

Trafik Cezalarının Mali ve Mali Olmayan Amaçları: Türkiye Üzerine Bir Değerlendirme

Betül Hayrullahoğlu¹

Özet

Türkiye’de trafik cezaları, diğer kamu gelirlerinde olduğu gibi hem mali hem de mali olmayan amaçlar taşımaktadır. Türk maliye literatüründe, kamu gelirleri içerisinde özel bir niteliğe sahip olan para cezalarının, diğer gelir türlerinden farklı olarak doğrudan gelir elde etmek amacıyla tahsil edilmediği; para cezalarında asıl amacın cezalandırma ve kurallara uyum olduğu sıklıkla savunulmaktadır. Öte yandan, özellikle trafik cezalarının bütçe gelir tahminlerinde yer alması nedeniyle olağan bir kamu geliri kaynağına dönüştüğü de belirtilmektedir. Bu çalışma, trafik cezalarının mali amacının; caydırıcılık ve yasalara uyum gibi mali olmayan amaçlarını gölgede bırakıp bırakmadığını araştırmaktadır. Sonuç olarak, Türkiye’de tahakkuk eden cezaların sadece yaklaşık yarısının fiilen tahsil edilebildiği; buna karşın tahsil edilen tutarların bütçe hedeflerini karşıladığı hatta aştığı, ancak trafik kazalarında hedeflenen azalmanın sağlanamadığı anlaşılmaktadır. Bu nedenle, Türkiye’de trafik cezalarının sosyal düzen ve güvenliği tesis eden bir araçtan ziyade gelir elde etmeye hizmet eden bir araç olarak işlev gördüğü ve mali amacının mali olmayan amaçlarının önüne geçtiği sonucuna varılmaktadır.

1. GİRİŞ

Trafik cezaları, modern kamu maliyesi sistemlerinde hem mali hem de mali olmayan (extra-fiscal) amaçlara hizmet eden önemli bir kamu geliri türü olarak değerlendirilmektedir. Temel olarak trafik güvenliğini sağlamak, sürücü davranışlarını düzenlemek ve toplumsal düzeni korumak gibi mali olmayan amaçlarla ihdas edilmiş olan bu cezalar, zamanla aynı zamanda kamusal gelir elde etme aracı olarak da öne çıkmaktadır. Bu ikili işlev, trafik cezalarının hangi amacının öne çıktığına ilişkin tartışmaları beraberinde getirmekte ve üzerinde çalışılması gereken bir araştırma alanı oluşturmaktadır.

1 Usak University, betul.hayrullahoglu@usak.edu.tr (ORCID: 0000-0001-6881-8093)

Türkiye’de trafik cezaları, 2918 sayılı Karayolları Trafik Kanunu uyarınca kesilmekte ve merkezi yönetim bütçesine gelir olarak kaydedilmektedir. Ancak son yıllarda bu cezaların tahakkuk ve tahsilat performansları arasındaki farklar, cezaların mali işlevinin öne çıkıp çıkmadığı sorusunu gündeme getirmiştir. Nitekim yapılan bütçe analizleri, Türkiye’de yıllar itibarıyla tahakkuk eden trafik para cezalarının yalnızca yaklaşık yarısının tahsil edilebildiğini göstermektedir. Buna karşın, tahsil edilen tutarların bütçe hedeflerini genellikle karşıladığı, hatta aştığı görülmektedir. Bu durum, trafik cezalarının kamu gelirleri içindeki mali rolünün güçlendiğini, buna karşılık mali olmayan işlevlerinin zayıfladığını ortaya koymaktadır. Trafik cezalarının mali amaçlı bir araca dönüşmesinin, özellikle toplumsal adalet ve uzlaşa bakımından çeşitli olumsuzluklar doğurması muhtemeldir. Bu durum, cezaların caydırıcılığını azaltarak trafik güvenliğini tehlikeye atabileceği gibi, vatandaş-devlet ilişkilerinde güven erozyonuna da yol açabilecektir. Ayrıca, sabit tutarlı para cezalarının düşük gelir gruplarını orantısız biçimde etkilemesi, gelir dağılımı açısından regresif bir etki de yaratmaktadır.

