



# Türkiye'de Sürücü Değerlendirmeye Yönelik Yasalar ve Alınan Sonuçlar: Avrupa Ülkelerindeki Uygulamalarla Karşılaştırmalı Bir Değerlendirme

Şehnaz Köksal\*  
Emniyet Genel Müdürlüğü

## Özet

Türkiye'de son altı yılda sürücü davranışının değerlendirilmesinden geliştirilmesine doğru değişen bir yasal düzenleme süreci yaşanmıştır, ancak bu düzenlemelerde uygulamaya yansıyan önemli sorunlar bulunmaktadır. Yapılan ilk düzenlemelerde psikoteknik değerlendirmenin kapsamı sınırlandırılmış ve bu değerlendirmeye dayanan sonuçların sürücüyle ilgili kararlara yansımaları engellenmiştir. Ayrıca, alkollü sürücülerle ilgili düzenlemeler bir başka yasa maddesiyle çeliştiğinden, bu grubun sürücü değerlendirmesine alınmasına ilişkin prosedür işletilememiştir. Sonuç olarak, değerlendirmeye alınan ihlalci sürücülerin % 99'undan fazlası yeterli bulunmuş ve tüm ihlalci sürücülerin yalnızca % .62'sini alkollü sürücüler oluşturmuştur. Ocak 2003 tarihindeki yeni düzenlemelerle alkollü sürücülerin değerlendirmeye alınması konusuna çözüm getirilmiş ve bu gruba yönelik zorunlu "davranış geliştirme eğitimi" önlemine yer verilmiştir. Bununla birlikte, belirtilen diğer sorunlar hala çözümlenmemiştir ve davranış geliştirme eğitiminin detayları henüz belirlenmemiştir. Bu yazıda, sürücü değerlendirme işlemlerindeki sorunlar sayısal verilere dayalı olarak ele alınacak ve davranış geliştirme programlarının temel gereklilikleri Avrupa ülkelerindeki uygulamalarla dikkate alınarak tartışılacaktır.

**Anahtar kelimeler:** Psikoteknik değerlendirme, sürücü geliştirme programları, yasama

**Legislations and Outcomes Regarding Driver Assessment in Turkey:  
A Brief Evaluation in Comparison to the Practice in European Countries**

## Abstract

There has been a legislation process in the last six-year period involving a change from driver assessment to driver improvement programs in Turkey. Overall regulations, however, possess certain limitations, which influence practice negatively. In the initial legislations, the content of the psycho-technical examination had been restricted and this restriction resulted in an inability in making clear and comprehensive evaluation about the tested drivers. In addition, since the regulation concerning the drunk drivers was in conflict with another article in the Traffic Law, the initial legislation requiring the assessment of drunk drivers could not be practically applied. A recent report on the application of psycho-technical assessment indicated that more than 99 % of the drivers referred to psycho-technical assessment centers were found to be "normal", and among the whole offenders only .62 % consisted of drunk drivers. By the January 2003, the changes in Traffic Law have brought a solution for the assignment of drunk drivers to driver assessment process and mandated "behavior improvement" program as a new application area. However, the problems and limitations remained unsolved and details of behavior improvement programs have not been clarified yet. In this paper, problems in the driver assessment process in Turkey are summarized and discussed on the basis of the quantitative data. The basic requirements and the functions of the behavior improvement programs are also discussed in comparison with the practice in other European countries.

**Key words:** Psycho-technical examination, driver improvement programs, legislation

## 1. Giriş

Türkiye’de sürücülere yönelik olarak, biri *davranışların değerlendirilmesini* hedefleyen diğeri ise *davranışların geliştirilmesini* hedefleyen iki önemli yasal değişiklikle, trafik güvenliği alanında psikologları doğrudan ilgilendiren iki uygulama alanı ortaya çıkmıştır. Bu değişikliklerden ilk bölümü, 1996 ve 1997 yılında gerçekleştirilmiş ve bazı trafik suçları nedeniyle iptal edilen sürücü belgelerinin geri alınabilmesi için sürücülere yönelik psikoteknik değerlendirme uygulaması zorunlu hale getirilmiştir (2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu, Değişiklik Tarihleri: 4199 / 17.10.1996 - 27.10.1996 / 22800, 4262 / 21.05.1997 - 25.05.1997 / 22999).

Kısa bir süre önce, 8 Ocak 2003 tarihinde 4785 numaralı yasa değişikliği ile de yeni bir uygulama alanına temel olacak bir başka düzenleme daha yapılmıştır. Yapılan bu değişikliğe göre, alkollü araç kullanma suçu işleyen sürücüler için yasadaki ifadesiyle, “sürücü davranışlarını geliştirme eğitimi” zorunlu kılınmıştır. Söz konusu değişiklikle birlikte zorunlu kılınan bu eğitim programlarının esas ve usullerinin Sağlık Bakanlığı ve İçişleri Bakanlığı tarafından çıkarılacak yönetmelikte gösterileceği belirtilmektedir (8.1.2003 tarih ve 4785 No’lu Kanun).

1996 yılında başlayan bu süreç ülkemizde psikologlar için önemli bir uygulama alanı oluşturmuştur. Yasal düzenlemelerle başlayan bu yeni dönemin trafik güvenliğine ne gibi katkıları olacağı, ne tür eksiklikleri olduğu, neler yapılması gerektiği konularında tartışma ve değerlendirmeler yapılmaya başlanmıştır. Bu konuda aktif sürecin en iyi izlenebileceği yayın Türk

Psikoloji Bülteni’dir. Yasal düzenlemenin hemen öncesinde başlayan bu yayınlar, Türkiye’de trafik psikolojisi alanında yaşanan gelişmeleri ve sorunları geniş ölçüde belgelemektedir. Bu yazıda ele alınacak sayısal veriler ve yasal düzenlemelerdeki eksikliklere bağlı olarak yaşanan sorunlara ilişkin değerlendirmelerin bu yayınlarda öngörülmüş olduğu ve özellikle I. Ulusal Psikoloji Kurultayı’nda bu öngörülerin, tespitlerin, çözüm önerileri ile birlikte ele alındığı belirtilmelidir (örn., Sümer, 2001; Uluğ, 2001; Yasak, 2001).

Daha sonraki bölümlerde detaylı olarak değinilecek olan Emniyet Genel Müdürlüğü Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü’nün açıkladığı sayısal veriler ve bu bağlamda ele alınan yasal düzenlemeler, sürücü değerlendirme işlemlerinin trafik güvenliğine katkıda bulunabilmesi için sağlam bir yasal çerçevenin ne denli önemli olduğunu ortaya koymaktadır. Bunun yanı sıra, aynı veriler, psikoteknik değerlendirme kendi başına trafik güvenliğine katkısının sınırlı olduğu ve ancak sürücülere yönelik diğer psikolojik destek programları ile trafik güvenliğine katkı sağlayabileceği yönündeki değerlendirmeleri de (Yasak, Şendağ, Doğruyusever, Oğuz ve Turan, 2002; Sümer, 2001) büyük ölçüde desteklemektedir. Ancak, ülkemizdeki sürücü değerlendirme işlemleri ile ilgili olarak konunun bir diğer önemli boyutunu oluşturan psikoteknik değerlendirmede kullanılan testlerin trafik güvenliği açısından geçerlik ve güvenilirlik sorunları olduğu yönündeki tartışmalar (Lajunen, 2002; Sümer, 2001; EFPPA, 2001) bu yazının kapsamına alınmamış, yasal çerçeveden kaynaklanan sorunlara odaklanılması amaçlanmıştır.

## 2. 1996 ve 1997 yıllarında yapılan yasal düzenlemelerin kapsamı

1996 ve 1997 yıllarında yapılan yasal düzenlemeler incelendiğinde, esasen “sürücü değerlendirme” kavramından doğrudan söz edilmediği, konunun “Psiko-teknik Değerlendirme ve Psikiyatri Uzmanı Muayenesi” başlığı altında ele alındığı görülür (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997; Madde 79). Bu maddede, sürücülerle ilgili olarak tanımlanan işlem, psiko-teknik değerlendirme raporunda belirtilen bulgularla psikiyatrik muayene sonucu elde edilen bulguların birlikte değerlendirilmesi ve söz konusu kişinin sürücülük yapmasına engel bir durum olup olmadığını belirten bir rapor düzenlenmesidir. Dolayısıyla, temel kavram sürücü değerlendirme olmamakla birlikte ilk kez belirli trafik suçlarını işleyen sürücülere yönelik olarak ehliyet sonrası dönemde bir *değerlendirme* işlemi yasal zorunluluk haline gelmiştir. Bu yazıda da, ülkemizdeki “sürücü değerlendirme işlemleri” ifadesiyle, söz konusu yönetmelikte tanımlanan psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesinden oluşan sürece işaret edilmektedir.

Aynı yönetmelikte, psikoteknik değerlendirme, “. . . sürücülerin sahip oldukları güvenli araç kullanmalarını sağlayan zihinsel ve psikomotor yetenek düzeylerinin; bu yetenek alanlarında tanımlanan bilgisayar destekli testler aracılığıyla ölçülmesi” olarak tanımlanmış ve kapsamı “Zihinsel Yetenek ve Beceriler” başlığı altında dikkat, anlama ve değerlendirme yeteneği, hız ve mesafe algılama, geniş görüş alanı içinde uyarıcı fark etme, şekil algılamada görsel süreklilik boyutları; “Psikomotor Yetenek ve Beceriler” başlığı altında ise tepki hızı ve koordinasyon düzeyi boyutları yer alacak şekilde düzen-

lenmiştir (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997; 4 Sayılı Cetvel). Bu düzenlemelerle, psikoteknik değerlendirmenin, KTY - 4 sayılı cetvelde belirtilen usul ve esaslara göre, psikolog unvanına sahip kişilerce, Türkiye toplumu özelliklerine göre hazırlanmış norm çalışmasına sahip olan ve normları ilgili meslek kuruluşunca onaylanmış testler kullanılarak ve yine bu cetvelde tanımlanmış altyapı özelliklerine sahip, resmi ve özel kuruluşlar bünyesinde oluşturulan ve İl Sağlık Müdürlüğü tarafından yetkilendirilmiş merkezlerde yapılacağı belirtilmiştir (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997; bu konuyla ilgili yasal düzenlemeler sırasında Türk Psikologlar Derneği tarafından yürütülen çalışmalar ve bu süreçle ilgili diğer değerlendirmeler için bkz., Sümer, 2001; Sümer, Lajunen ve Özkan, 2001; Yasak, 1997; Yasak ve Işık, 1996).

