

## ALKOL VE BAĞIMLILIK YAPICI MADDE KULLANIMININ TRAFİK GÜVENLİĞİNE ETKİSİ

### Influence of Alcohol and Addictive Substance Abuse on Traffic Safety

Ahmet PEK<sup>\*</sup>  
Mustafa PINARCI<sup>\*\*</sup>

#### Özet

Bu makalenin amacı, bağımlılık yapıcı madde tesirinde araç kullanmanın karayolu trafiğine etkisini vurgulamak ve uygulamada olan alkol testine ek olarak uyuşturucu testi yapmanın önemine işaret etmektir. Bu çerçevede, alkol ve uyuşturucu testinin uygulamasına yönelik mevcut yasal düzenlemeler Türkiye ve Avrupa örnekleriyle verilmiştir. Aynı zamanda, bu makalenin yazarları uyuşturucu etkisinde araç kullanmaya karşı alınacak tedbirlerin, toplumda uyuşturucu kullanmanın engellenmesine de katkıda bulunacağına inanmaktadır. Yasal düzenlemelerin izin vermesine rağmen, Türkiye’de sadece alkol testi uygulanmaktadır. Trafik kazalarına sebep olan nedenler göz önüne alındığında, sürücü hatalarının önemli bir yer tuttuğu görülmektedir. Bu nedenle, bir şekilde uyuşturucu kullanımının trafik güvenliği üzerine etkilerini görebilmek için belli bir bölgede pilot çalışmayla da olsa, uyuşturucu testi uygulanmasına başlanması önerilmektedir.

**Anahtar Kelimeler:** Alkol ve Bağımlılık Yapıcı Madde, Kontrol testi, Trafik Güvenliği.

#### Abstract

The main objective of this article is to underline the effects of addictive substance use in road traffic and to stress the importance of the drug test in addition to already being used alcohol test. In this regard, legislative situation to control driving under influence of alcohol and other illicit drugs in Turkey and Europe is

\* KOM Dairesi Başkanı, 1. Sınıf Emniyet Müdürü

\*\* TUBİM Şube Müdürü, 3. Sınıf Emniyet Müdürü, mpinarci@kom.gov.tr  
PBD, 12(4) 2010, ss.1-17

provided. The authors believe that employing measures against driving under effect of substance may have added value to preventing drug abuse among community. Even though Turkish legislation allows authorities to conduct drug testing on road traffic, Turkey practices only alcohol test. Taking into consideration the causes of traffic accidents, drivers' fault is very high. Therefore, in order to see the impact of drug use for traffic safety it is suggested to start the implementation of drug testing as a pilot project in a certain part of the country.

**Key Words:** Alcohol and Addictive Substance, Control Test, Traffic Safety.

## Giriş

Türkiye, trafik kaza oranları bakımından Avrupa ülkeleri ile mukayese edildiğinde azımsanmayacak bir orana sahiptir. Bu kazaların nedenlerinin saptanması için yapılan çalışmalar, sürücü hatalarının önemli bir yer tuttuğunu göstermektedir. Sürücü hatalarına neden olan etmenler arasında da alkol tesiri altında araç kullanmak azımsanmayacak bir yere sahiptir. Alkol kullanım sorunu olan kişilerde suisid, homisid, trafik kazaları, saldırı, tecavüz, suda boğulma ve çocuk istismarı prevalansı yüksektir (TBMM, 2008:18).

Ancak, alkol dışında bağımlılık yapıcı madde kullanmak da yasalarımızda düzenlenmiş ve yasaklanmıştır. Bununla birlikte, uygulamada sürücülerin alkol dışında madde kullanıp kullanmadıklarının tespitine yönelik bir uygulama henüz eyleme geçirilememiştir. Toplumsal düzenin sağlanmasında ceza hukuku yaptırımlarına başvurulması, son araç olarak düşünülse bile önemli bir yere sahiptir. Toplumsal huzuru bozan taksirli eylemlerden önemli bir bölümünü de trafik kazaları ve trafik ihlalleri oluşturmaktadır (İçel, 2006:1).

Trafikte alkol testinin yanında, madde testinin de uygulanması halinde, bu uygulamanın hem trafik kaza sayısını azaltacağına hem de madde kullanım davranışını azaltacağına inanılmaktadır. Zira, madde kullandığı tespit edilen sürücü hem para cezasına çarptırılacak hem de sürücü belgesi süresiz olarak geri alınacaktır. Ulusal mevzuat buna izin vermektedir. Bu çalışma ile trafikte madde testi uygulamasına kısmi veya tamamen geçilmesinin önemi, nedenleri ve Avrupa ülkelerindeki örnekleriyle birlikte ortaya konulmuştur.

Bu çalışmada, dünyada ve Türkiye'de bağımlılık yapıcı madde kullanımında gözlenen artış ve madde kullanımı bağlantılı suçlarda izlenen

eğilim ortaya konmaya çalışılmıştır. Trafik kazalarındaki nedenler ve bu nedenler arasında sürücü hataları incelenmiştir. Ülkemizde bu soruna ilişkin detay bir çalışma olduğunu söylemek güçtür. Bu çalışma ile bu soruna dikkat çekilmekte ve trafikte madde testinin uygulanmasının faydaları ile bu uygulamanın aynı zamanda madde kullanmaya karşı da önemli bir araç olduğu vurgulanmak istenmiştir.