Bu çalışmada, Türkiye’de trafik para cezalarının yıllar itibarıyla tahakkuk ve tahsilat performansları incelenerek, bu cezaların mali ve mali olmayan amaçlar arasındaki dengenin nasıl değiştiği analiz edilmektedir. Çalışmanın temel amacı, trafik cezalarının kamu maliyesi içerisindeki konumunu değerlendirerek, cezaların mali araçtan ziyade düzenleyici bir politika aracı olarak işlevsel hale getirilmesi gerekliliğini tartışmaktır. Bu amaçla öncelikle bir kamu alacağı olarak trafik cezalarının niteliği incelenmekte daha sonra ise trafik cezalarının mali boyutu ele alınmaktadır. Son kısımda ise trafik cezalarının mali amacının öne çıkmasının yol açtığı olumsuzluklar tartışılmaktadır.

2. KAMU ALACAĞI OLARAK TRAFİK CEZALARI

Kamu alacakları; kamu hizmetlerinin finansmanı amaçlayan, kamu gücüne dayanılarak konulan mali yükümlerden kaynaklanan, kamu kurumlarının bütçesinde yer alan ve idari işlemler aracılığıyla tahsil edilebilen gelirlerdir (Karakoç, 2000, s. 25). Bir diğer tanıma göre ise kamu alacakları; devletin yüküm ya da borç ilişkisi sonucunda idari işlemler vasıtasıyla elde etmiş olduğu kamu gelirlerini ifade etmektedir (Öncel vd., 2011, s. 159). Devletin kamu hukukundan doğan kamu gelirleri, ancak tahakkuk aşamasından geçerek kesinleşmeleri ve tahsil edilecek bir aşamaya gelmeleri ile kamu alacağı niteliğini haiz olabilmektedir (Gerçek, 2011, s. 2).

Türk vergi hukukunun kendine özgü bir kavramı olan ve diğer Batı dillerinde tam bir karşılığı bulunmayan kamu alacağı kavramı, Türk mali

yazınına 28.07.1953 tarih ve 8469 sayılı Resmî Gazetede yayımlanan 6183 sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun (AATUHK) ile girmiş bulunmaktadır (Gerçek, 2011, s. 2). 6183 sayılı AATUHK'nin 3'üncü maddesinde kamu alacağı terimi ile 1'inci ve 2'nci maddelerin kapsamına giren alacakların kastedildiği ifade edilmektedir. Bu Kanun'a göre bir alacağın kamu alacağı olarak nitelendirilebilmesi için başlıca iki koşulun birlikte varlığı aranmaktadır. Bunlardan birincisi; alacağın devlete, il özel idarelerine ve belediyelere ait olması, ikincisi ise; niteliği bakımından 6183 sayılı Kanun'un 1'inci maddesinde sayılmış olan alacaklardan olmasıdır. Zira 1'inci madde kapsamına giren alacaklar devlet, il özel idareleri ve belediyelerin sadece kamu hukukundan doğan alacaklarını kapsamaktadır (Candan, 2011, ss. 8-9). Kamu alacaklarının başat özellikleri; kamu hizmetlerinin ifası amacıyla, kanunlara ve zora dayalı olarak alınmaları ve belli kanunlar gereği, devlet gücü ve memurları aracılığıyla tahsil edilmeleridir (Özer, 1979, ss. 16-17). 6183 sayılı Kanun'un 1'inci maddesine göre para cezaları; vergi, resim, harç, ceza tahkik ve takiplerine ait muhakeme masrafı, vergi cezası gibi asli kamu alacakları arasında sayılmıştır. Yine 6183 sayılı Kanun'un 3'üncü maddesinde ise para cezaları teriminin "adli ve idari para cezalarını" ifade ettiği belirtilmektedir.