## 3. Türkiye’de ve Avrupa ülkelerinde sürücü değerlendirme işlemlerinin yöneldiği gruplar

Türkiye’de yasal düzenlemelerle gündeme gelen sürücü değerlendirme işlemlerinin *belli trafik suçlarını işleyen sürücüler* ve *aday sürücüler* olmak üzere başlıca iki gruba yöneldiği görülür. Uygulamada ise, yasal bir zorunluluk olmadığı halde, seçme amacıyla ve genelde yalnızca psikoteknik değerlendirmeye alınan *profesyonel sürücülerin* oluşturduğu üçüncü bir grup ortaya çıkmıştır. Buna göre, Türkiye’de sürücülerin değerlendirmeye alınma nedenleri şu şekilde özetlenebilir:

(1) *Bazı kural ihlallerinin sürücülük için gerekli yetenek ve becerilerin eksikliğinden kaynaklanıp kaynaklanmadığına ilişkin bir sonuca varılması amacıyla:* Sürücü belgesinin bazı yasa maddelerine dayalı olarak geri alınması halinde psikoteknik değerlendirme ve psikiyatri

uzmanı muayenesinden oluşan sürücü değerlendirme işlemi zorunlu olarak uygulanmaktadır (Karayolları Trafik Kanunu'nun alkolle ilgili 48/5; hızla ilgili 51/2-a ve 51/2-b; ceza puanı ile ilgili 118. Maddeleri). Bu amaç doğrultusunda yapılan uygulamalara ilişkin sayısal verilere daha sonraki bölümlerde değinilecektir.

(2) *Sürücü belgesi alma aşamasında, sürücü olması uygun olmayan kişilerin belirlenmesi amacıyla:* Ülkemizde bu amaç doğrultusunda, Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin, Sürücü Belgesi Alacakların Sağlık Muayenelerine Ait Esaslar bölümündeki 77. Maddesi gereğince, "gerekli görülen hallerde" sürücü adayları, psikoteknik değerlendirmeye alınabilmektedir. Yasal olarak bu amaç doğrultusunda değerlendirme yapılması mümkün görünmekle birlikte, yönetmelik maddesine işlerlik kazandırılmamış, bu doğrultuda uygulama yapıldığına ilişkin "münferit duyumlar" dışında, herhangi bir kayda ulaşılamamıştır.

(3) *Ağır vasıta sürücülüğü, uzun yol sürücülüğü, yolcu taşımacılığı, okul servis aracı sürücülüğü gibi yüksek sürücülük performansı gerektiren alanlar için profesyonel sürücü seçimi amacıyla:* Ülkemizde yasal bir zorunluluk olmadığı halde, özellikle büyük kentlerdeki psikoteknik değerlendirme merkezleri bazı kamu kurumları ve özel şirketlerden gelen talepler doğrultusunda ağırlıklı olarak psikoteknik değerlendirmeye dayalı sürücü seçme uygulaması yapmaktadırlar.

Avrupa ülkelerindeki uygulamalarla ilgili olarak, EFPPA Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu raporunda sürücü değerlendirme işleminin yöneldiği 6 hedef grup belirtilmektedir (EFP-PA, 2001). Aynı raporda bu gruplar, yüksek sürücülük becerisi gerektiren işleri yapan profes-

yoneller; kötü kaza ihlal geçmişi olan sürücüler; farklı türde alkol sorunu olan sürücüler; ileri yaşlarda sürücülüğe başlamak isteyen kişiler; uygulamalı sürücülük testinde üst üste başarısız olan sürücüler; sürücü belgesi almak isteyen engelliler olarak özetlenmiştir. 2000 yılında AB ülkelerinin dahil olduğu "DAN" (Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers) adlı proje sonunda açıklanan bir başka raporda ise (Bartl, 2000) acemi sürücülerin de, özellikle davranış geliştirme programlarının yöneleceği önemli bir hedef grup olarak ele alındığı görülmektedir.

Türkiye'de ve Avrupa ülkelerinde sürücü değerlendirme işlemlerinin yöneldiği gruplar karşılaştırıldığında bazı benzerlikler olduğu dikkat çekiyorsa da, özellikle ülkemizdeki yasal düzenlemelerden ve işleyişteki aksaklıklardan dolayı uygulamada ciddi bir farklılık ortaya çıkmıştır. Yazının bundan sonraki bölümlerinde, bu farklılıklar ve benzerlikler ele alınacak, EFP-PA Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu raporunda ve DAN Projesi'nde yer verilen hedef grupların Türkiye'deki durumu ayrı ayrı değerlendirilecektir.

### 3.1. Yüksek sürücülük becerisi gerektiren işleri yapan profesyoneller

Daha önce de belirtildiği gibi bazı özel taşımacılık şirketleri ve kamu kurumları bu yolla eleman seçme işlemi yapmaktadırlar. Ülkemizde kullanılmakta olan psikoteknik değerlendirme test sistemlerinin norm çalışmaları sırasında, sürücü seçme amaçlı olarak psikoteknik değerlendirme uygulamasına geniş ölçüde yer verilmiştir (Viyana Test Sistemi, ART 2020 ve halen norm çalışmalarına devam edilmekte olan Trafikent Psikoteknik Değerlendirme Sistemi). Buradan hareketle, son altı yıllık dönemde bir

kaç bin profesyonel sürücünün, seçme amacı doğrultusunda psikoteknik değerlendirmeye alınmış olduğu ileri sürülebilir. Ancak, ülkemizde profesyonel sürücü seçme amacıyla yapılmakta olan sürücü değerlendirme işlemlerini inceleyen çalışmalara ulaşamamıştır. Ülkemizde bu tür uygulamalar yapmış olan psikoteknik değerlendirme merkezlerince derlenen veriler üzerinden, bu uygulamaların psikoteknik değerlendirme sistemlerinin hangi alt ölçekleri ile yapıldığı, başka hangi tür (örn., kişilik, tutum boyutları vb.) değerlendirmeleri kapsadığı, yapılan işlemlerin trafik güvenliğine ve/veya şirket verimliliğine ne ölçüde katkı sağladığını inceleyen izleme çalışmaları ve araştırmalarının gelecekte bu alana önemli bir katkı sağlayacağı, olası yasal düzenlemeleri önemli ölçüde etkileyeceği düşünülmektedir.

Avusturya örneğinde tüm Avrupa ülkelerinde profesyonel sürücülere yönelik zorunlu uygulamaların yarar sağlayacağı ileri sürülmüştür (Bukasa, 2002). Yasal bir gereklilik olarak profesyonel sürücü değerlendirme uygulamalarına yer verilen Avusturya’da, 1970’li yıllardan başlayarak, 1967 tarihli yasal düzenlemelere dayanan bir uygulama ile, C ve E tipi sürücü belgesi almak isteyen (3.5-40 ton ağırlığındaki araçlar için) 21 yaşın altındaki sürücü adayları trafik otoriteleri tarafından sürücü değerlendirmesine gönderilmişlerdir. Aynı ülkede bazı federal eyaletler D tipi sürücü belgesi alacak (yolcu taşıyan otobüsler için) adaylar için de, yaşa bakılmaksızın aynı değerlendirmeye alınmaları koşulunu getirmişlerdir. Bu uygulama, 1997 yılındaki yeni bir yasal düzenleme ile büyük ölçüde değişmiş, 21 yaşın altındaki kamyon sürücülerine zorunlu olan sürücü değerlendirme uygulaması kaldırılarak, D tipi sürücü belgesi alacak tüm adaylara “trafik psikolojisi değerlendirmesi”nin

kısaltılmış bir uygulaması olan “trafik psikolojisi taraması”dan geçme zorunluluğu getirilmiştir (Bukasa, 2002). Buna göre incelenmesi gereken minimum boyutlar, gözlem ve konsantrasyon kapasitesi, strese dayanıklılık, ve koordinasyon olarak belirlenmiş, ayrıca bu sürücü belgesini almak isteme nedenlerinin bireysel görüşme yoluyla incelenmesi gerekli kılınmıştır. Belirtilen bu boyutlarda yetersiz bulunan sürücüler tam bir psikolojik değerlendirmeye alınmaktadırlar (Bukasa, 2002). 1999 yılından bu yana Almanya’da da yolcu taşımacılığında çalışacak sürücülerden D tipi sürücü belgesi alabilmek için trafik ile ilgili psikolojik performanslarının yeterli olduğunu kanıtlamak zorunluluğu bulunmaktadır (Bukasa, 2002).

Avusturya’da da zorunlu uygulamaların dışında ulaştırma alanında çalışan şirketler uzun yıllardır sürücü değerlendirme sonuçlarını kullanmakta, ambulans vb. acil servis araçlarını kullanacak sürücülerle, tanker sürücülerini ve tramvay, otobüs, metro gibi toplu taşıma araçlarını kullanacak sürücüler psikolojik değerlendirmeye gönderilmektedirler. Avusturya’da 1994-1996 yılları arasında 3.995’i (%18) profesyonel sürücü olmak üzere toplam 22.134 sürücü için değerlendirme işlemi yapıldığı ve değerlendirmeye alınan profesyonel sürücü grubunun %21’inin yetersiz bulunduğu; aynı ülkede, 2000 yılında ise toplam 11.769 sürücü değerlendirmesinden %14.2’sini oluşturan 1.672 profesyonel sürücülerden %27’sinin yetersiz bulunduğu bildirilmiştir (Bukasa, 2002).

Türkiye’de bu yönde yapılacak yasal düzenlemelerde öncelikle “sürücü değerlendirme”, “trafik psikolojisi değerlendirmesi” ya da “psikolojik değerlendirme” olarak adlandırılan uygulamalarla ülkemizdeki psikoteknik değerlendirme ve psikiyatrik muayeneden oluşan “res-

mi” sürücü değerlendirme tanımının kapsam yönünden çok farklı oldukları dikkate alınmalıdır. Yine Avusturya örneğine dönülecek olursa, sürücü değerlendirmenin trafik ile ilgili *performans* ve *kişilik* özellikleri olmak üzere iki genel başlık altında toplandığı görülür (Bukasa, 2002). Oysa ülkemizdeki resmi tanım, yalnızca trafik ile ilgili performans özellikleri başlığı altında yer alan zihinsel ve psikomotor yetenek ve becerileri kapsamaktadır (Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997; 4 Sayılı Cetvel). Ülkemizde bu konuda yapılacak yasal düzenlemelerin hangi sürücü gruplarına yönelmesi gerektiği konusunda en sağlıklı ve yönlendirici verilerin test sistemlerinin norm çalışması sırasında elde edilen test sonuçlarına dayandırılabilceği düşünülmektedir.

### 3.2. *Kötü kaza, ihlal geçmişi olan sürücüler ve farklı türde alkol sorunu olan sürücüler*

Türkiye’de sürücü değerlendirmeye alınması gerektirecek trafik suçları ele alındığında Avrupa’daki uygulamalara benzer olarak, kötü ihlal geçmişi olan sürücülerini hedefleyen bazı yasa maddeleri karşımıza çıkmaktadır. Buna göre, alkollü araç kullanma, hız limitlerini aşma ve 100 ceza puanını doldurma suçları işleyen sürücülerin psikoteknik değerlendirme ve psikiyatrik muayeneye alınmaları zorunlu kılınmıştır. Bununla birlikte, ölümlü ya da yaralamalı kazalara karışan sürücülerle ilgili olarak bu tür bir düzenlemeye gidilmemiştir.

