekili Hüsamettin Korkutata ve 33 Arkadaşının ve İzmir Milletvekili Birgen Keleş’in Benzer Mahiyetteki Kanun Teklifleri ve İçişleri Komisyonu Raporu (1/478, 2/49, 2/77, 2/295, 2/298, 2/346) (S. Sayısı : 99 ve 99’a 1 inci Ek) (Devam)*

BAŞKAN – Sayın milletvekilleri, Danışma Kurulunun görüşü doğrultusunda, 19 uncu maddeyi tekrar müzakereye açıyorum:

Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde bir önerge var; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

2918 sayılı Kanunun 19 uncu maddesinin son paragrafının aşağıdaki şekilde değiştirilmesini arz ederiz.

"İş makinelerinin, forklift, loder, greyder, dozer, vinç v.b. sürücülerinin eğitimleri ve eğitimde başarılı olanların sertifikaları Millî Eğitim Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü veya Makine Mühendisleri Odalarınca, tarım sektöründe kullanılan iş makinelerinin (biçerdöver v.b.) eğitimleri ve eğitimde başarılı olanların sertifikaları ise Millî Eğitim Bakanlığı ile Tarım ve Köyişleri Bakanlığınca verilir.

Kursların eğitim ve staj süreleri Millî Eğitim Bakanlığınca saptanır."

Hasan Hüsamettin Özkan Zeki Çakan

İstanbul Bartın

DSP Grup Başkanvekili ANAP Grup Başkanvekili

Saffet Arıkan Bedük Salih Kapusuz

Ankara Kayseri

DYP Grup Başkanvekili RP Grup Başkanvekili

Önder Sav Musa Demirci

Sıvas

Ankara

CHP Grup Başkanvekili

BAŞKAN – Sayın Komisyon, 19 uncu madde üzerindeki önergeye katılıyor musunuz efendim?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M.NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Sayın Hükümet?..

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Katılıyoruz efendim.

BAŞKAN – Biraz önce okunan önergeye Sayın Komisyon ve Sayın Hükümet katılmışlardır.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Maddeyi, kabul edilen önerge doğrultusunda yeniden oyluyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Kabul edilmiştir.

Şimdi, 20 nci madde üzerinde yeniden müzakere açıyorum.

Madde üzerinde söz isteyen?.. Yok.

Madde üzerinde iki önerge vardır; okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 2918 sayılı Yasanın 20 nci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan "kasıt unsurunun" ibaresi "ağır kusurun" biçiminde değiştirilmiştir.

Saygılarımızla.

Hükümeti temsilen

Mehmet Ağar

Elazığ

İçişleri Bakanı

BAŞKAN – İkinci önergeyi okutuyorum:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 99 sıra sayılı kanunun 20 nci maddesinde aşağıdaki değişikliğin yapılmasını arz ve teklif ederiz.

"Sürücü ve yolcular, toplutaşım araçlarında sigara içemez" ibaresi "yolcular, toplutaşım araçlarında sigara içemez" şeklinde değiştirilmiştir.

Suat Pamukçu Zülfükar İzol Şaban Şevli

Bayburt Şanlıurfa Van

Nedim İlci Yaşar Canbay İbrahim Halil Çelik

Muş Malatya Şanlıurfa

ZEKERİYA TEMİZEL (İstanbul) – Tekriri müzakere bu konuyla ilgili değil; nasıl gündeme alırsınız?!.

BAŞKAN – Şu an okunan önerge aykırı olduğu için onu işleme alıyorum.

Sayın Komisyon, bu önergeye katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKAN M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Katılmıyoruz Sayın Başkan.

BAŞKAN - Sayın Hükümet?

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Takdir Yüce Meclisin Sayın Başkan.

BAŞKAN – Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmemiştir.

Şimdi, ikinci önergeyi yeniden okutup oylarınıza sunacağım:

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Görüşülmekte olan 2918 sayılı Yasanın 20 inci maddesinin üçüncü fıkrasında yer alan "kasıt unsurunun" ibaresi "ağır kusurun" biçiminde değiştirilmiştir.

Saygılarımızla.

Hükümeti temsilen

Mehmet Ağar

Elazığ

İçişleri Bakanı

BAŞKAN – Sayın Komisyon, katılıyor musunuz?

İÇİŞLERİ KOMİSYONU BAŞKANI M. NECATİ ÇETİNKAYA (Konya) – Sayın Başkanım, katılmıyoruz.