## 1. Genel Durum

Trafik güvenliği, toplumların gelişmişliği ile yakından ilgili bir olgudur. Her gün 3000 den fazla kişi trafik kazalarında ölmekte, on milyonlarca insan da her yıl trafik kazalarından dolayı yaralanmakta veya sakat kalmaktadır (WHO, 2009). Dünya Sağlık Örgütü'nün bildirdiğine göre trafik kazaları; yaralanmalara bağlı ölümler sıralamasında birinci, genel olarak ölüm nedenleri sıralamasında onuncu, ağır hastalık nedenleri arasında dokuzuncu sıradadır (Hancı, 2009). Ülkemizde, sağlık bakanlığı verilerine göre, tüm ölüm nedenleri arasında, “trafik kazaları sonucu ölüm” üçüncü sırada yer almaktadır (Uzunkaya, 2009). İstatistiklere göre, taksirle adam öldürme ve müessir fillerin çok büyük bir kısmı karayolu trafiğinde işlenmektedir (Weigend, 2006:28).

Alman Ceza Hukuku bakımından basit/hafif uyuşturucu madde kullanımı cezasız bırakılmaktadır. Aynı şekilde Alman ceza hukukunda kişinin kendine zarar vermesine karşı da cezai yaptırım bulunmamaktadır. Ancak, konu trafik olduğunda durum değişmektedir. Alman Anayasa Mahkemesi bir kararında, gencin kontrolsüz uyuşturucu madde kullanımından korunması, toplum ve nüfusun maddenin fiziksel ve psikolojik bağımlılıktan ve sosyal problemlerinden korunması ve organize suç pazarı ile mücadele edebilmek için kullanım hareketlerinin cezalandırılabilirliğini belirtmiştir (İçel, 2006:134).

Diğer taraftan, günümüzde önemli bir sağlık risklerinden biri de madde bağımlılığı ve ilintili sorunlarıdır. Bu çalışmada, madde kullanımı ile trafik güvenliği arasındaki ilişki incelenecektir.

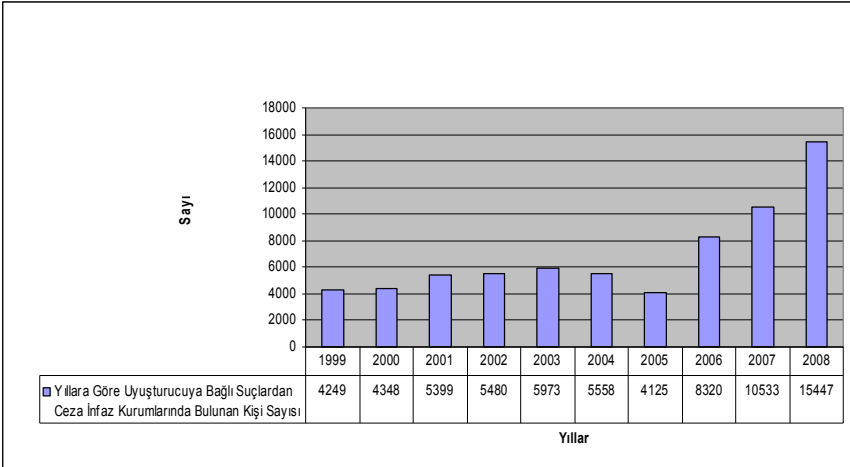
UNODC (Birleşmiş Milletler Uyuşturucu ve Suç Ofisi) 15-64 yaş grubunda dünya genelinde 208 milyon kişinin son bir yıl içerisinde en az bir defa madde kullandığını bildirmekte olup, bu sayı aynı yaş grubunda ki nüfusun %4,8 sine karşılık gelmektedir. Bir diğer ifadeyle dünya genelinde her yirmi kişiden birisi son bir yılda en az bir defa madde kullandığını ifade etmektedir (UNODC, 2008:30).

Türkiye’de madde kullanım yaygınlığı alanında ülke genelini yansıtan periyodik araştırma yapılmamıştır. Bazı büyük şehirlerde yapılmış çalış-

malar olsa da bu çalışmalar düzenli aralıklarla tekrarlanmış değildir. Bu nedenle, mevcut olan düzensiz ve bölgesel çalışma sonuçlarına göre Türkiye’de madde kullanımında artış veya düşme olduğunu söylemek güçtür. Bununla beraber, kolluk verilerine bakıldığında hem yakalanan madde miktarı hem de yakalanan şüpheli sayılarında önemli artışlar görülmektedir. 2008 yılında yakalanan şüpheli sayısı (32101) 2007 yılına göre (28734) %11,7 oranında artmıştır. Toplam olay sayısında 2008’de (15433), 2007 yılına göre (13692) %12,7’lik bir artış tespit edilmiştir. TUBİM, 2009:110).

Adalet Bakanlığı CTE’nin (Ceza ve Tevkifevleri Genel Müdürlüğü) 2008 yılında yaptığı bir araştırma, cezaevlerinde uyuşturucu suçlarından kalan kişi sayısındaki artışı çarpıcı şekilde ortaya koymaktadır. 2005 yılında ceza ve tutukevlerinde toplam 4125 kişi bulunmaktayken, 2008 yılında bu sayı yaklaşık dört kat artarak 15447 olmuştur (CTE, 2008:70).