### 3.3. *Türkiye genelinde sürücü değerlendirme faaliyetleri*

Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü (EGM-THB-TAM) tarafından 2 Ocak 2003 tarihinde 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu gereğince yapılan psikoteknik değer-

lendirme ve psikiyatrik muayene işlemlerinin, değerlendirme yapmaya yetkili merkezlerden gelen sayısal verilere dayalı olarak incelendiği bir rapor açıklanmıştır. Raporda, Türkiye genelinde sürücülere yönelik değerlendirme yapma yetkisine sahip merkezlerin, faaliyete geçtikleri günden itibaren hangi kanun maddesi gereğince ve kaç başvuru aldıkları, bunların nasıl sonuçlandığı ve bu sonuçlara itiraz eden kişi sayısı hakkında iletilen bilgiler değerlendirilmiştir. Verilerin derlendiği merkezlerin bulunduğu illere göre dağılımı şu şekildedir: İstanbul (3), Ankara (5), İzmir (3), Adana (2), Eskişehir (1), Antalya (1), Samsun (2), Konya (1), Mersin (1), Bursa (1), Kayseri (1), Elazığ (1) (EGM-THB-TAM, 2003).

Rapora göre, 2000 yılında yasal geçerliği olan değerlendirme yapmak için gerekli izin ve yetkiye sahip 2 merkez varken, 2001 yılında merkez sayısı 16’ya yükselmiş, 2002 yılında bu sayı 22’ye çıkmıştır. Bu merkezlerde toplam 5.079 iş günü içinde 12.690 sürücü değerlendirilmeye alınmıştır. Buna göre, psikoteknik değerlendirme merkezlerinde bir iş gününde yaklaşık olarak, en az 1 en fazla 5.81 olmak üzere ortalama 2.50, Türkiye genelinde ise bir iş gününde yaklaşık 47.76 sürücü değerlendirme işlemi yapıldığı belirtilmektedir (EGM-THB-TAM, 2003). Ancak bu ortalamaların Türkiye geneline ilişkin bir değerlendirme için uygun olmadığına dikkat çekilmiştir. Merkezlerin her birinin farklı tarihlerde yetki belgesini almış olmaları nedeniyle, sürücü değerlendirme sayılarının zamansal dağılımı hakkında bir sonuca varılamamakta; öte yandan, yetki belgesi almadan önce, profesyonel sürücülere yönelik değerlendirme yapan merkezlere ait sayısal verilerin olmaması merkezlerin iş yükü gibi konularda çıkarım yapmayı güçleştirmektedir. Ancak, bir sonraki izle-

**Tablo 1.** Psikoteknik Değerlendirme ve Psikiyatrik Muayene İçin Başvuru Nedenleri, Değerlendirme ve Muayene Sonuçları

	BAŞVURU (DAHA SONRA DEĞERLENDİRME SONUÇLARINA İTİRAZ EDENLER DE DAHİL)					SONUCA İTİRAZ EDEN ve 2. KEZ DEĞERLENDİRMEYE ALINANLAR				
	BAŞVURU	yeterli bulunan		yetersiz bulunan		İTİRAZ	yeterli bulunan		yetersiz bulunan	
		Ps-t. Değ.	Psk. Mu.	Ps-t. Değ.	Psk. Mu.		Ps-t. Değ.	Psk. Mu.	Ps-t. Değ.	Psk. Mu.
<b>N</b>	<b>12053</b>	11554	11952	499	99	36	24	22	9	1
<b>%</b>	<b>%100</b>	%95.8 6	%99.1 6	%4.14	%.82	%3 0	---	---	---	---

Kaynak: EGM-THB-TAM, 2003

me çalışması için derlenecek verilerde, merkezlerin tümünün faaliyette olduğu bir başlangıç noktasından hareket edilebileceğinden daha açıklayıcı verilere ulaşılması mümkün görünmektedir.

Bu raporda Türkiye genelinde, Nisan 2000–Ağustos 2002 tarihleri arasında, 22 merkez tarafından yaklaşık 27 ay boyunca yapılan psikoteknik değerlendirme ve psikiyatrik muayene işlemlerinde, 12.690 sürücü değerlendirme işlemi yapıldığı belirtilmekte, bu döneme ait 12.053 kişiye ait verileri kapsayan genel bir değerlendirme yapılmaktadır (bkz., Tablo 1; EGM-THB-TAM, 2003).

Buna göre, değerlendirmeye alınan 12.053 sürücünün %4.14'ünü oluşturan 499 sürücü, yapılan psikoteknik değerlendirme sonucunda yetersiz bulunmuş; aynı sürücü grubunun %0.82'sini oluşturan 99 sürücü ise psikiyatrik muayene sonucu yetersiz bulunmuştur. 12.053 sürücünün %30'u (36 sürücü) değerlendirme ve/veya muayene sonucuna itiraz etmiş, yeniden değerlendirmeye alınan bu gruptaki sürücülerden %25'i (9 sürücü) psikoteknik değerlendirme sonucun-

da, %2.78'i (1 sürücü) ise psikiyatrik muayene sonucunda yetersiz bulunmuştur (EGM-THB-TAM, 2003).

Karayolları Trafik Yönetmeliğinde (1997) yapılan düzenlemeye göre<sup>1</sup> sürücülerin değerlendirilmesinde temel karar ölçütü psikiyatrik muayene sonucu varılan karardır. Bu nedenle, söz konusu raporda, gerçekleşen sürücü belgesi iptal oranının psikiyatrik muayenede yetersiz bulunma oranına eşit olduğu (%0.82) tahminine yer verilmiştir. Psikoteknik değerlendirme ve psikiyatrik muayene sonuçlarının farklı olduğu durumlarda sürücü belgesinin geri verilip verilmeyeceği konusunda karar vermekte güçlük çeken İl Emniyet Müdürlükleri'ne psikiyatrik muayene sonucuna göre uygulama yapmaları konusunda bilgi verildiği belirtilen rapordan, uygulamanın büyük ölçüde bu yönde yapıldığı anlaşılmaktadır (EGM-THB-TAM, 2003).

Raporda yer alan veriler iki yılı aşkın bir süre boyunca 22 psikoteknik değerlendirme merkezi tarafından değerlendirmeye alınan 12.053 sürücüdün yalnızca 99'u için sürücü belgesi iptali ile sonuçlanan oldukça pahalı bir yatırımın

<sup>1</sup>...psikiyatri uzmanı; psiko-teknik değerlendirme raporu ve psikiyatri muayenesinden elde ettiği bulguları birlikte değerlendirerek

trafik güvenliğine katkısının ne olabileceği sorusunu akla getirmektedir.

Bu sonucun olası nedenlerinden ilki, trafik güvenliğine katkısı zaten sınırlı olan psikoteknik değerlendirilmenin kendi başına etkili bir müdahale aracıymışçasına yasaya konmuş olmasıdır. Bu konu ile ilgili bir araştırmada Yasak ve arkadaşları (2002), ülkemizdeki sürücü değerlendirme prosedürünün sürücülerin trafik psikolojisi perspektifinden değerlendirilmesini sınırlandırdığını, hatta engel olduğunu belirtmiştir. Bu çalışmada 1572 suçlu sürücünün %1.8'inin (28 kişi) psikoteknik değerlendirme, %13.8'inin (221 kişi) yarı yapılandırılmış görüşme ve %1.8'inin (29 kişi) psikiyatrik muayene sonucu yetersiz bulunduğu rapor edilmiştir. Avrupa ülkelerinde sürücü hakkında karar verilirken temel ölçütün, sürücülük tutumları ve kişiliği olduğu vurgulanmakta, belirtilen bu yönlerden desteklenmesi gerektiği kararı verilen sürücülerin %13.8 oranında olduğuna dikkat çekilerek, bu sürücülere yönelik herhangi bir davranış geliştirme programı uygulanamamasını önemli bir boşluk olarak değerlendirilmektedir (Yasak ve ark., 2002).

Diğer bir nedeni ise, kapsamının yalnızca zihinsel ve psikomotor yetenek ve becerileri içerecek şekilde daraltılmış olmasıdır. Bu haliyle psikoteknik değerlendirilmenin yalnızca bir tarama testi olarak kullanılabilmesi belirtilmekte ve psikoteknik değerlendirme sonuçlarının tek başına karar ölçütü olmadığına dikkat çekilmektedir (Sümer, 2001). Türkiye geneline ilişkin veriler, yasadaki sınırlı tanımı doğrultusunda psikoteknik değerlendirilmenin gerçekten de yalnızca bir tarama testi gibi çalışarak kendisinden beklenebilecek işlevi belli ölçüde yerine getirdiğini düşündürmektedir.

Psikoteknik değerlendirme sonuçlarının sürücü ile ilgili son karara etkisini sınırlayan yasa ve yönetmelikler de bu durumun ortaya çıkmasında önemli rol oynamıştır. Bireye ilişkin farklı yapıları değerlendiren psikoteknik değerlendirme ve psikiyatrik muayene sonuçları arasında fark bulunması olağan olmakla birlikte, sürücüye ilişkin kararlarda psikoteknik değerlendirme sonuçlarının etkisinin bu kadar sınırlı olmasının önemli olumsuz etkileri olabilir. Nitekim, veriler bir başka açıdan ele alınacak olursa, iki yıl boyunca yapılan sürücü değerlendirme işlemlerinde ihlalcı sürücülerin % 99.16'sına, yetenek ve becerilerinin sürücülük için yeterli olduğu bilgisi verilmiş olmaktadır. Bu durumun olası sakıncalarından birisinin sürücülerin sürücülük becerileri ve davranışlarında bir sorun olmadığı yanılgısına kapılmaları olabileceği ileri sürülmüştür (Sümer, 2001). Benzer şekilde Avrupa'da acemi sürücülere yönelik güvenli araç kullanma kurslarında katılımcıların kendi beceri düzeylerini abartmalarına yol açılmaması tavsiye edilmektedir (Bartl, 2000). Değerlendirme sonucunda sürücü belgesi iade edilen sürücülerin kendi sürücülük becerilerine yönelik algılarının olumsuz yönde beslenmiş olma olasılığının yanı sıra, davranış geliştirme programlarıyla desteklenebilecek önemli bir sürücü grubuna yönelik hiç bir müdahale yapılamıyor olması önemli bir etik sorundur. Bu sorunların etkili bir şekilde çözümlenebilmesi için halihazırdaki yasa ve yönetmeliklerin kendi amacını gerçekleştirmesini engelleyen detaylardan arındırılması önem taşımaktadır.