BAŞKAN – Önerge, zaten Hükümetin olduğu için Hükümet katılıyor.

Önergeyi...

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Soru sormak istiyorum Sayın Başkanım.

BAŞKAN – Efendim, önerge üzerine soru soramıyoruz. Önergeden sonra maddenin bütününü oylarken belki söz verebiliriz.

Önergeyi oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler... Önerge kabul edilmiştir.

Şimdi, maddeyi, kabul edilen önerge yönündeki değişik şekliyle oylarınıza sunacağım; ama, sizin bir sorunuz vardı, buyurun efendim.

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Alkollü derken, uyuşturucu da geçerli mi acaba? Buraya "alkollü ve uyuşturucu almış olarak ölümlü ya da sebebiyet" şeklinde...

BAŞKAN – Sanıyorum, zaten, uyuşturucunun kendisi bizatihi suç; yani, uyuşturucu kullanmak, araba sürmeksizin de suç; bir anlamda uyuşturucuyu eklemek, uyuşturucuyu meşrulaştırmak anlamına da gelebilir.

YUSUF SELAHATTİN BEYRİBEY (Kars) – Kişisel kanaatim, buraya yazılmasında fayda var.

BAŞKAN – 20 nci maddeyi, kabul edilen önerge doğrultusundaki değişik şekliyle yeniden oylarınıza sunuyorum: Kabul edenler... Kabul etmeyenler.. Madde kabul edilmiştir.

Sayın milletvekillleri, şimdi, tasarının tümünü oylarınıza sunacağım; ancak, bu oylamayı yapmadan önce, Başkanlığımıza, tasarıda yapılan değişiklikler nedeniyle bozulmuş olabilecek terim birliğini sağlamak, kanun tekniği ve sistematiği bakımından gerekli olabilecek düzenlemeleri yapmak için yetki isteyeceğim.

Bu yetkiyi, redaksiyon yetkisini vermeyi kabul edenler... Kabul etmeyenler... Başkanlığa yetki verilmesi kabul edilmiştir.

Şimdi, tasarının tümünü oylarınıza sunuyorum: Tasarının tümünü kabul edenler... Kabul etmeyenler... Tasarının tümü kabul edilmiş ve kanunlaşmıştır; hayırlı olmasını diliyorum. (Alkışlar)

Sayın milletvekilleri, çoğulcu ve katılımcı demokrasi uygulamasının, inanıyorum ki, son derece keyifli bir örneğini verdik; örnek bir çalışma yaptık. Çalışmadığı söylenen, niteliksiz olduğu iddia edilen, üç aylık maaşlarını bir aylıkmış gibi gösterip "aldıkları bu parayı hak etmiyorlar" denilen, bu arada üzerine gittiği yolsuzlukların, usulsüzlüklerin, sanki yeni usulsüzlükler yapıyormuş gibi gösterilmesine -tefrikalar gibi- çalışılan Meclisimizin, siyasî parti ayırımı gözetmeksizin, ortak aklının ürünü olan çok güzel bir çalışma yaptık. Bu çalışmanın, katılımcı ve çoğulcu demokrasi bakımından görüntülü bir ders olduğu ve çok yakından tanıdığım, çok sayıda Avrupa parlamentosuna da örnek olabileceği inancındayım. (Alkışlar)

Bu çerçevede, başta siz sayın milletvekilleri olmak üzere, bu çalışmanın, hem bu akşam yapılmasındaki hem de pişirilip önümüze çok olgun halde getirilmesindeki katkıları nedeniyle, siyasî partilerimizin sayın grup başkanvekillerine, İçişleri ve Plan ve Bütçe Komisyonlarının Değerli Başkanlarına ve üyelerine ve ayrıca, Başkanlık Divanımızın eli, ayağı, kalbi olan değlerli bürokrat arkadaşlarımıza da teşekkürlerimi sunmak istiyorum. (Alkışlar)

İBRAHİM HALİL ÇELİK (Şanlıurfa) – Bizi unuttunuz Sayın Başkan.

BAŞKAN – Kimseyi unutmadık efendim.

Tekrar, çalışmanın hayırlı olmasını diliyorum.

Sayın Bakan, siz de bir şeyler söylemek istiyorsunuz sanıyorum.

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Müsaade ederseniz, bir iki cümle söylemek istiyorum.