**Grafik 1:** Uyuşturucu Suçlarından Ceza İnfaz Kurumlarında Bulunanların Sayısının Yıllara Göre Dağılımı



Bu veriler ışığında Türkiye’de madde kullanımının arttığını söylemek mümkündür. Bu sorunla etkili bir şekilde mücadele edebilmek için veriye dayalı bir mücadele politikası uygulamaya konulmalıdır. Sorunun kaynakları ve bu sorunun neden olduğu zararların bütün yönleriyle araştırılmasına ihtiyaç vardır. Madde bağımlılığı, gerek ekonomik, gerek sağlık ve gerekse adli yönleri gibi pek çok yönden topluma ve devlete önemli kayıplar vermektedir. Bu kayıpların biri de madde kullanımı bağlantılı işlenen suçlardır.

Madde kullanımı ve suç ilişkisi çeşitli araştırmalarda incelenen bir sorun alanı olagelmıştır. Türkiye’de yürütülen bir çalışmada (Özbay’dan akt. Duman, 2009:38) aile, okul, semt ve madde kullanımı ile genel adolesan sapması, yaralama, okul ve kamuyu rahatsız edici sapma davranışları arasındaki ilişkilerin Ankara’nın merkezinde yer alan 1710 lise öğrencisi örneğinde incelenmiştir. Bulgular, olumlu öğretmen değerlendirmesi, okulda cezalandırılma, sapmış/suçlu aile, semtte sık sık suç olaylarının olması, alkol ve sigara kullanımı gibi bağımsız değişkenlerin istatistiksel olarak oldukça önemli olduğunu göstermiştir.

Yapılan bir başka çalışmada şiddet davranışları gösterme ile yasal olmayan yollara başvurma, uyuşturucu ve alkol kullanma arasında güçlü bir ilişki olduğu ortaya çıkmıştır (Bernburg ve Thorlindsson’dan akt. Duman, 2009:92).

Daha önce ceza infaz kurumunda kaldığını belirten 1381 kişi üzerinde bir çalışma yapılmıştır. Suç türünü belirten 1298 kişiden 430’u (%33) uyuşturucu suç, 181’i (%14) hırsızlık, 166’sı (%13) yaralama, 103’ü (%8) diğer suçlar, 49’u (%4) adam öldürme, 45’i (%3) gasp, 30’u (%2) silah, 12’si (%1) organize suç, 10’u (%1) sahtecilik, 2’si cinsel suç, 148’i (%11) üç ve üçten fazla suç, 128’i (%10) iki suç işlemiş olduklarını belirtmişlerdir. Araştırmada katılımcıların uyuşturucu ticareti yapma nedenleri sorulduğunda, 562 kişi bu soruyu yanıtlamamıştır. Yanıtlayanların %28’i arkadaş etkisi, %19’u kolay para kazanma yolu, %17’si uyuşturucu madde temin edebilmek, %14’ü diğer nedenler, %13’ü sadece kullanıcı olduklarını, %5’i sevgili etkisi, %3’ü aile etkisi, %1’i suç örgütüne mali kaynak sağlamak için uyuşturucu madde ticareti yaptıklarını belirtmişlerdir (CTE, 2008:22).

Madde etkisinde işlenen suçlardan biri de trafik kurallarını ihlal suçlarıdır. Sonu maddi kayıpların yanında yaralanma, sakat kalma ve hatta ölümlere kadar varan trafik kazalarında, kazaların birçok nedeni olabilmektedir. Çalışmada, bu nedenler detaylı olarak verilmiştir. Alkol ve diğer bağımlılık yapıcı maddelerin de kazaların sebepleri arasında olabileceği kuşkusuzdur. Bağımlılık yapan maddeler, beyin ve bağlantılı organları (merkezi sinir sistemi) doğrudan ve/veya dolaylı etkileyerek sahte

bir iyi oluş hali yaratan maddelerdir (Doğan, 2007). Kişinin algılarında farklılık meydana getiren madde tesirinde araç kullanan birey, trafikte önemli bir tehlike oluşturmaktadır.

### ***1.1. Trafik Kaza Nedenleri ve Alkol***

Ülkemizde özel araç sürücüleri için belirlenmiş alkol limiti 0.5 mg/ml, ticari araç sürücülerinde sıfır toleranstır. Dünya geneline bakıldığında bu oranların, sıfır tolerans ile 0.8 mg/ml arasında değişkenlik gösterdiği görülmektedir (ICAP, 2010).

Uzmanlar, kandaki alkol miktarının 100 cc'de 70-100 mg ulaşması halinde kişide denge ve hareket bozukluklarının başladığını ve sürüş becerilerinin önemli derece etkilendiğini belirtmektedirler. Alkolün esrarla birlikte alınması halinde ise daha büyük tehlikelere yol açmaktadır (Ege ve Öner, 1986:42).

Alkol alan sürücüler, kullandıkları araçla yayalara da zarar verebilmektedirler. Aynı zamanda, alkol veya diğer zararlı maddeleri alan yayaların da kaldırımlarda veya karayolu geçişlerinde gösterdikleri dengesiz davranışlarla kazaların mağduru oldukları durumlara rastlanılmaktadır (Ege ve Öner, 1986:63).

Her yıl, ülkelerin bütçesine ağır faturalar yükleyen bu sorunla etkili şekilde baş edebilmek için soruna değişik açılardan bakmak önem arz etmektedir. Trafik kazalarının, değişik nedenleri bulunmaktadır. Bu nedenlerin en önemlilerinden biri alkollü araç kullanmaktır. Tablo 1'de ülkemizde rastlanan trafik kaza nedenlerinden ilk 14'ü sıralanmıştır.