### 3.3.1. Başvuru nedenine göre sürücü

#### değerlendirme sonuçları

Türkiye genelinde, 12.053 sürücünün %62'sinin alkolla ilgili; %98.27'sinin hızla il-



gili; %91'inin ceza puanı ile ilgili maddeler gereğince değerlendirmeye alındığı anlaşılmaktadır. Psikoteknik değerlendirmede yetersiz bulunan 499 sürücünden %97.99'unu hızlı araç kullanma, %1.20'sini alkollü araç kullanma, %40'mı ise 100 ceza puanını doldurma suçu işleyenler oluşturmaktadır. Psikiyatrik muayenede yetersiz bulunan 99 sürücünün ise %90.91'ini hızlı araç kullanma, %8.89'unu alkollü araç kullanma suçu işleyenler oluşturmaktadır. (Tablo 2, EGM-THB-TAM, 2003).

### 3.3.2. Hız sınırlarını aşma

Hızlı araç kullanma nedeniyle sürücü belgesi iptal edilmiş sürücülerin %4.13'ü psikoteknik değerlendirmede, %76'sı psikiyatrik muayenede yetersiz bulunmuştur. Tablo 2'de yer alan sonuçlar bir başka açıdan incelenecek olursa, tehlikeli bir trafik ihlali olan hız limitlerini aşma suçunu işleyen kişilerin %95.87'sinin psikoteknik değerlendirme sonucu yeterli bulunduğu, psikiyatrik muayene sonucu bu oranın daha da yükselerek %99.24'e ulaştığı söylenebilir. Daha önce de değinildiği gibi, bu durumun sürücülerde "sürücülük becerilerinin yeterli olduğu" yönündeki algılarını güçlendirerek istenmeyen bir sonuca yol açmış olma olasılığının göz önünde

bulundurulması gerekmektedir. Bu sonuçlar, sürücülükle ilgili kişilik özellikleri, davranış ve tutumlar dikkate alınmadığı sürece ülkemizdeki uygulanan haliyle psikoteknik değerlendirmenin yetersiz kalacağı (Yasak ve ark., 2002; Sümer, 2001) ve temelde hız testleri olan ölçme araçları ile bu tür sürücülerin değerlendirilmesinin uygun olmayacağı (Sümer, 2001) görüşü açısından da anlamlı gözükmektedir. Ancak bu konuda daha açıklayıcı değerlendirmeler için, daha kapsamlı araştırmalara ihtiyaç vardır.

Sorunun bir diğer yönü ise, yine bu konudaki yaptırımları düzenleyen yasa maddeleri ile ilgilidir. Hız sınırlarını aşan sürücülerle ilgili olarak psikolojik müdahale ve/veya destek olanaklarını halihazır yönetmeliklerle zaten büyük ölçüde sınırlamış olan önceki yasa maddelerindeki<sup>2</sup> sorunlar çözülmediği gibi, getirilen yeni düzenleme<sup>3</sup> ile bir anlamda hız sınırlarının aşılmasına tolerans gösterilmektedir. Yeni düzenlemeye göre hız sınırlarının aşılması hala suç olmakla birlikte, yaptırımlar ancak %30'un üzerinde hız ihlali tespit edildiğinde ağırlaşmaktadır. Bu değişiklikte sürücülere, oldukça açık bir biçimde "hız ihlallerinin belli bir düzeye kadar kabul edilebilir olduğu" mesajı verilmektedir. Hız ih-

<sup>2</sup>MADDE 51- ...

(Değişik: 25.05.1997-4262/4 md.) Hız ölçen teknik cihaz veya çeşitli usullerle yapılan tespit sonucu hız sınırlarını; yüzde ondan yüzde ellie (elli dahil) kadar aşan sürücüler 26.600.000 lira, yüzde elliden fazla aşan sürücüler 54.200.000 lira para cezası ile cezalandırılırlar.

(Değişik: 17.10.1996-4199/22 md.) 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-tekniik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mani hali olmadığı anlaşılanların belgeleri iade edilir.

<sup>3</sup>TÜRK CEZA KANUNU, CEZALARIN İNFAZI HAKKINDA KANUN VE KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN

Kanun No. 4785 Kabul Tarihi : 8.1.2003

MADDE 4. .... Hız sınırlarını yüzde otuzdan fazla aşmak suretiyle ihlâl suçunun işlendiği tarihten geriye doğru bir yıl içerisinde aynı kuralı beş defa ihlâl ettiği tespit edilenlerin sürücü belgeleri bir yıl süre ile geri alınır. Süresi sonunda psiko-tekniik değerlendirmeden ve psikiyatri uzmanının muayenesinden geçirilerek sürücü belgesi almasına mâni hali olmadığı anlaşılanların belgeleri iade edilir.

**Tablo 2.** Başvuru Nedenine Göre Psikoteknik Değerlendirme ve Psikiyatrik Muayene Sonuçları-  
Türkiye Geneli Nisan 2000-Ağustos 2002 Dönemi

BAŞVURU NEDENİ	BAŞVURU (DAHA SONRA DEĞERLENDİRME SONUÇLARINA İTİRAZ EDENLER DE DAHİL)				
	BAŞVURU SAYISI	veterli bulunan		vetersiz bulunan	
		Ps-t. Değ.	Psk. Mu.	Ps-t. Değ.	Psk. Mu.
<b>ALKOL Madde 48/5</b>	<b>75</b>	<b>69</b>	<b>67</b>	<b>6</b>	<b>8</b>
<i>Madde 48/5 nedeniyle başvuru sayısına oran</i>	% 100	% 92.00	% 89.33	% 8.00	% 10.66
<i>genel toplama oran</i>	% .62	% .60	% .56	% 1.20	% 8.89
<b>HIZ Madde 51/2-a ve b</b>	<b>11845</b>	<b>11356</b>	<b>11753</b>	<b>489</b>	<b>90</b>
<i>Madde 51/2-a,b nedeniyle başvuru sayısına oran</i>	% 100	%95.87	%99.22	%4.13	%.76
<i>genel toplama oran</i>	% 98.27	%98.29	%98.34	%97.99	%90.90
<b>CEZA PUANI Madde 118</b>	<b>110</b>	<b>108</b>	<b>110</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
<i>madde 118 nedeniyle başvuru sayısına oran</i>	% 100	%98.18	%100	%1.81	-
<i>genel toplama oran</i>	% .91	% .93	% .92	% .40	-
<b>BİRLEŞİK SUÇLAR (Her hangi 2-3 maddeden)</b>	<b>18</b>	<b>17</b>	<b>18</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
<b>BAŞVURU NEDENİ KAYDEDİLMEMİŞ</b>	<b>5</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
<b>GENEL TOPLAMLAR</b>	<b>12053</b>	<b>11554</b>	<b>11952</b>	<b>499</b>	<b>99</b>
<i>toplam başvuru sayısına oran</i>	% 100	% 95.86	% 99.15	% 4.14	% .82
<i>genel toplama oran</i>	% 100	% 100	% 100	% 100	% 100

Kaynak: EGM-THB-TAM, 2003

lali nedeniyle sürücü belgeleri alıkonulan sürücülerin ihlal nedenleri ve hız davranışına yönelik tutumlarını ele aldıkları bir çalışmada Uluğ ve arkadaşları (2002), sürücülerden %23.5'inin kendi hızını uygun bulduğunu ve hızlı gitmediğini düşündüğünü, %16.5'inin araç ve yol uygunsa hız sınırının üzerinde gidilebileceğine inandığını, % 13'ünün hız sınırlarını düşük bulduğunu rapor etmişlerdir. Yeni düzenleme ile bu tür eğilimlerin pekiştirilmiş olma olasılığı, hiç kuşkusuz istenmeyen bir sonuçtur. Yasa ve

yönetmeliklerde, psikolojik ve davranışsal yönden geliştirici, destekleyici müdahaleler için etkili düzenlemelere ihtiyaç vardır.

### 3.3.3. 100 ceza puanını aşma

Tablo 2'den de görülebileceği gibi, 100 ceza puanını doldurma<sup>4</sup> nedeniyle başvuran 110 sürücüden %1.81'i psikoteknik değerlendirmede yetersiz bulunmuştur. Bu grubun tümü psikiyatrik muayenede yeterli bulunduğundan, sürücü belgesi iptali olmadığı anlaşılmaktadır. Aynı yıl

içinde iki kez 100 ceza puanını doldurma suçu işlemiş ihlalcı sürücülerin tümünün sürücülük becerileri açısından yeterli bulunmuş olmaları, bir kez daha yapılan sürücü değerlendirme işlemlerinin ayırt ediciliği sorununu akla getirmektedir. Ayrıca yürürlükteki yasalara göre, bu önemli sürücü grubuna herhangi bir davranış geliştirme amaçlı destek de verilememektedir.

Ceza puanları, sürücü davranışlarının yalnızca geçmişe yönelik kayıtlar olarak değil aynı zamanda gelecekteki davranışlarının bir göstergesi olarak da önemlidirler. Diamantopoulou Cameron, Dyte ve Harrison (1997) tarafından yapılan bir çalışmada, ceza puanının sürücülerin gelecekte kazaya karışma olasılıklarını yordayıcı bir değişken olarak kullanılabilceği gösterilmiştir. Araştırmacılar, sürücülerin geçmiş döneme ait ceza puanlarının ya da ihlal kategorilerinin çok değişkenli bir modele dahil edilmesi ile modelin sürücülerin gelecekte karışabilecekleri kazaları yordama gücünün arttığını belirtmektedirler. Daha etkili bir model için sürücülerin geçmişte yaptıkları ihlaller ceza puanı seviyelerine göre sınıflanmaktadır (Diamantopoulou ve ark., 1997). Dolayısıyla, ceza puanlarından dolayı değerlendirmeye alınan sürücülerin kritik bazı grupları içinde barındırıyor olma olasılığı sadece mantıksal bir akıl yürütmeye dayanmamaktadır. Nitekim, Avrupa'daki etkili uygulama örneklerinde, ceza puanlarının belge iptalini gerektirecek düzeye gelmesinden çok önce bazı özel programlar yoluyla sürücülere müdahale edilmekte, sürücüler, değişik seviye-

lerde zorunlu ya da gönüllü olarak katılacakları programlara alınmaktadır. Örneğin Fransa'da dikkatsiz araç kullanma suçları tespit edilen kişiler gönüllü olarak kurslara devam etmektedirler. Toplam puanlarının yarısını kaybetmiş bir sürücü, bu kurslara devam ederek puanları kısmen geri kazanabilmekte ve sürücü belgesinin geçici olarak iptalini önleyebilmektedir. Ceza puanı sistemi tüm sürücülere uygulanmakta, eğer ehliyetin geri alınmasını gerektirecek kadar ceza puanı almışsa yeniden sürücülük testini geçmesi gerekmektedir. Almanya'da ise, çok yüksek ceza puanı almış olan sürücülerin, ciddi bir ihlali ya da daha önemsiz iki ihlali olan acemi sürücülerin, sık sık kural ihlal eden sürücülerin ve ceza puanlarını düşürmeyi amaçlayan sürücülerin alındığı programlar vardır. Bu programların bir bölümü zorunlu tutulmakta, bazıları ise mahkeme kararına bağlı olarak zorunlu tutulmaktadır. Ceza puanını düşürme amacını taşıyanlara katılım ise gönüllülük esasına dayalıdır (bkz., Knox, 2002; Bartl, 2000).