BAŞKAN – Tabiî, buyurun.

İÇİŞLERİ BAKANI MEHMET AĞAR (Elazığ) – Sayın Başkanım, saygıdeğer milletvekillerimiz; bu yasa konusundaki gayretlerimiz, taa İçişleri Bakanlığının koridorlarında başlayıp, gerçekten yoğun bir mesai sonucunda, Komisyonumuzun başta Sayın Başkanının ve değerli üyelerinin büyük katkılarıyla ve bugün de zatı âlinizin yönetiminde, Meclis Genel Kurulumuzda, hakikaten örnek bir çalışmayla -biraz evvel de ifade ettiğiniz gibi- sonuçlandı.

Tabiî, hepimizin de bildiği gibi, kanunun çıkması her şey demek değil. Ancak, ben, burada, uygulamacı arkadaşlarıma da çok büyük görevler düştüğünü ifade etmek; bunun da şuurunda olduğumuzu, Meclisimizin bize olan güvenini boşa çıkarmayacağımız konusundaki sözümü de teyiden ifade etmek istiyorum.

İnşallah, bu kanunla birlikte, temel amacımız, trafik kazalarının azalması. Bu kanunda, özellikle bu yönde dört önemli hususu; bir eğitim, bir caydırıcılık, bir denetim gibi çok önemli hususları bir arada görüyoruz ve reformist yaklaşımlar da var bunun içerisinde. Yeni kurulan kurullar vasıtasıyla, Hükümet desteği Başbakan seviyesinde sağlanmış oluyor; teknik destek var. İkinci koordinasyon kurulunda bunları görüyoruz. Bunlar da kanunun önemli hükümleri.

Böylesine, ilk defa reformist bir anlayışla, çok geniş bir katılım, büyük bir işbirliği ve konsensüs içinde oluşan bu kanun, zannediyoruz ki, Türkiye'deki temel meselelerden biri olan trafiğin çözümüne çok önemli katkılarda bulunacaktır.

Biz, teşkilatımıza gösterilen bu güvene, Yüce Meclisimizin bu güvenine layık olma endişesi ve gayreti içerisinde olacağız.

Derin saygılarımızı ve şükranlarımızı arz ediyoruz. Sağ olun. (Alkışlar)

BAŞKAN – Teşekkür ediyorum Sayın Bakan.

Bu çalışmanın, gelecekteki çalışmalarımıza da ışık tutması dileğiyle, 19 uncu Dönemden intikal etmiş olan (9/11) ve (9/22) esas numaralı Meclis Soruşturması Komisyonları raporlarını ve diğer denetim konularını görüşmek için, 22 Ekim 1996 Salı günü saat 15.00'te toplanmak üzere, birleşimi kapatıyorum.

Hayırlı olsun efendim.

**Kapanma Saati: 21.50**

**IV. – SORULAR VE CEVAPLAR**

*A) YAZILI SORULAR VE CEVAPLARI*

*1. – Ordu Milletvekili Müjdat Koç’un, E-80 Karayolu üzerindeki Kemiklidede (Karabük-Çerkeş) yol kavşağının genişletilmesine ilişkin sorusu ve Bayındırlık ve İskân Bakanı Cevat Ayhan’ın yazılı cevabı (7/1267)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki yazılı soruların, Bayındırlık ve İskân Bakanı Sayın Cevat Ayhan tarafından yazılı olarak yanıtlanması için İçtüzüğün 96 ncı maddesince gereğini arz ederim.

Müjdat Koç

Ordu

Soru 1. 30.7.1996 günü Karabük İli sınırları içerisinde geçen E-80 Karayolu üzerinde ve Kemiklidede (Karabük-Çerkeş) yol kavşağında çok sayıda vatandaşımızın hayatına malolan bir kaza meydana gelmiştir.

Kamuoyunda ve basında, kayıpların ailelerini ve tüm Türkiye’yi derinden üzen bu kazaya işaretleme hatası veya eksikliğinin sebep olduğu iddiaları seslendirilmiştir. Bu iddialarla ilgili ve eksikliğin giderilmesine yönelik bir soruşturma açılmış mıdır?Sonuçları nedir?

Soru 2. Bakanlığınız tarafından, müteaddit defalar kazaların yaşandığı bu mevkide yol genişletmeye yönelik bir çalışma yapılmakta mıdır?