Adli para cezaları 5237 sayılı Türk Ceza Kanunu'nda (TCK) düzenlenmektedir. Bu cezalar kamu düzenini sağlamaya yönelik olarak yürürlüğe konulan kanuni düzenlemelere aykırı hareketler nedeniyle verilmektedir (Organ & Baran, 2020, s. 795). İdari para cezaları ise 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'nda düzenlenmiş bulunmaktadır. Kanun'un 16'ncı maddesinde bir yaptırım türü olarak düzenlenen idari para cezaları "kabahatler karşılığında uygulanacak olan idari yaptırımlar" olarak tanımlanmaktadır. O halde idari para cezaları kabahat kapsamına giren fiilleri işleyenler kişilere yönelik olarak düzenlenen bir yaptırım türüdür. Kabahatler Kanunu'nun yanında, 4854 sayılı Bazı Kanunlardaki Cezaların İdari Para Cezasına Dönüştürülmesine Dair Kanun kapsamında da çeşitli kanunlarda verilmiş olan cezalar idari para cezasına dönüştürülmüş bulunmaktadır (Organ & Baran, 2020, s. 795). Diğer asli kamu alacaklarını oluşturan para cezalarının, vergi cezalarında olduğu gibi kamu düzeninin tesisi için getirilen yasaklara aykırı hareketler sonucunda uygulandığı belirtilmektedir (Özer, 1979, s. 28). Bu cezalar, vergi vb. mali yükümlülükler gibi devletin kamu gücünün kullanımı aracılığıyla özel kesimden kamu kesimine kaynak aktarımını sağlamaktadırlar (Uluatam, 2012, ss. 297-298). Para cezaları Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu'nun B Cetvelinde Diğer Gelirler altında sınıflandırılmıştır. Adli ve idari olmak üzere iki grupta sınıflandırılan para cezalarından konumuz itibarıyla önem taşıyan idari para cezaları ise kendi

içerisinde dört alt kaleme sınıflandırılmaktadır. Bunlar; Trafik Para Cezaları, Karayolu Taşıma Kanununa Göre Alınan İdari Para Cezaları, Çevre İdari Para Cezaları ve Diğer İdari Para Cezalarıdır.

Vergi vb. kamu gelirlerinin mali amacı kamu harcamalarının finansmanının sağlanmasıdır (Karaş, 2020, s. 90). Türk mali literatüründe kamu gelirleri içerisinde özel bir niteliği haiz olan para ve vergi cezalarının diğer gelir türlerinden farklı olarak doğrudan gelir sağlama amacına yönelik olarak alınmadıkları, para cezalarında asıl amaçlanan suçlunun cezalandırılması iken, vergi cezalarında ise mükellefleri doğru hareket etmeye zorlayarak verginin tam olarak alınmasını sağlamak olduğu belirtilmektedir (Edizdoğan vd., 2012, s. 116)². Çalışmanın ilerleyen bölümünde trafik cezalarının mali amacının, mali olmayan caydırıcılık ve kanunlara uyma amacının önüne geçip geçmediği araştırılmaktadır.

3. TRAFİK CEZALARININ MALİ BOYUTU

Akdoğan (2011) bütçede para ve vergi cezalarına yönelik olarak gelir tahminlerine yer verilmesinin, bunların birer gelir kaynağı olarak değerlendirildiği anlamına gelemeyeceğini belirtmektedir. Zira böyle bir yargının daha çok gelir elde edebilmek amacıyla ceza uygulamasına yol açacak girişimleri bir nevi özendirmek gibi yanlış bir neticeye götüreceği konusunda uyarmaktadır. Akdoğan'a göre bütçede gelir kaynakları arasında ceza adı altında bir kaleme yer verilmesinin nedeni yalnızca sonuç olarak karşılaşılabilecek kamu gelirinin öngörülebilmesidir. Para cezalarında amaç kanunların gereği gibi uygulanmasının sağlanması olduğundan, cezalarla ilgili olarak yapılan gelir tahminlerinin tutturulabilmesi için gelir yaratıcı yönde çaba harcanması da söz konusu olamayacaktır. Öte yandan her ne kadar idari para cezalarının esas amacı mali yani gelir sağlama olmayıp mali olmayan amaçlar yani toplumsal düzeni, adaleti ve güvenliği tesis etmek olsa da bütçe tahminlerinde, ceza gelirleri hedefleri bulunması nedeniyle günümüzde olağan kamu gelirine dönüştüğü de savunulmaktadır (İşler, 2018, s. 48). Tablo 1'de 2023-2025 yılları arasında Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu gelir tahminlerinde yer verilen para cezaları ile bunların toplam genel bütçe gelirleri içindeki payları yer almaktadır.

