

2/3138 Esas No'lu Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifine İlişkin Muhalefet Şerhimiz

Türkiye’de Trafik Kazaları Oranlarının Yüksekliği Bir Sistem Sorunudur

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

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

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

Hukuki düzlemde, Türk Ceza Kanunu’nun 85. maddesi uyarınca taksirle ölüme neden olma suçları, çoğu zaman “basit taksir” çerçevesinde değerlendirilmekte, failin geçmişi temiz olduğu gerekçesiyle ceza ertelenmekte, HAGB uygulanmakta ya da iyi hal indirimiyle sembolik

cezalar verilmektedir. Oysa bu kazaların çoğunda, sürücünün dikkat ve özen yükümlülüğünü ağır biçimde ihlal ettiği, yani “bilinçli taksir” sınırlarına girdiği açıktır. Bu noktada yargının, fail odaklı yaklaşımı terk ederek mağduru merkeze alan, kamusal sorumluluğu ve caydırıcılığı önceleyen bir içtihat geliştirmesi elzemdir. Aynı şekilde, idari yaptırımların da yetersiz kaldığı gözlenmektedir. Alkol kontrolü uygulamaları Türkiye’nin pek çok bölgesinde düzensizdir; kentsel alanlarda denetim sayıları yetersiz, kırsal bölgelerde ise neredeyse yok denecek düzeydedir.

İçişleri Bakanlığı tarafından trafik denetimleri artırılmalı, denetimlerin şeffaf ve kamuoyuna açık biçimde raporlanması sağlanmalıdır. Milli Eğitim Bakanlığı ve Ulaştırma Bakanlığı iş birliğiyle, ilk ve orta öğretim düzeyinde zorunlu ve uygulamalı trafik eğitimi müfredatı hazırlanmalı; sürücü kurslarında verilen eğitimler kâğıt üstünde kalmamalı, farkındalık ve bilinçlendirme çalışmalarına ağırlık verilmeli, psikoteknik ve etik eğitimler zorunlu hale getirilmelidir.

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

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

Teklif olunan yasa ise trafik kazalarının engellenmesini salt bir yaptırım ve ceza mantığıyla ele almış, trafik idari para cezalarının miktarlarını fahiş oranlarda yükselterek, sürücü belgelerinin uzun sürelerle geri alınması ve iptali gibi yöntemlerle cezaların caydırıcılığını arttırmak yoluna gitmiş, bunu yaparken hak ve özgürlükler ile trafik güvenliği arasındaki dengeyi kuramamıştır. Cezaların belirlenmesinde sosyo-ekonomik farklılıklar, özgün durumlar, alternatif yaptırımlara

yer verilmeyerek sistemsal bir değişikliğe gidilmemiştir. Bu nedenle teklif olunan yasa ve maddelerin yetersiz, çözüme elverişli olmayan, yeni adaletsizlikler ve sorunlar yaratma ihtimali taşıyan bir düzenleme olduğunu düşünmekte ve kanun teklifine şerh düşmekteyiz.

Teklifin Odağında Trafik Güvenliği Değil Gelir Kaynağı Yer almaktadır

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

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

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

2023 yılında yapılan ceza artışları da bu yaklaşımı desteklemektedir. Alkollü araç kullanma cezası 1.823 TL'den 4.064 TL'ye, kırmızı ışıktaki geçme cezası ise 427 TL'den 951 TL'ye çıkarılmıştır. Aynı dönemde, yüksek gelir gruplarına ve sermaye kesimine yönelik vergi afları

ve yapılandırmalar dikkat çekmektedir. 2023 yılında çıkarılan vergi affi kapsamında, 31 Aralık 2022 öncesine ait vergi, prim, idari para cezası, öğrenim kredileri ve trafik cezaları 48 ay taksitle ödenebilir hale getirilmiştir. Bu çelişki, hükümetin cezalandırıcı uygulamaları geniş halk kesimleri için katlanılamaz hale getirirken, sermayeye karşı affedici bir tutum izlediğini göstermektedir.

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

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

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

İdari Para Cezalarında Aşırılık Ceza Sistematiğine Aykırıdır

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

Toplumun büyük bir çoğunluğunu asgari ücretle geçinen vatandaşların oluşturduğu bir sosyo-ekonomik tabloda öngörülen bu cezalar, yalnızca ekonomik bir yaptırım değil, aynı zamanda geçim hakkını ve yaşama düzenini tehdit eden bir devlet müdahalesi niteliği taşımaktadır.

Halihazırda dahi oldukça yüksek cezalar olmasına rağmen, cezaların “caydırıcı olmadığı” yönündeki iddialar, çözümü cezaları daha da artırmakta değil, neden caydırıcılığın sağlanamadığına dair sistemsal ve yapısal sorunların derinlemesine sorgulanmasında aranmalıdır.

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

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

Dünyadaki Gelir Temelli Ceza Sistemleri: Adalet ve Caydırıcılığın Dengesi

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

- Finlandiya’da “günlük gelir temelli ceza” (day-fine) sistemi uygulanmaktadır. Bir kişinin trafik ihlali için ödeyeceği ceza, günlük gelirin bir kısmına göre belirlenir. Örneğin, bir iş insanı hız sınırını 20 km aşarsa, 6.000-10.000 Euro arasında ceza alabilirken, asgari ücretli bir vatandaş için bu ceza 150-300 Euro civarındadır.
- İsviçre’de benzer şekilde, cezalar hem ihlalin ciddiyetine hem de failin gelir ve mal varlığına göre hesaplanır. Bu sistem, servet sahibi kişilerin trafik kurallarını “parayla satın alarak” ihlal etmesini önlemek adına geliştirilmiştir.