TC

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 17.10.1996

Basın ve Halkla İlişkiler Müşavirliği

Sayı : B.09.0.BHİ.0.00.25/2-A/7482

Konu : Ordu Milletvekili Müjdat Koç’un yazılı soru önergesi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi : TBMM’nin 2.10.1996 gün ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-3552 sayılı yazısı (7/1267)

İlgi yazı ilişiğinde alınan, Ordu Milletvekili Müjdat Koç’un Bakanlığımıza yönelttiği yazılı soru önergesi incelenmiştir.

Soru 1. 30.7.1996 günü Karabük İli sınırları içerisinde geçen E-80 Karayolu üzerinde ve Kemiklidede (Karabük-Çerkeş) yol kavşağında çok sayıda vatandaşımızın hayatına malolan bir kaza meydana gelmiştir.

Kamuoyunda ve basında, kayıpların ailelerini ve tüm Türkiye’yi derinden üzen bu kazaya işaretleme hatası veya eksikliğinin sebep olduğu iddiaları seslendirilmiştir. Bu iddialarla ilgili ve eksikliğin giderilmesine yönelik bir soruşturma açılmış mıdır? Sonuçları nedir?

Soru 2. Bakanlığımız tarafından, müteaddit defalar kazaların yaşandığı bu mevkide yol genişletmeye yönelik bir çalışma yapılmakta mıdır?

Cevap 1-2. Karayolları (Ankara) 4 üncü Bölge Müdürlüğümüzün sorumluluğu altında bulunan Gerede - İsmetpaşa ayr. -Karabük kavşağı yolu projeli ve standartlara uygun olarak inşa edilmiştir.

1990 yılında bitümlü sıcak karışım (BSK) kaplamalı olarak inşa edilen yolda, Karabük kavşağının İsmetpaşa, Gerede çıkışları tırmanma şeritli olarak (üç şeritli) hizmet vermektedir. Sözkonusu kesimde yol yüzeyinde herhangi bir bozulma görülmemekte, yatay ve düşey trafik işaretleme hatası veya eksiği de bulunmamaktadır.

Anılan kavşakta, 30.7.1996 günü meydana gelen kazaya ait tanzim edilen trafik kazası raporunda trafik işaretlemelerinin eksikliği ile ilgili herhangi bir kayıt da bulunmamaktadır.

Ayrıca adıgeçen kavşakta, çakar lamba konulması (flaşör) konusunda çalışmalara devam edilmektedir.

Bilgi ve gereğini arz ederim.

Cevat Ayhan

Bayındırlık ve İskân Bakanı

*2. – Afyon Milletvekili H. İbrahim Özsoy’un, Afyon SSK Hastanesi ek binasının ne zaman hizmete gireceğine ilişkin sorusu ve Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Necati Çelik’in yazılı cevabı (7/1280)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Sayın Necati Çelik tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasına delaletlerinizi arz ederim.

Saygılarımla.

Dr. H. İbrahim Özsoy

Afyon

Afyon SSK Hastanesi ek inşaatı bitirilmiş olup müteahhit tarafından teslim edilmiştir.

Mekan fukaralığı içinde bulunan SSK hastanesinin ek binası ne zaman açılarak hizmete sunulacaktır.

TC

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı 17.10.1996

Sosya Güvenlik Kuruluşları

Genel Müdürlüğü

Sayı : B.13.0.SGK.0-13-00-01/6246-26630

Konu : Yazılı soru önergesi

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi : 2.10.1996 tarih ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-3553 sayılı yazınız.

Afyon Milletvekili H. İbrahim Özsoy tarafından hazırlanan “Afyon SSKHastanesi ek binasının ne zaman hizmete gireceğine ilişkin” 7/1280 esas No. lu yazılı soru önergesi Bakanlığımca incelenmiştir.

Sosyal Sigortalar Kurumu Afyon Hastane Tevsii Ek Poliklinik İnşaatı tamamlanmış ve 14.10.1996 tarihi itibariyle geçici kabul çalışmalarına başlanılmıştır.

Afyon Hastane Tevsii Ek Poliklinik inşaatının geçici kabul çalışmaları sırasında kabule mani bir durum tespit edilmediği takdirde ek poliklinik hizmete açılacaktır.

Bilgilerinize arz ederim.