2 Benzer yönde görüşler için bkz. Akdoğan, 2011, ss. 110-111; Altay, 2015, s. 129; Pehlivan, 2006, s. 97.

Tablo 1: Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu Gelir Tahminlerinde Para Cezaları ve Toplam Genel Bütçe Gelirleri İçindeki Payları (2023-2025)

	2023			2024			2025		
	Tahmini Bütçe Geliri	Genel Bütçe Gelir Tahminleri İçindeki Payı (%)		Tahmini Bütçe Geliri	Genel Bütçe Gelir Tahminleri İçindeki Payı (%)		Tahmini Bütçe Geliri	Genel Bütçe Gelir Tahminleri İçindeki Payı (%)	
Para Cezaları	73.387.417.000	1,95	118.938.078.000	1,42	261.778.047.000	2,07			
Yargı Para Cezaları	1.492.390.000	0,04	2.289.084.000	0,027	4.682.736.000	0,037			
İdari Para Cezaları	22.623.779.000	0,60	41.653.855.000	0,50	44.720.601.000	0,35			
Trafik Para Cezaları	38.560.000	0,0010	92.912.000	0,0011	42.647.000	0,00034			
Karayolları Taşıma Kanununa Göre Alınan İdari Para Cezaları	329.939.000	0,0088	541.455.000	0,0065	1.453.493.000	0,0115			
Çevre İdari Para Cezaları	31.194.000	0,00083	44.902.000	0,00054	463.205.000	0,0037			
Diğer İdari Para Cezaları	22.224.086.000	0,59	40.974.586.000	0,49	42.761.256.000	0,34			
Pay Ayrılan İdari Para Cezaları	15.462.662.000	0,41	23.662.566.000	0,28	67.826.331.000	0,54			
Trafik Para Cezaları	15.462.662.000	0,41	23.662.566.000	0,28	67.826.331.000	0,54			
Vergi Cezaları	33.228.040.000	0,88	49.724.984.000	0,60	141.802.576.000	1,12			
Vergi ve Diğer Amme Alacakları Gecikme Zamları	10.832.921.000	0,29	19.208.556.000	0,23	98.014.005.000	0,77			
Diğer Vergi Cezaları	22.395.119.000	0,60	30.516.428.000	0,37	43.788.571.000	0,35			
Diğer Para Cezaları	580.546.000	0,015	1.607.589.000	0,019	2.745.803.000	0,022			
Yükanda Tanımlanmayan Diğer Para Cezaları	580.546.000	0,015	1.607.589.000	0,019	2.745.803.000	0,022			

Kaynak: 2023, 2024 ve 2025 Yılları Merkezî Yönetim Bütçe Kanunları ve Eklerindeki veriler kullanılarak hazırlanmıştır.

Tablo 1'deki veriler incelendiğinde para cezalarının tahmini genel bütçe gelirleri içindeki payının 2024 yılında 2023 yılına göre azaldığı, ancak 2025 yılında yeniden artış gösterdiği görülmektedir. İdari para cezaları ise her yıl bir önceki yıla göre azalış gösterse de trafik para cezalarının payının 2025 yılında 2024 yılına göre önemli oranda artarak %0,28'den %0,54'e ulaştığı anlaşılmaktadır. Benzer şekilde vergi cezalarının oranı da 2024 yılında 2023 yılına göre azalmış olsa da 2025 yılında 2024 yılına göre artış göstererek %0,60'tan %1,12'ye ulaştığı izlenmektedir.

Çalışmanın odaklanmış olduğu trafik cezalarının mali boyutunun anlaşılması açısından bu cezaların gelir tahminlerinin genel bütçe gelir tahminleri içerisindeki oranlarının yanı sıra bunların tahsilatlarının genel bütçe gelirleri içerisindeki paylarının incelenmesi de önem taşımaktadır.