- Almanya’da, özellikle hız, emniyet kemeri ve cep telefonu kullanımı gibi ihlallerde ceza tarifeleri standart olmakla birlikte, tekrarlayan ihlallerde veya tehlike yaratan durumlarda failin sosyal ve ekonomik durumu dikkate alınmaktadır.

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

Bu nedenle söz konusu teklif kapsamı, adil ve ölçülü bir yaptırım sistemi kurmak yerine, yüksek idari para cezaları üzerinden bastırıcı ve cezalandırıcı bir mekanizma inşa etme tehlikesi taşımaktadır. Bu yaklaşım ne gerçek anlamda caydırıcılık sağlamaktadır ne de uzun vadede sürdürülebilir bir kamu politikası olarak değerlendirilebilir. Aksine, düşük gelirli yurttaşlar açısından borçluluk ve adaletsizlik üreten bir baskı aracı haline gelirken, yüksek gelirli gruplar için cezaların etkisizleştiği, “parayla ceza satın alınan” bir sistem doğurmaktadır.

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

Cezalandırmaktan İbaret Hukuk Yaklaşımı Sorunları Derinleştiriyor

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

Hükümet, yurttaşı hedefe yerleştirip cezalandırmayı trafik güvenliğinin çözümü olarak görürken, devletin yükümlülüklerini de gizlemiş olmaktadır. Diğer yandan, Karayolları Trafik Kanunu’nun mevcut hükümleri, trafik kurallarına uymamanın cezai yaptırımlarını düzenlerken, sürücülerin dikkat ve özen yükümlülüğüne aykırı davranışlarının kazalara yol açtığını

vurgulamaktadır. Ancak, cezaların caydırıcılığı, yalnızca yakalanma riskinin algılanması ve bu algının yaratacağı baskı halinde etkili olmaktadır. Eğer denetim mekanizmaları yetersizse veya cezalar adil ve tutarlı bir şekilde uygulanmıyorsa, sürücülerin kural ihlali yapma eğilimi devam edecektir. Yine salt cezalandırmaya dönük bir anlayış, özellikle dar gelirli yurttaşlar üzerinde ağır bir mali yük yaratacaktır. Bu durumda yurttaşların adil düzen inancı zayıflayacak ve cezanın caydırıcı niteliği de etkisini yitirecektir.

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

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

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

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

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

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

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

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

Son olarak şunu da belirtmek gerekmektedir; toplumsal sorunların salt cezalandırma ve caydırma yöntemleri ile çözülmesi arayışı, toplumsal doğaya uygun bir yöntem olmadığı gibi bireyin özgür ve ahlaki gelişimini engelleyen bir yaklaşımı temsil etmektedir. Hukuk ve idari yapının; cezalandırma, korkutma, bastırma, hapsedme gibi tehdit ve yaptırıma dayanan yöntemlerle organize olması, devleti birey ve toplum karşısında çıplak zor ve baskı aygıtına dönüştürür. Bu yöntem bir yandan insan onurunu görmezden gelmekte, diğer yandan amaçlanan

sonuçlara ulaşmayı engellemektedir. Nitekim salt caydırma ve yaptırım anlayışı ile vücut bulan kuralların istikrarlı ve işlevli bir hukuk sistemi yaratması mümkün görünmemektedir. Öncelikli çözüm suçun kök nedenlerini ortadan kaldırmaktır. Ancak kesin çözüm, bireyin ve toplumun ahlaki ve politik temelde gelişmesine imkan tanımaktan geçmektedir. Ahlaki ve politik yetenek kazanmış bireylerin hukuk kurallarının gereklerini kavraması ve bu kavrayışa uygun davranması birçok hukuki sorunun kesin çözümünü sağlayacaktır. Bu olgu, suç ve ceza denklemini özgürlükler zeminine çekecek olan yegane yoldur aynı zamanda.

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

Trafik Kuralları İmtiyazlıları Etkilemiyor

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

Türkiye’de son yıllarda kamuoyunun yakından izlediği bazı vakalar, bu sorunun yalnızca teorik değil, doğrudan yaşamsal ve yapısal bir kriz olduğunu ortaya koymaktadır. Özellikle iki dosya – Eylem Tok ve oğlu Timur Cihantimur dosyası ile Zehra Kınık dosyası – toplumun adalet duygusunu sarsacak biçimde yürütülmüş ve yürütölmeye devam etmektedir.

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

Benzer şekilde, Zehra Kınık davasında da 17 yaşındaki Batın Barlasçeki'nin ölümüne ve üç kişinin yaralanmasına neden olan kazada asli kusurlu olduğu bilirkişi raporuyla sabit olmasına

rağmen, Kınık tutuklanmamış ve sonuçta yalnızca 4 yıl 2 ay hapis cezası almıştır. Bu ceza da infaz rejimi çerçevesinde büyük ihtimalle fiilen cezasızlık anlamına gelecektir. Bu tür dosyalar, ekonomik ya da siyasal nüfuz sahibi kişilerin adalet sisteminde fiilen ayrıcalıklı konumda olduğunu göstermekte, eşitlik ilkesine açıkça aykırı bir yargı pratiğini gözler önüne sermektedir.

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

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

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