**Tablo 1:** Ölümlü/Yaralomalı Trafik Kazasına Neden Olan Sürücü Kusurları

Sıra No	Kaza Nedeni	Mayıs-2009	2009 İlk Beş Ay
1	52/1-B (Araç hızını yük ve teknik özelliklere uydurmamak)	1.425	7.282
2	52/1-A (Araç hızını kavşağa, viraja girerken azaltmamak)	1.473	5.277
3	Kavşaklarda geçiş önceliğine uymama	1.223	4.732
4	Doğrultu değiştirme manevralarını yanlış yapma	1.175	4.010
5	Arkadan çarpma	754	3.212
6	47/1-D (Trafik güvenliği ile ilgili diğer kurallara uymamak)	430	1.486
7	Şeride tecavüz etme	336	1.432
8	Manevraları düzenleyen genel şartlara uymama	327	1.365
9	Kırmızı ışık veya görevli memurun dur işrt. Geçme	258	993
10	48/5 (Alkollü olarak araç kullanmak)	193	667
11	51/2-A + 51/2-B (Aşırı hızlı araç kullanmak)	251	633
12	Taşıt giremez işreti-bölünmüş yolda karşı yönün şeridine girme	124	472
13	Kurala uygun şekilde park etmiş araçlara çarpma	90	441
14	Geçme yasağı olan yerlerde geçme	83	350

**Kaynak:** Trafik Hizmetleri Başkanlığı, 2009.

Tabloya göre, alkollü araç kullanımından dolayı meydana gelen kaza sayısı, 2009 ilk beş ayı için 667 olarak, ilk 10 neden arasında yer almıştır. Tabloda, veri kaynağında geçen 21 nedenden, ilk 14'ü ele alınmıştır. Bu duruma göre, alkolün neden olduğu kazaların azımsanmayacak bir orana sahip olduğu söylenebilir. Bununla beraber, kaza nedenleri arasında yer alan diğer kusurların arka planında neler olabileceği, sürücüyü hatalı davranışlara sürükleyen etkenin ne olduğunu net olarak söylemek olanaklı değildir. Zira bireyin davranışlarını etkileyen başka unsurlar da vardır. Bağımlılık yapıcı madde tesirinde araç kullanmak, bu unsurlar arasında sayılabilecek bir etkidir.

## 1.2. Trafikte Madde Kullanımı

Ülkemizde, trafik veya diğer suçları işleyen kişilerde, kişinin alkol dışında bağımlılık yapıcı madde kullanıp kullanmadığına henüz bakılamamaktadır. Çok sınırlı sayıda, asayişe müessir olaylarda, Cumhuriyet Savcısının talebi halinde kanda madde taraması yapılabilmektedir. Bu nedenle, trafikte alkol ölçümüyle birlikte, madde ölçümü de sistemli bir şekilde yapılabilirdir.

Çoklu madde kullanımı olarak tanımlanan alkolle birlikte esrar kullanımının, yalnızca alkol kullanmaya göre beş kat daha zararlı olduğu söylenmektedir (Verimli, 2009). TUBİM (Türkiye Uyuşturucu ve Uyuşturucu Bağımlılığı İzleme Merkezi) tarafından hazırlanan 2008 Türkiye Raporuna göre, madde kullanımına bağlı ölümlerde çoklu madde kullanımı önemli bir yer tutmaktadır (Şam, 2008:39).

TUBİM tarafından yıllık olarak hazırlanan “Bağımlılık Yapıcı Madde ve Madde Bağımlılığı ile Mücadelede 2009 Türkiye Raporu”nda madde kullanımı ile dolaylı bağlantılı ölüm olayları araştırılmıştır. 2008 yılında toplam 135 vakada madde kullanımı ile dolaylı ilinti tespit edilmiştir. Adli Tıp Kurumuna intikal eden ölüm vakalarının otopsilerinde madde taraması yapılmıştır. Madde kullanımı ile doğrudan sebepler dışında sayılan cinayet, yaralama, trafik kazası yangın vb. ölüm nedenleri arasında trafik kazalarının %13 lük bir oranla 3. sırada yer aldığı tespit edilmiştir. Ateşli silah yaralanması (%37) ilk sırada, kalp damar hastalığı (%15,6) ikinci sırada yer almıştır. Diğer bir ifadeyle, trafik kaza sonucu meydana gelen ölümlerde bağımlılık yapıcı maddeye rastlanılmıştır (Şam, 2009:69).

Dolaylı ölümler içinde üçüncü sıklık sırasında trafik kazaları yer almaktadır. Türkiye’de trafik kontrollerinde yalnızca alkol analizi yapılmaktadır. Oysa açıkça görülmektedir ki madde kullanımı sürücüler arasında yaygındır ve bu nedenle trafik kontrollerinde alkolün yanı sıra madde varlığı da araştırılmalıdır. Böylelikle trafik kazaları ve ölümlerinde azalma sağlanabilecektir. Dr. Ferruh Baklacıoğlu'nun 2008 tarihli uzmanlık tezi çalışmasında, trafik kazasına bağlı ölüm olguları içinde, sürücülerin %5’inde madde kullanımı saptandığı bildirilmiştir (Şam, 2009:76).