Tablo 2: Trafik Cezaları Tahsilatları ve Vergi Gelirlerinin Genel Bütçe Vergi Gelirleri İçindeki Payları (%)

	2010	2015	2020	2023	2024	2025*
	Gerçekleşen Gelirleri İçindeki Payı (%)	Gerçekleşen Gelirleri İçindeki Payı (%)	Gerçekleşen Gelirleri İçindeki Payı (%)	Gerçekleşen Gelirleri İçindeki Payı (%)	Gerçekleşen Gelirleri İçindeki Payı (%)	Gerçekleşen Gelirleri İçindeki Payı (%)
Vergi Gelirleri	210.560.388	407.818.455	833.250.502	4.501.109.421	7.305.278.991	6.871.695.984
	85,3	87,4	82,9	88,09	86,29	88,10
Geçir Vergisi	40.392.222	85.755.807	158.841.637	694.044.298	1.527.664.798	1.692.454.150
	16,4	18,4	15,8	13,58	18,04	21,70
Kurumlar Vergisi	20.924.891	33.388.149	105.056.671	786.318.167	890.215.830	843.773.065
	8,5	7,2	10,5	15,39	10,52	10,82
Varaset ve İhtikal Vergisi	215.462	435.266	1.298.103	4.237.750	6.440.106	5.943.099
	0,09	0,09	0,13	0,08	0,08	0,08
Morodlu Taahhütler Vergisi	5.033.145	8.948.684	15.982.712	70.252.809	72.490.661	95.622.026
	2,0	1,9	1,6	1,37	0,86	1,23
Karima Değer Vergisi**	62.533.282	121.070.300	230.760.989	1.455.005.886	2.326.616.832	2.037.805.500
	25,3	25,9	23,0	28,47	27,48	26,13
Özel Tüketicilerin Vergisi	57.285.121	105.922.766	207.283.203	928.197.438	1.451.260.453	1.213.771.294
	23,2	22,7	20,6	18,16	17,14	15,56
Banka ve Sigorta Muameleleri Vergisi	3.570.534	9.171.645	27.069.464	132.741.766	343.538.969	351.815.197
	1,45	2,0	2,7	2,60	4,06	4,51
Şuras Oyunları Vergisi	434.109	842.177	3.463.727	28.401.641	36.685.315	34.463.712
	0,18	0,18	0,34	0,56	0,43	0,44
Özel İletişim Vergisi	4.120.754	4.731.654	4.488.226	16.650.454	30.271.518	29.263.632
	1,67	1,01	0,45	0,33	0,36	0,38
Damga Vergisi	5.082.749	12.044.578	20.963.504	82.601.994	147.826.917	139.614.361
	2,06	2,58	2,09	1,62	1,75	1,79
Dijital Hizmet Vergisi	-	-	1.060.932	10.310.430	20.985.801	19.733.441
	-	-	0,11	0,20	0,25	0,25
Değerli Konut Vergisi	-	-	-	75.208	83.126	91.829
	-	-	-	0,00	0,00	0,00
Konaklama Vergisi	-	-	-	6.834.424	11.734.971	7.964.330
	-	-	-	0,13	0,14	0,10
Trafik Para Cezaları	498.565	1.968.451	5.074.949	17.692.030	43.601.213	44.760.146
	0,20	0,42	0,50	0,35	0,51	0,57

Kaynak: T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, Genel Bütçe İstatistikleri ; * 2025 yılı verileri Ocak-Ağustos dönemleri için geçerlidir. ** Dahilde Alınan KDV Toplamını göstermektedir.

Tablo 2'den elde edilen verilen incelendiğinde trafik cezalarının önemli bir gelir kaynağı olduğu anlaşılmaktadır. Zira trafik cezalarından elde edilen gelir 2010, 2015, 2020 yılları ile son üç yılın tamamında veraset ve intikal vergisi gelirlerinden yüksektir. Benzer şekilde 2023 yılı hariç diğer yıllarda trafik cezalarından şans oyunları vergisinden elde edilen tahsilattan da daha yüksek gelir elde edilmiştir. 2020 yılından itibaren trafik cezalarından elde edilen hasılatın, özel iletişim vergisi hasılatlarını da aştığı görülmektedir. Yine trafik cezaları, son yıllarda yürürlüğe giren dijital hizmet vergisi, değerli konut vergisi ve konaklama vergisinden hatta bunların toplamından da yüksek gelir getirmektedir. Bu açıdan bakıldığında trafik cezalarının bazı vergilerden daha çok gelir getirdiği ve bütçe gelirleri içerisinde azımsanamayacak bir paya sahip olduğu söylenebilecektir.