Necati Çelik

Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı

*3. – İstanbul Milletvekili Mehmet Cevdet Selvi’nin,*

*– İstanbul Milletvekili Algan Hacaloğlu’nun,*

*– İstanbul Milletvekili Halit Dumankaya’nın,*

*Türk Hava Yollarına ait İzmir -Ankara uçağının rotası değiştirilerek Antalya’ya uğramasına ilişkin Ulaştırma Bakanı ve Dışişleri Bakanı ve Başbakan Yardımcısından soruları ve Devlet Bakanı H. Ufuk Söylemez’in yazılı cevabı (7/1295, 1298, 1379)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorumun Sayın Ulaştırma Bakanı tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

3.10.1996

Cevdet Selvi

İstanbul

1. İzmir -Ankara uçağının keyfî ve uluslararası uçuş kurallarına aykırı ve THY’nin uluslararası saygınlığını ve güvenilirliğini zedeleyecek şekilde rotası değiştirilerek Antalya Havalimanına indirilmesi emrini kim vermiştir?

2. Bu riskli ve THY’nin sorumluluğunu artıran, yüzlerce yolcuyu mağdur eden olayda sorumluluğu olanlara ne gibi işlem yapılmıştır?

3. THY, yolcularına karşı işlediği bu büyük hatayı nasıl tazmin etmeyi düşünüyor?

4. THY’na uluslarası uçuş ve hava güvenliği standartlarını ihlal ettirerek Türk Hava Yollarının uluslararası kuruluşlardan ceza almasına neden olabilecek THY’nin zedelenen saygınlığı-güvenilirliği için ne gibi önlem alınmıştır.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Türk Hava Yollarına ait 2.9.1996 tarih ve 384 sefer sayılı İzmir - Ankara uçağının bir bakan ve beraberindeki özel kişileri almak için rotasını değiştirerek Antalya’ya uğraması hakkında aşağıdaki sorularımın Ulaştırma Bakanı tarafından yazılı olarak yanıtlanması için gereğini saygılarımla arz ederim.

Algan Hacaloğlu

İstanbul

Soru 1. 2 Ağustos 1996 günü 07.45’de Ankara’ya gitmek üzere kalkan 384 sefer sayılı uçağının yönü, bir telsiz emriyle havada Antalya’ya çevrilmiş midir?Uçakta oluşabilecek acil durum dışında uçağın rota değişikliği yapması olağan olmadığına göre, “korsanlıkla” eşanlamlı olan bu uygulamanın talimatı kimin tarafından verilmiştir?

Soru 2. Eğer bu talimat tarafınızdan verilmiş ise, uçaktaki diğer bireylerin yurttaşlık haklarını çiğneyen bu keyfî ve hukuksuz uygulama nedeniyle görevden istifa etmeyi düşünüyor musunuz? Devlet Bakanı Sayın Söylemez, eşi, korumaları ve üç özel arkadaşını Ankara’ya götürmek üzere tarifeli uçağın rotasının Antalya’ya çevirme talimatı sizin tarafınızdan verilmedi ise, bu talimatı verenler hakkında, görevi kötüye kullanma eylemi nedeniyle idarî bir işlem yapılmış mıdır, disiplin soruşturması açılmış mıdır?

Soru 3. Kendilerine hiç haber verilmeden Antalya’ya götürülen yolculara gösterilmiş bulunan bu saygısızlığı çağdaş hukuk devleti ve uluslararası havacılık kurallarına göre nasıl izah ediyorsunuz?Uluslararası kurallara göre uçak sadece tarifeli rotasında sigortalı olduğuna göre skandal nitelikli bu uygulamanın THY’na getirmiş olduğu güvenirlilik kaybının bedelini nasıl ödeyeceksiniz? THY’nı keyfî, partizan ve bir çiftlik anlayışı ile yöneltilmesinin ülke ekonomisine vermekte olduğu zararın farkında mısınız? Halkın malolan THY’na bu tepeden inme müdahale yetkisini kimden alıyorsunuz? KİT’leri haraç mezatsatma misyonunu tek ilke ve misyon edinmiş olarak gözüken, Sayın Başbakan tarafından yeniden bu amaçla görevlendirildiği anlaşılan, Özelleştirme İdaresi eski Başkanı, Devlet Bakanı Sayın Söylemez’in bundan sonra da bu konudaki kural dışı taleplerini yerine getirecek misiniz?

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Başbakan Yardımcısı Sayın Tansu Çiller tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasına delaletlerinizi arz ederim.

Saygılarımla.