İstatistikler, esrar, benzodiazepin, amfetamin, eroin ve kokain için kaza riski ve/veya bir kazadan sorumlu olma riskinin daha fazla olduğunu göstermiştir. Söz konusu uyuşturucular alkol gibi diğer bir psikoaktif maddeyle birlikte kullanıldığında, bu risklerin pek çoğu artmaktadır (EMCDDA, 2007). Herhangi bir yasadışı uyuşturucunun kronik kullanımının belli bir bilişsel ve/veya psikomotor bozulmayla ilişkili olduğunu,



söz konusu kişinin sarhoşluğu geçtiğinde dahi, araba kullanma performansında bir düşüşe yol açabildiğini göstermektedir (EMCDDA, 2008). Deneysel çalışmalar (örneğin performans testleri) esrar ve benzodiazepin kullanımının, alınan doza, toleransa ve aldıktan sonra geçen süreye bağlı olarak, araba kullanma becerisinde bozulmaya yol açtığını göstermektedir. Risk değerlendirme çalışmaları, bu uyuşturucuların alkolle birleştirilmesinin bir trafik kazasına karışma veya bir trafik kazasından sorumlu olma riskini önemli oranda artırdığını ortaya koymaktadır (EMCDDA, 2007:13).

Adli tıp uzmanları da, trafikte madde tespitinin yapılmasının önemine işaret ederek, belirlenen limitin altında çıkan alkol oranı sonrası kaza nedeninin teknik nedenlere bağlandığını, trafik görevlilerinin tespit için taşınabilir cihazlara ihtiyaçları olduğunu, tükürük kullanılarak kolaylıkla ve kısa sürede tespitin mümkün olduğunu ifade etmişlerdir. Adli Tıp Kurumu Biyoloji İhtisas Dairesi Başkanı Faruk AŞICIOĞLU'na\* göre, uyuşturucu alan gençlerin karıştığı birçok ölümlü kaza, uyuşturucu ölçümü yapılmadığı için yanlış sebeplere bağlanmaktadır (Aşçıoğlu, 2008).

Ülkemizde madde kullanım yaygınlığının tespitine dair her ne kadar düzenli epidemiyolojik çalışmalar yapılmamış ise de, yapılan diğer çalışmalarda en fazla kullanılan maddenin esrar olduğu tespit edilmiştir. Esrar, kimi zaman oldukça hatalı bir şekilde “daha az zararlı” bir madde olarak adlandırılrsa da, bilinen ve ispatlanmış genel gerçek “daha az/daha çok zararlı” şeklinde bir ayrımın son derece yanlış ve tehlikeli olduğudur. Her yasadışı uyuşturucu maddenin, kişinin fiziki yapısına ve maddenin etki süresine bağlı olarak değişen etkileri vardır.

Örneğin esrar, hem mide zarı hem de akciğer keseciği tarafından emilmektedir. Zaman duygunun kaybolmasına neden olarak, karışık veya alışık olunmayan faaliyetlerin yapılmasında mekân ve zaman belirleme yeteneğinin kaybolmasına yol açabilir. Konsantrasyon yeteneğine zarar verir. Uyuşukluk nedeniyle reaksiyon yeteneğinde azalma olur. Sahte bir kendine güven duygusu geliştireceğinden kişi riskli hareketlere girebilir. Uyuşturucunun doğrudan etkileri 3-4 saat sonra kaybolmaya başlasa da, zaman ve mekan belirleme bozuklukları, dolaşım bozuklukları ve araç kullanma yeteneğindeki bozukluklar sonraki güne kadar devam edebilir. Hatta günler haftalar sonra vücut yağında depolanmış olan esrarda bulunan THC maddesi kana karışarak ani sarhoşluklar verebilmektedir (Weigend, 2006:61-63) Kırmızı ışıktaki geçmeler, trafik işaretlerine karşı

\* Doç. Dr. Faruk Aşçıoğlu, halen Adli Tıp Kurumu 5. İhtisas Kurulu Başkanı olarak görev yapmaktadır.

duyarsızlık gösterme, uyuşturucuların bu ve benzer etkilerinden kaynaklanabilmektedir.

### **1.3. Trafik Kazalarında Sürücü Hatalarının Toplam Hatalar İçindeki Payı**

Bu bilgiler ışığında, trafik güvenliği için sürücü ve sürücü tutum ve davranışlarının öneminin arttığı söylenebilecektir. İstatistikler, kazalarda sürücü hatalarının en önemli kusur dilimini oluşturduğunu göstermektedir. Aşağıdaki tabloda, sürücü kusurlarının, genel kusurlara oranının her yıl, az da olsa artmakta olduğunu ve sürücü kusurlarının açık ara diğer kusurlardan önde olduğunu göstermektedir. Yüzde 98'lere varan sürücü hata oranı, kazaları önlemede sürücü kusurlarını en aza indirmeye yönelik tedbirlere ağırlık verilmesini de zorunlu kılmaktadır.

**Tablo 2:** Yıllara Göre Sürücü Hataları Kaynaklı Trafik Kazaları

Yıllar	Toplam Kaza Sayısı	Sadece Sürücü Hatası Sonucu kaza	Toplam hatalara Oranı (%)	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
<b>1995</b>	382 480	356 707	93,26	6 004	114 319
<b>1996</b>	420 036	398 782	94,94	5 428	104 599
<b>1997</b>	667 899	649 955	97,31	5 125	106 246
<b>1998</b>	551 211	528 921	95,96	6 083	125 793
<b>1999</b>	562 104	539 563	95,99	5 713	125 158
<b>2000</b>	600 298	576 668	96,06	5 510	136 751
<b>2001</b>	565 682	546 233	96,56	4 386	116 203
<b>2002</b>	538 346	521 227	96,82	4 093	116 412
<b>2003</b>	568 364	551 467	97,03	3 946	118 214
<b>2004</b>	640 906	623 578	97,30	4 427	136 437
<b>2005</b>	730 623	711 572	97,39	4 505	154 086
<b>2006</b>	851 150	834 681	98,07	4 633	169 080
<b>2007</b>	922 004	903 860	98,03	5 007	189 057

**Kaynak:** TÜİK, 2009.

Alkol ve bağımlılık yapıcı diğer maddelerin tesirinde araç kullanmak da, hem doğrudan hem de dolaylı diğer trafik kural ihlallerine neden olan bir etkidir.