Her ne kadar trafik cezaları bütçe için azımsanamayacak bir gelir yaratsa da elbette bu durum bu cezaların mali amaçla alındıklarının ya da mali amacın mali olmayan amaçların önüne geçtiğinin bir kanıtı olmayacaktır. Ancak bu cezaların sonuç itibarıyla gelir yaratıcı nitelikte olsalar da esas amaçları olan önleme, caydırma ve kanunlara uymayı sağlama fonksiyonlarını yerine getirdiklerinden bahsedilebilmesi için her şeyden önce ödenmiş olmaları gerektiği açıktır. Bu bakımdan yıllar itibarıyla trafik cezalarına ilişkin bütçe hedefleri ile tahakkuk ve tahsilat tutarlarına bakılması faydalı olacaktır. Zira tahakkuk ettirilmesine rağmen tahsil edilemeyen trafik cezaları esas amacını yerine getiremeyecek, tahsil edilen cezalar sınırlı da olsa gelir yaratarak mali amacın asıl amacın önüne geçmesine yol açacaktır.

Avci (2021) de çalışmasında para cezalarının tahmin ve tahsil kabiliyetlerini inceleyerek asli amaç olan önleme, caydırma ve uslandırmanın mali amacın gerisinde kaldığı sonucuna ulaşmıştır.

Tablo 3'te son 10 yıla ait trafik cezalarının bütçe hedefleri ile tahakkuk ve tahsil kapasitelerine ait veriler yer almaktadır.

Tablo 3: Trafik Cezalarının Tahakkuk, Tahsilat ve Bütçe Hedefleri (2016-2025) (Bin TL)

	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Tahakkuk	5.452.943	5.435.044	6.841.468	8.667.856	12.381.935	13.977.977	18.730.467	30.423.462	72.082.338	83.099.052
Tahsilat	2.420.717	2.193.292	2.930.294	3.881.980	5.074.949	6.721.839	9.383.102	17.692.030	43.601.213	44.760.146
Tahsilatın Tahakkuku Karşılama Oranı (%)	44,4	40,4	42,8	44,8	41,0	48,1	50,1	58,2	60,5	53,9
Bütçe Hedefi	2.195.854	2.429.907	2.785.925	2.735.445	3.978.667	5.008.261	9.330.175	13.826.526	20.527.990	55.042.427
Tahsilatın Bütçe Hedefini Karşılama Oranı (%)	110,2	90,3	105,2	141,9	127,6	134,2	100,6	128,0	212,4	81,3

Kaynak: T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı, Genel Bütçe İstatistikleri, 2016-2025; * 2025 yılı verileri Ocak-Ağustos dönemleri için geçerlidir.

Tablo 3'ten de izlenebileceği üzere son on yıllık dönemde tahakkuk eden trafik cezalarının ortalama yarısı tahsil edilebilmektedir. Ancak tahsilatın bütçe hedefini karşılama oranına bakıldığında ise 2017 yılı hariç tahsilatların bütçe hedeflerini aştığı görülmektedir. Özellikle 2024 yılında bu oran %212,4'e kadar çıkmıştır. Tablodaki veriler 2025 yılına ilişkin olarak ilk sekiz aylık dönemi yansıtmaktadır. Kalan dört aylık dönemde bu hızla devam edilmesi halinde elde edilecek tahsilatın bütçe hedefini aşacağı ve yaklaşık %122 gibi bir orana ulaşacağı anlaşılmaktadır. Kesilen cezalarının yalnızca yarısının tahsil edildiği bir ortamda bu cezaların caydırıcı ve usandırıcı olamadığı sonucuna varılabilecektir. Bu tablodan çıkan sonuç trafik cezalarının bütçe hedeflerini karşılayan bir gelir kaynağı olmanın ötesine geçemediğidir. Trafik cezalarının esas amacına ulaşmasındaki başarısızlığını trafik kaza istatistikleri ile de izlemek mümkündür. Tablo 4'te 2015-2024 yılları arasında yaşanan trafik kazalarına ilişkin veriler yer almaktadır.