Ülkemizdeki uygulamalara kıyasla yönlendirici ve destekleyici özellikleri dikkat çeken bu yaklaşımlar, tespit edilen ihlallerin cezalandırılması ile sınırlı değildir. 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu ile getirilen sürücü değerlendirme süreci, daha önce de belirtilen düzenlemeye ilişkin sorunları nedeniyle ancak bir tür cezai işlem gibi işlev görmektedir. Türkiye'de de 100 ceza puanını bir yıl içinde iki kez dolduran sürücülere yönelik olarak uygulanan "sürücü değerlendirme cezası" yerine, sürücülerin 100 ceza puanını aşmaları beklenmeden değişik seviye-

<sup>4</sup>MADDE 118-

...

(Değişik: 17.10.1996-4199/37 md.) 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.

(Değişik: 17.10.1996-4199/37 md.) 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. (Değişik: 17.10.1996-4199/37 md.) Bir yıl içinde üç defa (100) ceza puanını dolduran sürücülerin sürücü belgeleri süresiz olarak iptal edilir.

yelerde uygun destekleyici programlara yönlendirilmesi hedeflenmelidir.

#### 3.3.4. Alkollü araç kullanma

Türkiye’de 1997 yılında yapılan yasal düzenlemeler incelendiğinde alkollü araç kullanmanın ciddi bir trafik suçu olarak değerlendirildiği anlaşılmaktadır. Ancak sayısal veriler uygulamadan kaynaklanan bazı sorunlar olduğunu ortaya koymaktadır. EGM-THB-TAM (2003) tarafından açıklanan raporda, Emniyet Genel Müdürlüğü istatistiklerine göre alkollü araç kullanıldığı tespit edilen sürücü sayısına dikkat çekilerek az sayıda alkollü sürücünün değerlendirilmeye alınabilmiş olmasının nedenlerine değinilmiştir. Buna göre üçüncü kez alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücü sayısı 1997 yılında 555, 1998 yılında 2.749, 1999 yılında ise 4774 olarak kaydedilmiş olduğu halde, bu suçtan dolayı değerlendirmeye alınmış sürücü sayısı 75’tir. Bu durumun ilk nedeni doğrudan doğruya bu işlemlerin yapıldığı dönemde yürürlükte olan yasa maddesine göre<sup>5</sup> üçüncü kez yakalanan sürücülerin 5 yıllık bekleme süresinin ardından değerlendirmeye alınacak olmasıdır.

Ancak, bu durum aynı dönemde yürürlükte olan bir başka yasa maddesi ile daha da karmaşıklaşmış, mahkemelerde bu yasa maddesine

göre hakkında karar verilen sürücülerin sürücü belgelerinin 5 yıl süreyle iptal edilmesi olanaksız hale gelmiştir. Karayolları Trafik Kanunu’nun 112. Maddesinde yer alan “suçun tekrardan maksat, daha önce verilmiş hükmün kesinleşme tarihinden itibaren bir yıl içinde aynı suçun tekrar işlenmesidir” ifadesi nedeniyle alkollü sürücüler üçüncü kez yakalandıklarında, eğer önceki tespit bir yıldan daha uzun bir süre önce yapıldıysa beş yıllık sürücü belgesi iptali uygulanamamıştır (EGM-THB-TAM, 2003). Yasada belirtilen ikinci iptal süresi zaten bir yıl olduğu için bu neredeyse kaçınılmaz olarak gerçekleşmiştir.

8 Ocak 2003 tarihinde 4785 numaralı yasa değişikliği ile bu yasal boşluğu gidereceği düşünülen bir düzenleme yapılmıştır<sup>6</sup> (Karayolları Trafik Kanunu; değişikliklerle ilgili tam metin için bkz., <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4785.html>). Bu değişikliklerle, “alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin, suçun işlendiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde” ifadesine dayanılarak alkollü sürücülerle ilgili uygulamaların Madde 112’den bağımsız olarak yürütülmesi amaçlanmıştır. Yeni düzenleme ile gelen diğer değişikliklerden biri de sürücü belgesi iptal sürelerinin değişmesidir. Önceki yasada 3 ay, 1 yıl ve 5 yıl olan iptal sürele-

<sup>5</sup>Karayolları Trafik Kanunu Madde 48 - ... (Değişik: 25.05.1997-4262/4 md.) Yönetmelik ile belirtilen miktarların üzerinde alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin, birinci defada üç ay, ikinci defada bir yıl süreyle sürücü belgeleri ellerinden alınır. Her iki seferinde ayrıca, 54.200.000 lira para cezası uygulanır. Üçüncü defasında ise beş yıl süre ile sürücü belgeleri ellerinden alınır ve bir aydan iki aya kadar hafif hapis cezası ile birlikte 54.200.000 lira hafif para cezası uygulanır. Psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesi sonrası uygun görülene, geri alma süresi sonunda sürücü belgeleri iade edilir.

#### **6TÜRK CEZA KANUNU, CEZALARIN İNFAZI HAKKINDA KANUN VE KARAYOLLARI TRAFİK KANUNUNDA DEĞİŞİKLİK YAPILMASINA DAİR KANUN**

Kanun No. 4785 Kabul Tarihi : 8.1.2003

**MADDE 3.** – 13.10.1983 tarihli ve 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanununun 48 inci maddesinin iki, beş ve altıncı fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

Uyuşturucu veya keyif verici maddelerin cinsleri ile alkollü içkilerin etki dereceleri ve kandaki miktarlarını tespit amacıyla, trafik zabıtasınca teknik cihazlar kullanılır. Tespit usulleri ve muayene şartları, Sağlık Bakanlığının görüşüne uygun olarak hazırlanacak yönetmelikte düzenlenir.

Yönetmelik ile belirtilen miktarların üzerinde alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin, suçun işlendiği tarihten itibaren geriye doğru beş yıl içinde; birinci defasında sürücü belgeleri altı ay süreyle geri alınır ve haklarında 265 300 000 lira para cezası uygulanır. İkinci defasında sürücü belgeleri iki yıl süreyle geri alınır ve haklarında 332 600 000 lira para cezası uygulanır ve bu sürücüler Sağlık Bakanlığınca, esas ve usulleri Sağlık ve İçişleri Bakanlıklarınca çıkarılacak yönetmelikte gösterilen sürücü davranışlarını geliştirme eğitimine tabi tutulurlar, eğitimi başarıyla tamamlayanların belgeleri süresi sonunda iade edilir. Üç veya dört defasında ise, sürücü belgeleri beş yıl süreyle geri alınır ve altı aydan aşağı olmamak üzere hafif hapis cezası ile birlikte 532 600 000 lira hafif para cezası uygulanır. Ayrıca, psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesine tabi tutulurlar. Bu değerlendirme ve muayene sonrasında uygun görülene, geri alma süresi sonunda sürücü belgeleri iade edilir. Psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesinin yapılmasına dair esas ve usuller yönetmelikte gösterilir.

Uyuşturucu ve keyif verici maddeleri olarak araç kullananlara, eylemi başka bir suç oluştursa bile ayrıca, altı ay hafif hapis cezası ile birlikte 532 600 000 lira hafif para cezası uygulanır ve sürücü belgeleri süresiz olarak geri alınır.

ri 6 ay, 2 yıl ve 5 yıl olarak değiştirilmiştir. Ayrıca, bu suç nedeniyle uygulanan para cezaları ve hapis cezası da arttırılarak yaptırımlar ağırlaştırılmış, önemli bir değişiklik daha yapılarak 2. kez alkollü araç kullandığı tespit edilen sürücülerin “sürücü davranışlarını geliştirme eğitime tabi tutulması” zorunluluğu getirilmiştir.

Bu düzenleme, iyi bir yönetmelik hazırlanması halinde alkollü araç kullanan sürücülere yönelik olarak etkili bir müdahale olanağı yaratabilir. Yasa maddesinde yer alan “eğitimi başarıyla tamamlayanların belgeleri süresi sonunda iade edilir” ifadesi, bu süreci kapsamlı bir davranış geliştirme ve sürücü değerlendirme uygulamasına dönüştürme olanağı sağlayabilir. Bu eğitimin suçun 2. kez tespitinden sonra uygulanacak olması da yasanın nispeten olumlu yönlerinden biridir. Böylelikle önceki yasada hemen hemen hiç müdahale edilemeyen bir grup olan alkollü sürücülere daha kısa bir sürede ulaşma olanağı doğmuştur.

Bununla birlikte, yapılan yasa değişikliği ile alkollü sürücülere yönelik psikoteknik değerlendirme ve psikiyatrik muayene işlemleri beş yıllık sürücü belgesi iptalinden sonraya bırakılmıştır. Oysa, alkollü sürücüler, değerlendirmeye alınan sürücüler arasında en düşük oranda olmalarına rağmen, bu grupta gerek psikoteknik değerlendirmede gerekse psikiyatrik muayenede yetersiz bulunma oranları diğer trafik suçlarından değerlendirilen sürücülere göre daha yüksektir. Örneğin, alkollü sürücüler değerlendirmeye alınan tüm sürücüler içinde %62 oranında oldukları halde, bu grubun yetersiz bulunma oranı psikoteknik değerlendirme için %8, psikiyatrik muayene için %10.66’dır. Aynı veriler, alkollü sürücülerin psikoteknik değerlendirmede yetersiz bulunan 499 sürücünün %1.2’sini, psikiyatrik muayenede yetersiz bulunan 99 sürücünün ise %8.89’unu oluşturduğunu göstermekte, daha açık bir ifadeyle en az sayıda olmalarına rağmen, alkollü sürücüler olumsuz sonuçlanan değerlendirmelerin önemli bir bölümünü oluşturmaktadır (Tablo 2, EGM-THB-

TAM, 2003). Bu nedenle, yeni yasa maddesinin sürücü değerlendirme işlemlerinin en çok sonuç verdiği sürücü grubuna ulaşılmasını geciktirmenin yanı sıra, davranış geliştirme programıyla birlikte sonuçlarından daha etkili bir şekilde yararlanma olanağı doğan psikoteknik değerlendirme işlemi bir kez daha etkisiz kıldığı görülmektedir.

Yasanın bu şekilde çıkmış olmasının olası bir nedeni, psikoteknik değerlendirme ve psikiyatrik muayenenin, cezanın şiddetini arttıran bir uygulama olarak algılanmasıdır. Genel olarak ilgili yasa maddeleri bu açıdan incelendiğinde, sürücü değerlendirmenin “son bir çare” gibi algılanarak, diğer tüm önlemlerden sonra uygulamaya konulduğu görülmektedir. Oysa yasalarda bu yaklaşımın yerine, sürücülere kendi yetenek ve beceri düzeyleri ile tutum ve davranışları hakkında etkili bir geribildirim vermeye olanak sağlayacak düzenlemelere gidilmesi, psikoteknik değerlendirmenin önemli bir işlev görmesini sağlayabilir. Bir başka ifadeyle, psikoteknik değerlendirmeden, bireyin sürücülük için uygun olup olmadığı kararına dayanak oluşturacak araçlar olarak kullanımının yanı sıra, ihlalcı sürücülerin hangi yönlerden desteklenmesi gerektiğinin belirlenmesinde de yararlanılabilir.