## 2. Trafikte Alkol ve Madde Kullanımı Hakkında Hukuki Durum

Trafikte alkol ve madde testi konusu, karayolları trafik kanunu ve yönetmeliğiyle düzenlenmiştir. Ayrıca, Türk Ceza Kanununda da konu değerlendirilmiştir.

### 2.1. Karayolları Trafik Kanunu (KTK)

Karayolları Trafik Kanununda; alkollü içki, uyuşturucu veya keyif verici maddelerin etkisi altında araç sürme yasağı 48. maddede yer almaktadır.

**Madde 48/1** Uyuşturucu veya keyif verici maddeleri almış olanlar ile alkollü içki almış olması nedeniyle güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş kişilerin karayolunda araç sürmeleri yasaktır.

**Madde 48/2** (Değişik fıkra: 08/01/2003 - 4785 S.K./3. md.) Uyuşturucu veya keyif verici maddelerin cinsleri ile alkollü içkilerin etki dereceleri ve kandaki miktarlarını tespit amacıyla, trafik zabıtasınca teknik cihazlar kullanılır.

**Madde 48/4** Bu madde hükmüne uymayan sürücüler derhal araç kullanmaktan men olunur ve sürücü belgeleri süresiz geri alınır.

**Madde 48/6** (Değişik fıkra: 08/01/2003 - 4785 S.K./3. md.) 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 üçten fazlasında ise, sürücü belgele-

\* Ocak 2005 tarihinden sonra Türk lirasından altı sıfır atılmıştır.

ri 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 görülenlere, geri alma süresi sonunda sürücü belgeleri iade edilir. Psiko-teknik değerlendirme ve psikiyatri uzmanı muayenesinin yapılmasına dair esas ve usuller yönetmelikte gösterilir.

**Madde 119/1** (Değişik fıkra: 17/10/1996 - 4199/38 md.) Sürücü belgeleri, belge alındıktan sonra bu Kanunun 41 inci maddesinin (e) bendinde yazılı suçlardan\* biri ile mahkumiyet halinde süresiz geri alınır.

## 2.2. Karayolları Trafik Yönetmeliği

Karayolları Trafik Yönetmeliğinin 97. maddesi de tespit usullerine dairdir.

**Madde 97-** Uyuşturucu, uyutucu ve keyif verici gibi özelliklere sahip doğal ve sentetik psikotrop maddeleri almış olanlar ile alkollü içki almış olması nedeniyle güvenli sürme yeteneklerini kaybetmiş kişilerin karayolunda araç sürmeleri yasaktır. Bunlardan uyuşturucu, uyutucu veya keyif verici gibi doğal veya sentetik psikotrop madde almış olarak araç kullandığı tespit edilenler, almış oldukları maddelerin cins, miktar ve etki derecelerine bakılmaksızın araç kullanmaktan men edilirler ve haklarında Trafik Kanunu'nun 48 inci maddesine ve ayrıca Türk Ceza Kanunu'nun ilgili maddelerine göre işlem yapılır. Uyuşturucu veya keyif verici maddeler ile alkollü içki almak suretiyle araç kullanan sürücülerin tespit veya teşhisinde aşağıdaki esas ve usuller uygulanır. a) Uyuşturucu veya keyif verici madde almış olanların tespiti esasları:

1) Herhangi bir uyuşturucu, uyutucu veya keyif verici gibi özelliklere sahip psikotrop madde almak suretiyle araç kullandığı şüphesi uyanan sürücülerin durumları tıbbi yönden incelenmek, kan veya idrar analizleri yapılmak üzere, adli tıp kuruluşu olan yerlerde bu kuruluşa, olmayan yerlerde ise Sağlık

\*Türk Ceza Kanunu'nun 403, 404 üncü maddeleri ile 572/2-3 maddelerinden ikiden fazla ve 1918 sayılı Kaçakçılığın Men ve Takibine Dair Kanun'un 28 ve 29 uncu maddeleri, 6136 sayılı Ateşli Silahlar ve Bıçaklar Hakkında Kanun'un 12 nci maddesinin 3 üncü ve takip eden fıkralarındaki suçlar.

Bakanlığına bağlı tahlil yapabilecek teknik ve tıbbi imkânlara sahip olan sağlık kuruluşlarına sevk edilir.

2) Kan veya idrar tahlilinin yukarıdaki yerlerde yapılmaması veya yaptırılmaması halinde sürücünün yetkili bir sağlık kuruluşunda usulüne uygun olarak aldirılacak kan veya idrarı, tahlilleri yapabilecek teknik ve tıbbi imkanlara sahip, en yakın resmi sağlık kuruluşuna veya polis kriminal laboratuvarlarına gönderilerek durumu tespit ettirilir.

### **2.3. Türk Ceza Kanunu**

5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda da alkol ve madde tesiri altında araç kullanmak konusu mad. 179/2-3'de düzenlenmiştir.

Trafik güvenliğini tehlikeye sokma:

**Madde 179 (2)** Kara, deniz, hava veya demiryolu ulaşım araçlarını kişilerin hayat, sağlık veya malvarlığı açısından tehlikeli olabilecek şekilde sevk ve idare eden kişi, iki yıla kadar hapis cezası ile cezalandırılır.