3.9.1996

Halit Dumankaya

İstanbul

Soru 1. 2 Eylül 1996 tarihinde İzmir -Ankara seferini yapmakta olan 384 sefer sayılı RJ 100 uçağı hava korsanlarının talimatıyla kaçırılarak Antalya Havaalanına indirildiği basında yer aldı. Doğru mudur?

Soru 2. Hava korsanlığı silahla da yapılsa, silahsız da yapılsa ikisi de yasalara aykırı işlemdir. Her iki yolla da kaçırma olayının cezası vardır. Bu konuda bir soruşturma başlatmayı düşünüyor musunuz?

Soru 3. Ankara’daki işlerine yetişmek için yüklü bilet parası ödeyen insanların uğradıkları zararları kim karşılayacak?

Soru 4. THY özelleştirme kapsamındadır, Özelleştirme Başkanlığının kendine bağlı olduğu Bakan Ufuk Söylemez ve avansını almak için bu korsanlık olayı devlete kaç liraya malolmuştur?

Soru 5. Uçak rötarları devri iktidarınızda sık sık rastlanan bir olaydır. Her uçağın rötar etmesinde havalanan uçaklarda rota değişikliği yapılıyor mu? Birkaç örnek verebilir misiniz?

Soru 6. Ankara’ya gelmekte olan uçak, Antalya Havaalanına rota değişikliği ile inişte ve kalkışta bir kaza yaparsa sigorta şirketinin yolculara ve uçak kazası için para ödeme zorunluluğunu ortadan kalkmaz mıydı?

Soru 7. THY keyfî korsanlık yapan bu bakanı görevden almayı Başbakan Erbakan’dan isteyecek misiniz?

Soru 8. Sayın bakana ön koltukta yer bulamayan hosteslerle, bakana yer vermeyip bakanı kızdıran yolcular hakkında bir işlem yapacak mısınız?

Soru 9. Bu skandal yolculuk nedeniyle nüfus korsanlığı yüzünden THY uluslararası bir uyarı cezası alırsa bunun zararını kim karşılayacak?

Soru 10. Kabile devletlerinde dahi görülmeyen bu keyfî yöntemler yüzünden ülke çökmüştür, ülkeyi çökertenler, ülke çöktü diye soru sormaya hakları var mıdır?

TC

Devlet Bakanlığı 16.10.1996

Sayı : B.02.0.015(018)510

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi : 7/1379-3349, 7/1295-3351 ve 7/1298-3360 esas sayılı yazılı soru önergeleri.

2.9.1996 tarih ve 384 sefer sayılı THY İzmir-Ankara uçağının rota değiştirerek Antalya’daki yolcuları alması ile ilgili olarak 3.9.1996 tarihli Hürriyet Gazetesinde yayınlanan haber yanlış, maksatlı ve çarpıtılmış bir haberdir. Uçağın rota değiştirmesi konusunda tarafımdan hiçbir makam ve merciye yazılı ve sözlü bir talimat kesinlikle verilmemiştir. Yetkililerce sivil havacılık kurallarına herhangi bir aykırılık teşkil etmediği ifade edilen sözkonusu uygulama, tamamiyle THY’nin inisiyatifi ile gerçekleşmiştir.

THY’nın 3.9.1996 tarihli basın açıklaması konunun anlaşılması ve teyidi açısından ekte sunulmaktadır.

Bilgilerinize arz ederim.

H. Ufuk Söylemez

Devlet Bakanı

THY’DEN AÇIKLAMA

2.9.1996 Pazartesi sabahı 06.40’da kalkacak olan ortaklığımızın TK-084 sayılı Antalya-Ankara seferinde Devlet Bakanı Sayın Ufuk Söylemez, uçakta yer olmadığı için uçurulamamıştır.

06.50’de kalkması gereken TK-4084 sayılı sefer ise arıza nedeniyle gerçekleştirilememiştir.

Bunun üzerine aynı saatlerde İzmir-Ankara seferini yapmakta olan TK-384 seferi, Antalya’ya indirilmiş ve 10 boş koltuk değerlendirilerek yolcuların bir kısmı uçağa alınmıştır. Bu arada Sayın Bakan ve ailesi de uçurulmuştur. Bu sebeple TK-384 İzmir-Ankara seferi bir saat gecikmeyle Ankara’ya inmiştir.

Antalya’da kalan diğer yolcular ise, yollanan yeni bir uçak ile Ankara’ya uçurulabilmişlerdir.