Türkiye’de son altı yıl içinde yaşanan deneyim ve uygulama sonuçlarına ilişkin sayısal veriler, yasalardaki sorunlara rağmen, bu yasalarla ilgili detayları düzenleyen yönetmeliklerin de en az yasa maddeleri kadar önemli olduğunu göstermektedir. Bu nedenle, iyi bir yönetmelik doğrultusunda gerçekleştirilecek davranış geliştirme programlarının önceki uygulamalara nazaran daha fazla etkili olması beklenebilir. Alkollü sürücülere yönelik davranış geliştirme programlarının trafik güvenliğine etkileri, Avrupa ülkelerindeki uygulamalar ışığında aşağıda ele alınmaktadır.

#### 3.3.4.1. Alkollü sürücülere yönelik davranış geliştirme programlarının trafik güvenliğine etkileri

Ferguson, Sheehan, Davey ve Watson (1999), alkollü araç kullananlara yönelik programların etkisinin belirli kaza türleri ile sınırlı da olsa sürücü belgesinin iptal edilmesi gibi önlemlere göre daha uzun süreli bir etkisi olduğu ve böylelikle sürücü belgesi iptali ya da kısıtlamalar gibi cezai önlemlerden sağlanan faydaya katkıda bulunduğu belirtmişlerdir. Alkollü araç kullanma sorununu kontrol etmeye yönelik önlemler, alkol denetimi ve medya kampanyaları gibi *genel müdahale stratejileri* ile sürücü belgesinin alıkoyulması ve oluşumu engelleyici araçlar (rehabilitasyon programları vb.) gibi *özel müdahale stratejileri* olmak üzere iki ana grupta ele alınabilmektedir (Ferguson ve ark., 1999). Bu konuda yapılan bir meta analiz çalışmasında rehabilitasyon programlarının rehabilitasyon uygulanmayan önlemlere nazaran alkollü araç kullanımının tekrarlanmasında % 7-9 oranında azalma sağladığı rapor edilmiş ve uygulanan programların etkisinin belirlenmesindeki genel yöntem sorunlarına rağmen en etkili programların yapısında eğitim, danışmanlık, sürücü belgesini alıkoyma, deneme süresi ya da bu öğelerin bir kombinasyonunun bulunduğu belirtilmiştir (Wells-Parker ve ark., 1995, aktaran, Ferguson ve ark., 1999).

Bu tür programların etkisini inceleyen araştırma ve izleme çalışmalarından biri, 1998 yılı Ocak ayında Avusturya'da yasal Kan Alkol Konsantrasyonu (KAK) limitinin % .08 den % .05'e indirilmesinin ardından gerçekleştirilmiş ve bu yasal düzenlemenin ardından izlenen kaza verilerinde alkollü araç kullanmaya bağlı kazaların ilk yıl içinde %10 oranında azaldığı, ancak bunu izleyen yıl içinde bu tür kazalarda yeniden bir artış meydana geldiği tespit edilmiştir (Bartl ve Esberger, 2000). Aynı raporda, 1992 yılında acemi sürücüler için yasal KAK limitinin % .08'den % .01'e indirilmesinin ardından yapılan beş yıllık izleme çalışması sonucunda bu sürücülerde alkollü araç kullanmaya bağlı kazaların %30.9 oranında azaldığı, bu oranın deneyimli sürücü grubu için %5.9 oranında olduğu belirtilmektedir. Raporda ayrıca, alkollü

araç kullanmaya bağlı kaza oranlarında gözlenen bu azalmanın yalnızca yasal değişikliklere bağlı olarak açıklanamayacağı, bunun aynı zamanda medyanın yoğun desteği, sürekli polis denetimi ve alkollü sürücülere yönelik zorunlu psikolojik sürücü davranışı geliştirme programlarının bir sonucu olduğu vurgulanmakta ve yakın dönemde yapılan bir değerlendirme çalışmasının sonuçlarına göre, psikolojik sürücü davranış geliştirme programlarına katılan alkollü sürücülerin herhangi bir kursa katılmayan kontrol grubuna oranla suçu tekrar etme oranlarının %50 daha az olduğu belirtilmektedir.

Alkollü araç kullananlara yönelik rehabilitasyon programlarının değerlendirilmesinde bazı yöntemsel sorunlar yaşanmaktadır. Ferguson ve arkadaşları (1999) bu alanda yapılan çalışmalarını inceledikleri bir raporda, bu yöndeki benzer değerlendirmelere atıfta bulunarak en önemli sorunun, bu tür çalışmaların doğasında bulunan seçme yanlılığı olduğunu vurgulamaktadırlar. Araştırmacılar, uygulanan programların etkisinin belirlenmesinde yöntem açısından önemli olan seçkisiz atama koşulunun sağlanmasındaki güçlükler dikkat çekmekte ve değişik ülkelerde uygulanan programların her ülkeye göre değişen koşullar, uygulanan program içerikleri ve hedefleri arasındaki farklılıklar nedeniyle genel değerlendirmeler ve karşılaştırmaların güç olduğunu vurgulamaktadırlar.

1991 yılında yapılan bir değişiklikle İngiltere'de mahkemelerin alkollü araç kullanan ihlalciler sürücülerini rehabilitasyon kurslarına gönderebilmeleri mümkün hale gelmiş ve bunu izleyen 3 yıl boyunca bu suçtan işlem yapılan 20.000 sürücüden 9.000'i rehabilitasyon kurslarına devam etmiştir (Davies, Brought, Harland ve Tunbridge, 2000). Bu uygulamanın etkisini inceleyen Davies ve arkadaşları, rehabilitasyon programını tamamlayan ve 18 farklı bölgeden gelen ihlalciler sürücülerin dağılımını seçme yanlılığını kontrol etmek amacıyla kullanmış ve seçme yanlılığını dikkate alan bu incelemenin sonucunda, aynı suçu yeniden işleme oranının

%50'nin biraz daha üstünde bir oranda azalmış görüldüğünü belirtmişlerdir.

Ferguson ve arkadaşları (1999), bu programlarla ilgili olarak şu genel özellikleri rapor etmişlerdir:

- Rehabilitasyon programları kazalar ve suçun tekrarlanması üzerinde olumlu etkide bulunabilmekte; bu etki özellikle sürücü belgesi iptali gibi diğer tamamlayıcı önlemlerle birlikte kullanıldığında artabilmektedir.

- Rehabilitasyon programları özellikle alkollü araç kullanma davranışı ile ilgili bilgiler ve tutumlar gibi yaşam tarzına ilişkin göstergeler üzerinde etkili olabilmektedir.

- Rehabilitasyon programlarının süresinin, sonuçlar üzerinde pek etkisi olmadığı görülmektedir.

- İhlalci riskinin ciddiyet düzeyi, rehabilitasyon programlarının amaçları üzerinde sıklıkla karıştırıcı bir etki yapmaktadır. Çünkü, genelde yüksek riskli ihlalciler, bu tür programlara mahrum etme hedefi doğrultusunda alınmaktadır.

- Genel olarak bu tür programlara zorunlu olarak katılan kişilerin alkollü araç kullanma davranışlarını değiştirme konusundaki motivasyonları daha düşüktür.

1997 yılı içinde "Limitin Altında" (Under the Limit - UTL) adı verilen bir rehabilitasyon programına katılmış olan alkollü araç kullanan ihlalciler sürücülerin yaşam tarzı ve davranış değişiminin incelendiği bir çalışmanın sonuçlarına göre, programa katılan sürücüler, alkol alma davranışlarından çok araç kullanma davranışlarında değişiklik yapmak suretiyle, programın araç kullanma ve alkol alma davranışını birbirinden ayırma hedefi doğrultusunda bir tepki vermişlerdir. Bir başka ifadeyle, bu çalışmaya katılan ihlalciler sürücüler, kendi alkol alma alışkanlıklarını değiştirmektense, alkollü araç kullanmaya alternatif olan davranışları daha fazla benimser görünmüşlerdir. Başlangıçta kontrol grubu ve programa katılanlar arasındaki fark görülmemişse de, UTL programı, ihlalcilerin,

gelecekte yapabilecekleri ihlallerden kaçınmak üzere kendi sürücülük davranışlarını değiştirme niyetlerini etkilemiş, kontrol grubuna nazaran UTL grubundaki sürücüler arasında rapor edilen alkollü araç kullanma davranışında bir azalma olduğu da gözlenmiştir (Ferguson, Schonfeld, Sheehan ve Siskind, 2001).

Genel olarak, yüksek riskli ihlalcilerle doğrudan ihlal davranışını ve bununla yakından ilişkili gereksinim ve tutumları hedefleyen; belirli bir kuruma özgü olmaktan çok toplum temelli olan; hem bilişsel hem de davranışsal odaklı ve açık seçik amaçları ve içeriği olan; genel olarak yönlendirici yaklaşımın ya da tarzın benimsendiği ve daha yoğun müdahale ve işlemler açısından da daha bütünsel olan programların başarılı olduğu belirtilmektedir (McGuire ve ark., 1995, aktaran, Ferguson ve ark., 1999).

#### *3.4. Yaşlı sürücü adayları, üst üste başarısız olan aday sürücüler ve sürücü belgesi almak isteyen engelliler*

EFPPA Trafik Psikolojisi Çalışma Grubu (2001) raporunda, sürücü değerlendirme işlemlerinin tüm aday sürücülere yönelik olarak uygulanmasının maliyetinin, sağlayacağı yarara oranla çok yüksek olacağı ve sürücülük için gerekli temel zihinsel yeteneklerin ve psikolojik özelliklerin sürücü eğitimi sırasında nadiren kendini gösterebileceği, bunun yerine, sürücü değerlendirme yoluyla yapılacak taramaların belirli gruplara yönelik uygulanabileceği belirtilmektedir. Yaşlı sürücü adayları, üst üste başarısız olan aday sürücüler ve sürücü belgesi almak isteyen engelliler bu sürücü grupları arasında gösterilmektedir.

Ülkemizde belirtilen bu sürücü gruplarının değerlendirmeye alınmasını zorunlu kılan yasal düzenlemeler olmamakla birlikte, 1997 yılı Karayolları Trafik Yönetmeliği'nin, Sürücü Belgesi Alacakların Sağlık Muayenelerine Ait Esaslar bölümünde sürücü adaylarının gerekli görülen hallerde psikoteknik değerlendirmeye alınabileceği belirtilmiştir. Ancak, işlerlik kazandırır-

lamamış olduğundan bu doğrultuda aday sürücülere yönelik, olağan sağlık muayeneleri dışında herhangi bir başka işlem yapılamamaktadır. Bunun genelde bir formalite gibi yürütülen aday sürücü muayeneleri içinde kaybolmuş bir düzenleme olduğu ve bu alanda işletilemeyen diğer yönetmelik maddeleri ile birlikte canlandırılması gerektiği anlaşılmaktadır.