(3) Alkol veya uyuşturucu madde etkisiyle ya da başka bir nedenle emniyetli bir şekilde araç sevk ve idare edemeyecek hâlde olmasına rağmen araç kullanan kişi yukarıdaki fıkra hükmüne göre cezalandırılır.

### **2.4. Yasal Mevzuat Çerçevesinde Yapılan Trafik Kontrolleri**

Tablo 3'te, trafik zabıtasınca yapılan başlıca denetleme başlıkları verilmiştir. Tablodan da görüldüğü gibi, ülkemizde trafikte alkol kontrolü yapılırken, madde kontrolü henüz yapılamamaktadır. Bunun yol kontrollerinde uygulanabilmesinin bazı mevzuat değişikliklerini gerektirdiği anlaşılmaktadır.

**Tablo 3:** Denetleme Faaliyetleri

<b>Kontrol Türleri</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>	<b>FARK %</b>
Alkol Kontrolü	109.803	136.913	%25
Aşırı Hız Kontrolü	974.055	1.414.058	%45
Cep Telefonu Kontrolü	63.164	203.429	%222
Emniyet Kemer Kontrolü	243.652	570.965	%134
Koruma Başlığı-Gözlük Kontrolü	39.044	64.279	%65
Takograf Kontrolü	62.432	157.394	%152
Yaya Kontrolü	8.051	17.906	%122
Araç Plakasına Uygulanan İhbarlı Denetimler	2.674.878	3.009.497	%13

**Kaynak:** www.trafik.gov.tr, 2009.

### 3. Avrupa’da Yasal Durum ve Uygulamalar

Bağımlılık yapıcı madde tesirinde araç kullanmanın kontrolü konusunda, Avrupa ülkelerinde farklı uygulamalar vardır. Kimi ülkeler, madde kullanımına sıfır tolerans uygulaması yaparken, bazı ülkelerde kullanılan maddenin neden olduğu beceri kaybının derecesine göre cezai veya idari yaptırımlar uygulanmaktadır. Belçika, Portekiz, İsveç, Fransa, Finlandiya, Çek Cumhuriyeti, Letonya, Avusturya, Litvanya, Yunanistan ve İtalya bu ülkelerdendir (EMCDDA, 2009). Birçok ülkede adli soruşturma açılabilmesi için tükürük veya ter ile alınan yol uygulama sonucu yeterli olmamakta, test pozitif çıkan vakalarda kan veya idrar testi şartı aranmaktadır.

Trafikte madde tespiti için yol testleri yapılabilmesi amacıyla kullanılacak test kiti üzerine değişik çalışmalar yapılmaktadır. Avrupa Birliği'nin Rosita-2 projesi kapsamında 2003-2005 yıllarında dokuz farklı test kiti incelenmiş ancak, bu test kitlelerinden hiçbiri proje uzmanlarınca tavsiye edilmiş bulunmamıştır. 2004 yılından beri, Avustralya'nın Viktoria bölgesinde kullanılmaya başlayan iki test kiti ile daha düşük hata oranlı sonuç alınmaya başlanmıştır (EMCDDA, 2008). Avrupa Uyuşturucu Eylem Planı (2009-2012) talep azaltımı bölümünün, beşinci hedefin 10. eyleminde, delile dayalı önleme programlarının geliştirilmesi ve kullanımının yaygınlaştırılmasına atıf yapılmaktadır (EMCDDA, 2009).

Avrupa Komisyonu Enerji ve Ulaşım Genel Müdürlüğü de sürüş kabiliyetine, yasadışı uyuşturucu ve yasal ilaç kullanımının etkisini araştırmaya yönelik çalışmaları desteklemektedir. Buna paralel olarak, 18 Avrupa ülkesinde, Avrupa Komisyonun ortak finansal desteği ile DRUID (İlaç, Alkol ve Yasadışı Uyuşturucu Etkisinde Araç Kullanımı) isimli bir proje yürütülmektedir (druid-project.eu, 2009). 2006-2010 yıllarını kapsayan bu projenin amacı, Avrupa ulaştırma politikalarına bilimsel destek sağlamaktır (EMCDDA, 2007:9). Böylece, veriye dayalı bir politika belirlemek olanaklı olacaktır. Bu proje sonunda belirlenecek olan Avrupa temelli düzenlemeler, ülkemiz için de belirleyici olabilecektir.

## Sonuç

Sonuç olarak, trafikte madde testini uygulamaya koymanın birçok yararının olduğuna inanılmaktadır. Trafik kazalarına, uyuşturucu veya uyarıcı yasadışı madde kullanmanın etkisi araştırılmalıdır. Türkiye, ilgili mevzuatında alkolün tersine, bağımlılık yapıcı yasadışı madde kullanmaya sıfır tolerans öngören ülkelerdendir. Uygulamayı ülke genelinde başlatmadan önce, pilot seçilen il veya illerde veya sadece yaralamalı ve ölümlü kazalarda alınacak kan /idrar testleri ile başlatmak yerinde olacaktır.

Uygulamanın yaygınlaşması, bağımlılık yapıcı yasadışı madde kullanımının önlenmesine de önemli katkı yapacağı olasıdır. Ülkemizde uygulamada, sürücüde alkol tespit edilmesi, kaza masraflarını üstlenmede kasko şirketleri açısından son derecede belirleyicidir. Kazaya karışan sürücülerde alkol dışında, karayolları trafik kanununda da ifade edildiği gibi, keyif verici diğer maddelerin tespit edilmesi ve bu durumun sigortaya yansımalarının da caydırıcı etkiye sahip olacağına inanılmaktadır.