Bu uygulama, gerek iç ve gerekse dış hat seferlerde olağanüstü durumlarda “re clerance” başvurulan bir yöntem olarak tamamen THY yönetiminin inisiyatifi ile gerçekleştirilmiş olup, sivil havacılık kurallarına herhangi bir aykırılık da bahis konusu değildir. Nitekim son altı aylık dönemde toplam 79 kez “re clearence” destinasyon değişikliği yapılmıştır.

Uygulama konusunda Sayın Bakanın ortaklığımıza herhangi bir talimatı olmayıp, yapılan operasyon sivil havacılık kuralları gereği, gerçekleştirilmiştir.

3.9.1996

Türk Hava Yolları A.O.

*4. – Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Niğde’de bir “Araç Telefon Baz İstasyonunun” kurulmasına ilişkin sorusu ve Ulaştırma Bakanı Ömer Barutçu’nun yazılı cevabı (7/1314)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Niğde İli ile ilgili aşağıdaki sorumun Sayın Ulaştırma Bakanı tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla 13.9.1996

Akın Gönen Niğde

Niğde İli merkezinde sağlıklı araç telefon muhaberesi için şart olan ve Beştepeler mevkiine konulması gereken beş kanallı araç telefonu baz istasyonu henüz neden konulmamıştır? Bu cihaz ne zaman konulacaktır?

TC

Ulaştırma Bakanlığı 17.10.1996

Araştırma Planlama ve Koordinasyon

Kurulu Başkanlığı

Sayı : B.0.11.APK.0.10.01.21/EA.1339-23832

Konu : Niğde Milletvekili Akın Gönen’in yazılı soru önergesi Hk.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi : TBMM Başkanlığının 7 Ekim 1996 gün ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-3631 sayılı yazısı.

Niğde Milletvekili Akın Gönen’in Bakanlığıma yönelttiği 7/1314-3417 sayılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Ömer Barutçu

Ulaştırma Bakanı

Niğde Milletvekili Akın Gönen’in 7/1314-3417 Sayılı Yazılı Soru Önergesi ve Cevabı

Soru : Niğde İli merkezinde sağlıklı araç telefon muhaberesi için şart olan ve Beştepeler mevkiine konulması gereken beş kanallı araç telefonu baz istasyonu henüz neden konulmamıştır? Bu cihaz ne zaman konulacaktır?

Cevap : Niğde İli kapsamındaki Beştepeler araç telefonu baz istasyonunun 15.11.1996 tarihine kadar kurulması planlanmıştır.

*5. – Niğde Milletvekili Akın Gönen’in, Niğde-Değirmenli’de turizm değeri olan bir mağaranın hizmete açılabilmesi için ayrılacak ödeneğe ilişkin sorusu ve Turizm Bakanı Bahattin Yücel’in yazılı cevabı (7/1338)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Niğde İli ile ilgili aşağıdaki sorularımın Sayın Turizm Bakanı tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Saygılarımla.

13.9.1996

Akın Gönen

Niğde

Niğde İli Merkez İlçe Değirmenli Kasabasında turizm değeri olan mağaranın istimlak işlemleri bütünüyle tamamlanmış mıdır?Mağaranın hizmete açılabilmesi için gerekli olan 3 milyar liralık ödenek talebi Niğde Turizm İl Müdürlüğünce Bakanlığınızın ilgili birimine intikal ettirilmiş midir? 1997 yılı bütçe çalışmalarında bu talep dikkate alınarak hazırlık yapılmış mıdır?

TC

Turizm Bakanlığı 17.10.1996

Hukuk Müşavirliği

Sayı : B.17.HKM.0.00.00.00.1257-30784

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığı

Genel Sekreterliği

(Kanunlar ve Kararlar Dairesi Başkanlığına)

İlgi : 7 Ekim 1996 tarih ve 9421 sayılı yazınız.

İlgide belirtilen yazınız ekinde Bakanlığıma gönderilen Sayın Niğde Milletvekili Akın Gönen’e ait yazılı soru önergesi incelenmiştir.

Mağaralarımızın turizme açılabilmesi için yapılan talepler Bakanlığımızca değerlendirilirken mağaranın;

– Turizmin yoğun olduğu merkezlere yakınlığı;

– Morfolojik ve jeolojik özelliği, yol durumu, tur gibi kriterler dikkate alınmaktadır.