Özellikle, yaşla birlikte zihinsel ve psikomotor yeteneklerde meydana gelebilecek gerilemelerin sürücülük için engel oluşturacak düzeyde olup olmadığına karar verilmesinde, psikoteknik değerlendirme gerçek işlevi doğrultusunda çok yararlı bir araç olabilir. Öte yandan, sürücülük sınavlarında üst üste başarısız olan sürücülerin bu durumunun belirli bir yetenek ya da beceri eksikliğinden kaynaklanıp kaynaklanmadığı konusunda sağlıklı değerlendirmeler yapılabilir. Bu tür sürücü adaylarına psikoteknik değerlendirme sonucunda verilecek geribildirimler, ilerideki sürücülük deneyimlerinin kalitesini yükseltmek açısından yarar sağlayabilir. Ayrıca, engelli sürücülerin var olan performans düzeylerinin yeterli olup olmadığı kararının verilmesinde ve bu durumlarından doğan dezavantajlarını hangi yetenek ve beceriler ile telafi edebilecekleri konusunda objektif değerlendirmelere olanak sağlayabilir.

Bu sürücü grubuna yönelik değerlendirme yaklaşımının yeni yasalara bile gerek duyulmadan, aday sürücülerin sağlık muayeneleri ile ilgili halihazır yönetmelik maddelerinin canlandırılmasıyla bile çözümü mümkün görülmektedir (bkz., Karayolları Trafik Yönetmeliği, 1997; İkinci Bölüm Sürücü Belgesi Alacakların Sağlık Muayenelerine Ait Esaslar). Ancak bu yaklaşım, öncelikle ülkemizde bir sektör haline gelmiş sürücü sağlık muayene sürecinin yeniden ele alınmasını gerektirmektedir.

### 3.5. Acemi sürücüler

Avrupa ülkelerinde çeşitli trafik suçları nedeniyle sürücülere yönelik programlar yaygın olmakla birlikte, hiç bir ülkede bir diğeriyle ay-

nı değildir. Ancak Avrupa'da bu tür uygulamaların özellikle alkollü sürücülere yönelik olarak daha ağırlıklı bir şekilde yürütüldüğü ve özellikle son yıllarda suçlu sürücü grupları kadar "deneme" dönemindeki yeni ehliyet almış acemi sürücülere yönelik geliştirme programlarının önem kazandığı belirtilmelidir. Bunlar genel olarak ehliyet sonrası önlemler olarak adlandırılmaktadır. Bu sürücü gruplarına yönelik yasal düzenlemeler yapılan ülkelerde acemi sürücülerin trafik sicil kayıtlarının belli bir dönem için deneyimli sürücülerinkinden farklı değerlendirilmesine dayalı *önlemler* alınmakta, ehliyetin belirli sürelerle geçici iptali, sürücü eğitiminin tekrarlanması ya da yeniden sınava girme gibi *yaptırımlarla*, davranış geliştirme programları gibi *destekleyici programlar* uygulanmaktadır.

Bu önlem, yaptırım ve destekleyici programlar arasında pek çok farklılıklar bulunmaktadır. Knox (2002) ve Bartl (2000) tarafından bu konuda yapılan iki ayrı çalışmanın sonuçlarına dayanarak, bazı Avrupa ülkelerinde uygulanan yaptırım ve destek programları ana hatlarıyla aşağıda özetlenmiştir.

AVUSTURYA: Acemi sürücüler 2 yıllık bir deneme sürecine tabidirler ve bu dönemde alkol limiti 0'dır. Suçlu sürücülerin "psikolojik sürücü geliştirme kurslarına" devam etmeleri zorunludur. Güvenli sürücülük kurslarına devam etmek kişinin isteğine bağlıdır. Acemi sürücülere diğer sürücülerden daha fazla ceza uygulanmaktadır. Ancak, deneyimli sürücüler de aynı kanuna tabidirler. Devam ettikleri programlarda grup tartışmalarına katılmakta, araç içi eğitim almakta ve bazı ev ödevlerini yapmaktadırlar. Bu programlara genellikle ciddi bir suç işlemiş acemi sürücüler (hız limitini aşan, yaralamalı kaza yapan, çarpan ve kaza yerinden kaçanlar gibi) katılmakta, deneyimli sürücülerin katılması da istenebilmektedir. Bu kurslara katılması istenenler için devam bir zorunluluktur. Katılanlara herhangi bir not değerlendirmesi yapılmamakta ve bir devam sertifikası verilmektedir. Alkol ve diğer suçlar için farklı kurslar söz ko-



nusudur.

**BELÇİKA:** Acemi sürücülere yönelik bir önlem yoktur. Çoğunlukla genç ihlalciler, kazaya karışan sürücüler ve hız yapan sürücülere yönelik devam zorunluluğu olmayan, grup tartışmaları şeklinde gerçekleştirilen psikologlar ve sosyal çalışmacılar tarafından yürütülen programlar uygulanmaktadır. Suçun türüne göre programda içerik değişikliği yapılmamakta ve program sonucu değerlendirme yer almamaktadır.

**FİNLANDİYA:** Alkollü sürücülere yönelik kurslar vardır, ancak bu diğer suçlarla ilgili olarak uygulanmamaktadır. Acemi sürücüler için zorunlu ikinci aşama eğitim sistemi vardır. Sürücüler ehliyet için bir hazırlık dönemi geçirmekte ve gerçek trafik ortamında öğretmen eşliğinde eğitim almakta ve güvenli sürücülük kursuna devam ederek geribildirim almaktadırlar.

**FRANSA:** Dikkatsiz araç kullanma (hız limitini aşma, emniyet kemeri ya da trafik ışığı ihlali gibi) suçları tespit edilen kişiler kendi isteklerine bağlı olarak kurslara devam etmektedirler. Eğer sürücü toplam puanının yarısını kaybetmişse, bu kurslara devam ederek ve puanları kısmen geri kazanarak ehliyetin geçici olarak iptalini önleyebilmektedir. Eğiticiler trafik psikologları ve sürücülük öğretmenleridir. Sınıf ortamında yapılmaktadır. 1994 yılından itibaren getirilen bir uygulamayla acemi sürücülerin belli bir hız limitine uymaları gerekmektedir, aksi takdirde deneyimli sürücülere nazaran daha yüksek cezalar almaktadırlar. Ceza puanı sistemi tüm sürücülere uygulanmakta, eğer ehliyetin geri alınmasını gerektirecek kadar ceza puanı almışsa yeniden sürücülük testini geçmesi gerekmektedir.

**ALMANYA:** Almanya'da acemi sürücüler ilk iki yıl için geçici ehliyet almaktadırlar. Çok yüksek ceza puanı alan, ciddi bir ihlali olan ya da nispeten daha önemsiz iki ihlali olan acemi sürücüler, tekrar tekrar ihlal eden sürücüler ve

ceza puanlarını düşürmeyi amaçlayan sürücülerin alındığı programlar vardır. Bu programların bir bölümü zorunludur. Bazı programlar ise mahkeme kararıyla zorunlu tutulmaktadır. Ceza puanını düşürme amacını taşıyan programlara katılım gönüllülük esasına dayalıdır. Kimi kurslar dersliklerde kimileri sürücülük öğretmenleriyle yapılmaktadır. Alkollü araç kullanan sürücülere yönelik programlarda psikologlar bulunmaktadır. Bazı derslere ise polisler girmektedirler.

**İNGİLTERE:** İlk kez ehliyet alan acemi sürücüler iki yıllık deneme süreci geçirmektedirler. Ciddi trafik suçları söz konusu olduğunda cezanın ne olacağına mahkemece karar verilmektedir. Bu bir para cezası, yeniden sürücülük testine girme, ya da acemi sürücü statüsüne geri döndürülerek öğrenci plakası (L-plaka – learner plate) kullanma ve otoyolda araç kullanmaktan men etme gibi bir ceza olabilmektedir. Gönüllü katılımla sürücüler gerçek trafik ortamında egzersiz yapabilmektedirler.

**LÜKSEMBURG:** Zorunlu ikinci aşama sistemi, deneme dönemi, öğrenci plakaları, hız sınırı ve güvenli sürücülük kurslarına katılım gibi uygulamalar vardır.

**PORTEKİZ:** Acemi sürücüler ehliyetlerinin geri alınmasına yol açacak bir trafik suçu işlediklerinde yeniden sürücülük testine girmek zorundadırlar. Ayrıca, mahkeme tarafından sürücünün psikolojik sürücü geliştirme kursuna katılmasının gerekip gerekmediğine karar verilmektedir. Bu yöntem çok az sayıda vaka için uygulanmaktadır.

**İSPANYA:** İspanya'da acemi sürücüler için getirilen tek önlem ilk bir yıl boyunca saatte 80 km'den daha fazla hız yapmanın yasak olmasıdır.

**İSVEÇ:** İsveç'teki yol güvenliği önlemleri tipik bir ehliyet sonrası önlem olarak özetlenebilecek türde değildir. Bu ülkede "mezunlara ehliyet sistemi" (graduated licensing system) olarak adlandırılan ve ehliyet alındıktan sonra

zamana yayılan kapsamlı bir sürücü eğitim sistemi söz konusudur.

İSVİÇRE: Somut bir zorunlu ikinci aşama modeli tartışılmaktadır. Ayrıca, gönüllülük temelinde yürütülen iki güvenli sürücülük kurs programı deneyimi rapor edilmiştir. Bu ülkede hız limitini aşanlar ya da saldırgan araç kullanma suçu işleyenler için karar verildiğinde devam edilmesi zorunlu, bir günlük öğrenim ve 6 saatlik araç içi eğitim içeren programlar söz konusudur. Programın sonunda kurumsal ve uygulamalı bir test verilmektedir. Programlara trafik uzmanları katılmakta ve genel konular ele alınmakta, alkollü sürücülük için içerik değişebilmektedir.

### 3.5.1. Avrupa ülkelerinde acemi sürücülere yönelik önlemlerin değerlendirilmesi

2000 yılı Mart ayında sona eren ve Avrupa Birliği'ne üye ülkelerin dahil olduğu "DAN" (Description and Analysis of Post Licensing Measures for Novice Drivers) adlı proje ile, acemi sürücülerin karıştığı kazalarla ilgili çözüm getirilmesi hedeflenmiş, bu amaç doğrultusunda ilk olarak AB ülkelerinde sürücü belgesi olanlara yönelik olarak ne gibi önlemler alındığını ortaya koyan bir envanter oluşturulmuş, ikinci adımda ise bilimsel çalışmalar ve uzman görüşleri ışığında farklı önlemlerin avantaj ve dezavantajları incelenmiştir (Bartl, 2000).