## Kaynakça

- Adalet Bakanlığı Ceza ve Tevkif Evleri (CTE) Genel Müdürlüğü, (2008), Türkiye’de Uyuşturucu Suçu Adalet Bakanlığı Ceza ve Tevkif Evleri Genel Müdürlüğü Dış İlişkilerden Sorumlu Daire Başkanlığı Ceza İnfaz Kurumları ve Tutukevleri Araştırma Merkezi Yayını, Ankara.
- Aşıcıoğlu, Faruk, (2008), “Trafik Kazalarına Uyuşturucu Etkisi”, [http://www.polis.web.tr/article\\_view.php?aid=216](http://www.polis.web.tr/article_view.php?aid=216), (e.t: 13.07.2009).
- Doğan, B. Yıldırım, (2007), *TUBİM Talep Azatlımı İLTEM Eğitimi Yayınlanmamış Ders Notları*, TUBİM.

- Driving Under the Influence of Drugs, Alcohol and Medicines, (2009), <http://www.druid-project.eu>, e.t: 06.06.2009).
- Duman, Nurdan, (2009a), “Seçici Önleme”, *Bağımlılık Yapıcı Maddeler ve Bağımlılık ile Mücadele 2009 Türkiye Raporu*-ANKARA: TUBİM
- (2009b), “Madde Bağlantılı Suçlar”, *Bağımlılık Yapıcı Maddeler ve Bağımlılık ile Mücadele 2009 Türkiye Raporu*-ANKARA:TUBİM
- Ege, Rıdvan ve Öner, Olcay, (1986), *Alkol ve Trafik Kazaları*, Ankara: Emel Matbaacılık.
- EMCDDA (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction), (2009a), *Uyuşturucu Kullanımı, Etki Altında Araba Kullanma ve Trafik Kazaları*, Lisbon.
- (2009b), [http://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att\\_66226\\_EN\\_EU%20drugs%20action%20plan%20for%202009-2012-EN.pdf](http://www.emcdda.europa.eu/attachements.cfm/att_66226_EN_EU%20drugs%20action%20plan%20for%202009-2012-EN.pdf), (e.t: 20.06.2009).
- EMCDDA (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction), (2008), *Drug Use, Impaired Driving And Traffic Accidents*, Lisbon.
- EMCDDA (European Monitoring Centre for Drugs and Drug Addiction), (2007a), *Drugs and Driving*, Selected Issues, Lisbon.
- (2007b), *Responding to Drug Driving in Europe Drugs in focus 20*, Lisbon.
- Hancı, İ. Hamit, (2009), “Alkol ve Trafik Kazaları”, [http://www.tubim.gov.tr/Dosyalar/Makaleler/Alkol\\_ve\\_Trafik\\_Kazalari.pdf](http://www.tubim.gov.tr/Dosyalar/Makaleler/Alkol_ve_Trafik_Kazalari.pdf), (e.t:10.04.2009).
- International Centre for Alcohol Policies (ICAP), (2010), [http://www.icap.org/portals/0/download/all\\_pdfs/ICAP\\_Reports\\_English/report11.pdf](http://www.icap.org/portals/0/download/all_pdfs/ICAP_Reports_English/report11.pdf), (e.t:03.04.2010).
- Şam, Bülent, (2009), “Madde Bağlantılı Ölüm ve Ölüm Oranları”, *Bağımlılık Yapıcı Maddeler ve Bağımlılık ile Mücadele 2009 Türkiye Raporu-TUBİM*, Ankara.
- T.B.M.M., (2008), *Türkiye’de Uyuşturucu Başta Olmak Üzere Madde Bağımlılığı ve Kaçakçılığı: Sorunlar ve Öneriler*, Araştırma Komisyonu Raporu, Ankara.



- Trafik Hizmetleri Başkanlığı, (2009), “Trafik Denetleme Faaliyetleri”, <http://www.trafik.gov.tr/>, (e.t: 28.07.2009).
- Türkiye İstatistik Kurumu, (2009), “Sürücü Hataları Kaynaklı Trafik Kazaları”, [http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb\\_id=52&ust\\_id=15](http://www.tuik.gov.tr/VeriBilgi.do?tb_id=52&ust_id=15), (e.t: 27.07.2009).
- UNODC (United Nations Office for Drugs and Crimes), (2008), “Annual Prevalance of Drug Use”, *World Drug Report-2008*. Viyana.
- Uzunkaya, Celal, (2009), [www.trafik.gov.tr](http://www.trafik.gov.tr/), (e.t: 13.07.2009).
- Verimli, Arif, (2009), “Trafikte Uyuşturucu Belası” <http://www.arifverimli.com/yayinlarim/42.html>, (e.t: 28.07.2009).
- Weigend, Thomas, (2006) Trafik ve Ceza Hukuku, Proje Sorumlusu: İçel, Kayıhan; Yayına Hazırlayan: Ünver, Yener , Ankara: Seçkin Yayınevi.
- (2006 b), “Trafikte Esrar Kullanımı”, çev. Hakan Hakeri, *Trafik ve Ceza Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi.
- (2006c), “Ceza Hukukunun Karayolu Trafikindeki Rolü”, çev. Ünver Yener, *Trafik ve Ceza Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi.
- (2006d), “Kayıhan İçel’den Sunuş”, *Trafik ve Ceza Hukuku*, Ankara: Seçkin Yayınevi.
- World Health Organisation, (2009), [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/en/), (e.t: 28.07.2009).