Mağaraların morfolojik, jeolojik özellikleri açısından uzman kurumların görüşleri, önerileri ve uygun gördükleri projeler esas alınarak aydınlatma, çevre düzeni çalışmalarının gerçekleştirilmesi il özel idareleri ile yapılan protokollere dayalı olarak desteklenmektedir.

Bakanlığımıza, Niğde Valiliğinin, 22.4.1996 gün ve 0602-133 sayılı yazısı ekinde, Değirmenli Kasabası Belediye Başkanlığının “Yeraltı Damlataş” mağaralarının çevre düzenlenmesi için gerekli kamulaştırmanın tamamlandığını ifade eden, kasabanın yol yapımı çevre tanzimi konusundaki 9 939 701 928 TL. lik talebi intikal etmiştir. Talebin mevcut bütçe imkânları içinde bugüne kadar karşılanma imkânı olamamıştır.

Diğer yandan, Bakanlığımızca, 1997 yılı yatırım bütçesinde yer alan Turizm Yatırım Araştırmaları Projesine sağlanacak ödenek imkânları dahilinde yukarıda arz edilen kriterler çerçevesinde Bakanlığımıza ulaşan mağaraların turizme açılması yönündeki talepler değerlendirilecektir.

Bilginize arz ederim.

Bahattin Yücel

Turizm Bakanı

*6. – Yozgat Milletvekili Kâzım Arslan’ın, Türk Telekom Genel Müdürüne ilişin sorusu ve Ulaştırma Bakanı Ömer Barutçu’nun yazılı cevabı (7/1370)*

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

Aşağıdaki sorularımın Sayın Ulaştırma Bakanı tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını talep etmekteyim.

Gereğini saygı ile arz ederim.

25.9.1996

Dr. Kâzım Arslan

Yozgat

Sorularım :

1. Bakanlığınızca Türk Telekom Genel Müdürüne milletvekili telefonlarına çıkmamak gibi bir talimat verilmiş midir? Yoksa böyle bir yetkisi mi vardır?

2. Adıgeçen genel müdürün toplantıları ne zaman bitecektir?

3. Milletvekiline yanıt vermeyen bir genel müdür, halkın isteklerine ne derece cevap verebilir?

TC

Ulaştırma Bakanlığı 17.10.1996

Araştırma Planlama ve Koordinasyon

Kurulu Başkanlığı

Sayı : B.11.0.APK.0.10.01.21/EA-1340-23833

Konu : Yozgat Milletvekili Kâzım Arslan’ın yazılı soru önergesi Hk.

Türkiye Büyük Millet Meclisi Başkanlığına

İlgi : TBMM Başkanlığının 7 Ekim 1996 gün ve A.01.0.GNS.0.10.00.02-7/1370-3491/9771 sayılı yazısı.

Yozgat Milletvekili Kâzım Arslan’ın Bakanlığıma yönelttiği 7/1370-3491 sayılı soru önergesinin cevabı ekte sunulmuştur.

Bilgilerinize arz ederim.

Ömer Barutçu

Ulaştırma Bakanı

Yozgat Milletvekili Kâzım Arslan’ın 7/1370-3491 Sayılı Soru Önergesi ve Cevabı

Sorular :

1. Bakanlığınızca Türk Telekom Genel Müdürüne milletvekili telefonlarına çıkmamak gibi bir talimat verilmiş midir? Yoksa böyle bir yetkisi mi vardır?

2. Adıgeçen genel müdürün toplantıları ne zaman bitecektir?

3. Milletvekiline yanıt vermeyen bir genel müdür, halkın isteklerine ne derece cevap verebilir?

Cevap :

Türk Telekomünikasyon AŞ Genel Müdürlüğü, yurt sathına yayılmış geniş iletişim ağının gerektirdiği yoğun çalışma nedeniyle gerek yurt içinde gerekse yurt dışında yoğun toplantı ve temaslar içinde bulunmaktadır.

Bununla birlikte Genel Müdürün yerinde bulunduğu süre içinde telefonlara cevap vermemesi mümkün değildir.

Anılan Genel Müdür Makamında bulunmadığı zamanlarda kendisi ile telefon görüşmesi yapmak isteyen kişileri mutlaka cevaben araması ve bu hususlarda gerekli hassasiyeti göstermesi konusunda uyarılmıştır.

TUTANAĞIN SONU