İlk amaç doğrultusunda oluşturulan envantere göre, AB ülkelerinde uygulanmakta olan önlemler kabaca dört gruba ayrılmaktadır:

- İki aşamalı sürücü yetiştirme.
- Sürücü belgesi alıkoyma işlemleri ile bağlantılı olarak sürücü geliştirme kursları.
- Trafiğe çıkma yasağı, düşük alkol limiti, düşük hız limiti gibi kimi kısıtlayıcı önlemler.
- Özendirici uygulamaları olan/olmayan gönüllü katılıma açık yetiştirme programları.

İkinci amaç doğrultusunda incelenen farklı önlemlerin getirdiği avantaj ve dezavantajlara ilişkin olarak iki temel öneride bulunulmuştur.

İlk öneri Avusturya ve Almanya'da uygulanan *psikolojik sürücü geliştirme kursları* ile suçun tekrarının %50 düşürülebildiğine ilişkin kanıtlara dayandırılmakta ve ihlalciler sürücülere yönelik rehabilitasyon kursları uygulaması önerilmektedir. İkincisi öneri ise, Finlandiya'da tüm acemi sürücülere yönelik olarak uygulanan ve *çok evreli genel önleyici sürücü eğitiminin* kazalarda belirgin bir düşüş sağlamasına dayandırılmakta, DAN projesi bu iki madde etrafında toplanan 8 ayrı öneri getirmektedir (Bartl, 2000).

1. Kaç yaşında olduğuna bakılmaksızın acemi sürücülere yönelik olarak zorunluluk temelinde en azından aşamalı olan, geniş ve destekli bir öğrenme dönemi uygulamaya konmalıdır.

2. Acemi sürücülere yönelik geniş ve destekli öğrenme dönemi türünden önlemler, gerekli ölçüde farklılaştırılmalıdır, zira acemi sürücüler ve sorunları farklıdır.

3. Ceza puanı sistemini de içeren bir ehliyet alıkoyma periyodu ve acemi sürücülere yönelik 2-5 yıllık bir geribildirim dönemi ile trafik ihlalcileri için merkezi bir kayıt sistemi uygulanmalıdır.

4. Güvenli araç kullanma kurslarına devam eden katılımcıların kendi beceri düzeylerini abartmalarına, sürücünün görevinin araca manevra yaptırabilmek ya da acil durumlarla başa çıkabilmek olduğunu düşünmelerine yol açılmamalıdır.

5. Bireysel geribildirim, ehliyet sonrası her tür önlemin önemli bir bileşendir.

6. Acemi sürücüler için sıfır alkol limiti uygulanmalıdır.

7. Acemi sürücüler için özel hız limitleri ya da belli saatlerde trafiğe çıkma yasağı gibi önlemler uygulanmamalıdır. Zira bunlar ek risk faktörleridir.

8. Ehliyet sonrası önlemler için kalite garantisi getirilmelidir.

Daha önce de belirtildiği gibi, birbirinden

farklı uygulamalara rağmen, Avrupa ülkelerinde acemi sürücülere yönelik programlardan oldukça yaygın bir şekilde yararlanılmaktadır. Acemi sürücü ya da deneme döneminde olan sürücülere yönelik herhangi bir önlem ya da destekleyici programın bulunmadığı ve özellikle sürücü belgesi almanın neredeyse bir dizi formaliteden ibaret olduğu ülkemizde, acemi sürücülere yönelik yapılacak düzenlemelerin genel sürücü eğitimi ile ilişkilendirilerek ele alınması gerekmektedir.

#### 4. Sonuç

Batı ülkelerinde *sürücü değerlendirme* ve *sürücü geliştirme* programları genel olarak trafik suçu işleyen kişilerin sürücülük becerilerini yeniden gözden geçirmeye ihtiyaç duyulması halinde ya da üstün sürücülük becerileri gerektiren işler için uygun eleman seçimi amacıyla yapılmaktadır. Batıdaki uygulamalarda, programın niteliğine göre başka tür testlere yer verilebilmekte ya da kimi geliştirme-değerlendirme programlarında ise yalnızca sürücülerin yeniden eğitime alınması ve/veya sürücü belgesi alma sınavının tekrarlanması gibi uygulamalar bulunmaktadır. Bu tür programların kapsamı ve hedefi ülkeden ülkeye değişebildiği gibi, her ülkede de suçun niteliğine göre *yaptırımları, süreci ve içeriği* açısından farklılaşabilmektedir.

Türkiye’de son altı yıllık dönemde önemli bir yasal düzenleme süreci yaşanmıştır. Bu süreç bir gelişim izlenimi vermekte ise de, hala önemli eksiklikler içermekte, bunların uygulamaya yansıtıldığını gösteren sayısal veriler bulunmaktadır.

Ocak 2003 tarihinde trafik kanununda yapılan yeni bir değişiklikle yeni bir önlem olarak alkollü sürücülere yönelik zorunlu “davranış geliştirme eğitimi” önlemine yer verilmiştir. Bununla birlikte, yasa ve yönetmeliklerde uygulamayı olumsuz yönde etkileyen pek çok sorun hala çözümlenmemiştir. Önümüzdeki dönemde davranış geliştirme eğitiminin detaylarının belirleneceği bir süreç yaşanacaktır. Bu süreç,

Avrupa ülkelerindeki uygulama sonuçları ve değişik ülkelerin deneyimlerinin dikkate alınması, davranış geliştirme programlarının temel gerekliliklerinin yerine getirilmesi, etkili önlem, yaptırım ve destek programlarının gerçekleştirilmesi için iyi bir fırsat olarak değerlendirilebilir.

#### Kaynaklar

- 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu. 8.1.2003 tarih ve 4785 No’lu Kanun. Türk Ceza Kanunu, Cezaların Infazı Hakkında Kanun ve Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun. <http://www.tbmm.gov.tr/kanunlar/k4785.html>. Erişim tarihi: 10 Şubat 2003.
- Bartl, G. (2000). Post Licensing Measures for Novice Drivers in EU-Countries. DTLR Novice Drivers Conference 1 and 2 June 2000.
- Bartl, G. & Esberger, R. (2000) Effects of lowering the legal BAC – limit in Austria. A-1031. Austrian Road Safety Board Vienna, Austria. [www.vv.sc/traf\\_sak/t2000/502.pdf](http://www.vv.sc/traf_sak/t2000/502.pdf) - adresinde yayınlanmış rapor. Erişim tarihi: 21 Kasım 2002.
- Bukasa, B. (2002). A new culture for human behaviour: Austrian Experiment. Safe and Sustainable Transport a Matter of Quality Assurance konulu ECMT seminerinde sunulmuş bildiri, Prag, 14-15 Mart 2002.
- Davies, G.P., Broughton, J., Harland D.G. & Tunbridge, R. (2000). Drink/driver rehabilitation courses in England and Wales, Transport Research Laboratory, UK. [www.vv.sc/traf\\_sak/t2000/404.pdf](http://www.vv.sc/traf_sak/t2000/404.pdf) - adresinde yayınlanmış rapor. Erişim tarihi: 21 Kasım 2002.
- Diamantopoulou, K., Cameron, M., Dyte, D., & Harrison, W. (1997). The relationship between demerit points accrual and crash involvement. Monash University Accident Research Centre. Report Number: 116. <http://www.general.monash.edu.au/muarc/rptsum/es116.htm>. Erişim tarihi: 8 Mart 2003.
- Emniyet Genel Müdürlüğü, Trafik Hizmetleri Başkanlığı, Trafik Araştırma Merkezi Müdürlüğü (2003). Türkiye’de Sürücü Değerlendirme Faaliyetleri, Psikoteknik Değerlendirme ve Psikiyatrik Muayene Sayısal Verileri, Ocak 2003 tarihli Trafik Güvenliği Kurulu’na sunulan genel değerlendirme raporu.
- Ferguson, M., Sheehan, M., Davey, J., & Watson, B. (1999). *Drink Driving Rehabilitation: The Present Context*. (Road Safety Research Report CR 184) Centre for Accident Research and Road Safety – Queensland University of Technology.

- Ferguson, M., Schonfeld, C., Sheehan, M., & Siskind, V. (2001). *The impact of the "under the limit" drink driving Rehabilitation program on the lifestyle and Behaviour of offenders*. (Road Safety Research Report CR 187) Centre for Accident Research and Road Safety – Queensland University of Technology.
- EFPPA, (2001). EFPPA Task Force Traffic Psychology, 1999-2001 Some features of traffic psychology around the millennium shift: An overview with focus on Europe Karayolları Trafik Yönetmeliği, (1997).
- Knox, D. (2002). International Review of Driver Improvement Schemes and Evaluation of the UK. 67th Road Safety Congress, Safer Driving – The Road to Success, March 2002.
- Lajunen, T. (2002). Psycho-technical driver assessment: A useful tools for detecting bad drivers or complete waste of money? Trafik ve Yol Güvenliği Kongresi'nde sunulan bildiri, 08/12 Mayıs 2002, Gazi Üniversitesi, ANKARA.
- Sümer, N. (2001). Trafik psikolojisi uygulamaları: Görev alanları, beceriler ve standartlar. *Türk Psikoloji Bülteni*, 7 (23), 150-157.
- Sümer, N., Lajunen, T. V. & Özkan, T. (2001). Trafik güvenliği ve psikologların rolü: Gezi izlenimleri. *Türk Psikoloji Bülteni*, 7 (20), 88-96.
- Uluğ, N., Yaraloğlu, A., Eken, C., Sarıoğlu, S., Kılıç, N., Eren, T.G. (2002). Hız ihlali nedeniyle ehliyetleri alıkonulan sürücülerin demografik özellikleri, ihlal nedenleri ve hız davranışına yönelik tutumları. XII. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde sunulan bildiri, 9-13 Eylül 2002, Ankara.
- Uluğ, N. (2001). Psikoteknik değerlendirme alanında uygulamaya ilişkin genel durum ve yaşanan sorunlar. *Türk Psikoloji Bülteni*, 7 (23), 158-159.
- Yasak, Y., Şendağ, E., Doğruyusever, Ş., Oğuz, Ö., & Turan, G. (2002). Psikolojik değerlendirme amacıyla "psikoteknik değerlendirmeye" katılan sürücülerle yapılan yarı yapılandırılmış görüşme sonuçlarının değerlendirilmesi. XII. Ulusal Psikoloji Kongresi'nde sunulan bildiri, 9-13 Eylül 2002, Ankara.
- Yasak, Y. (2001). Trafik psikolojisi. *Türk Psikoloji Bülteni*, 7 (23), 141-149.
- Yasak, Y. (1997). Psikoteknik değerlendirmenin serüveni: Türk Psikologlar Derneği'nin yeni trafik yasası sırasındaki çalışmaları. *Türk Psikoloji Bülteni*, 3 (7), 20-23.
- Yasak, Y., & Işık, İ. Y. (1996). Psikologlar ve trafik yasasına getirilen yenilikler: Psikoteknik değerlendirme. *Türk Psikoloji Bülteni*, 2 (5), 67-73.