Tablo 4: Karayolu Trafik Kazası İstatistikleri 2015-2024

Yıl	Trafığe Kayıtlı Araç Sayısı	Toplam Kaza Sayısı	Ölümlü Yaralanmalı Kaza Sayısı	Maddi Hasarlı Kaza Sayısı	Ölü Sayısı	Yaralı Sayısı
2015	19.994.472	1.313.359	183.011	1.130.348	7.530	304.421
2016	21.090.424	1.182.491	185.128	997.363	7.300	303.812
2017	22.218.945	1.202.716	182.669	1.020.047	7.427	300.383
2018	22.865.921	1.229.364	186.532	1.042.832	6.675	307.071
2019	23.156.975	1.168.144	174.896	993.248	5.473	283.234
2020	24.144.857	983.808	150.275	833.533	4.866	226.266
2021	25.249.119	1.186.353	187.963	998.390	5.362	274.615
2022	26.482.847	1.232.957	197.261	1.035.696	5.229	288.696
2023	28.740.492	1.314.136	235.071	1.079.065	6.548	350.855
2024	31.301.389	1.444.026	266.854	1.177.172	6.351	385.117

Kaynak: Türkiye İstatistik Kurumu, Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2025

Tablo 4 verilerinden de görülebileceği gibi Türkiye'de 2015 ve 2024 yılları arasında pandeminin gerçekleştiği 2020 yılı hariç toplam kaza sayısında sürekli bir artış söz konusudur. Her ne kadar bu artışın trafiğe kayıtlı araç sayısındaki artışla orantılı olabileceği de düşünülebilirse de özellikle ölü ve yaralı sayılarının yüksekliği trafik cezalarının asıl amacını yerine getirmede yetersiz olduğunu göstermektedir. Nitekim İçişleri Bakanı Ali Yerlikaya da yapmış olduğu açıklamasında 2024 yılında trafik denetimlerini bir önceki yıla göre 41,3 milyon artırmalarına rağmen yalnızca 197 insanın ölümünün

önüne geçtiklerine dikkat çekmiştir (Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı, 2025).

Tüm bu veriler ve açıklamalar doğrultusunda Türkiye’de trafik cezalarının hedeflenen tam tersi olsa da mali amacının mali olmayan esas amaçlarına nazaran öne çıktığı sonucuna ulaşılmaktadır.

4. TRAFİK CEZALARININ MALİ AMACIN ÖNE ÇIKMASININ SAKINCALARI

Türkiye’nin 2030 yılı sonuna dek can kayıplarını yarı oranda azaltmak, 2050 yılında ise tamamen sıfırlamak hedefi bulunmaktadır (Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı, 2025).

Bu kapsamda trafik cezalarında caydırıcılığı artırmak amacıyla 214 Sıra Sayılı Karayolları Trafik Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi hazırlanmıştır. Bu Kanun Teklifi çalışmanın kaleme alındığı Ekim 2025 itibariyle Türkiye Büyük Millet Meclisinde görüşülmekte olup, yasalaşması beklenmektedir.

Yapılacak bu yeni düzenlemelere ait haberler yayınlanmaya başladığından beri özellikle hız sınırlarının çok düşük olduğu, ceza tutarlarının çok yüksek olduğu ve cezaların kazaları önlemekten ziyade bütçeye gelir sağlamak amacıyla düzenlendiğine yönelik kamuoyunda tepkiler olduğu bilinmektedir. Her ne kadar bireylerin mali yükümlülüklerle ilişkin negatif tepkileri bu yükümlülüklerin niteliği gereği normal karşılansa da özellikle ceza tutarlarının yüksekliği konusunun üzerinde önemle durulması gerekmektedir. Zira vergilerin psikolojik sınırlarının aşılmasının negatif sonuçlarının yüksek trafik cezaları sonucunda bireylerde oluşması muhtemeldir.

Şüphesiz en etkili para cezası, ödenebilendir. Para cezalarının uygulanamaz ve takip edilemez hale getirilmesi, iktisadi şartlara uydurulamaması, kısaca ödenmez ya da ödenemez tutarlara çıkarılması halinde amacına ulaşması da güçleşecektir (Avcı, 2021, s. 47). Bunun neticesinde trafik cezalarının mali olmayan esas amaçlarından ziyade yalnızca mali amacının gerçekleşmesi riski söz konusu olacaktır.

Trafik cezalarının mali olmayan amaçlarının mali amacın gölgesinde kalmasının yol açacağı olumsuzluklar şu şekilde sıralanabilir:

- Trafik cezalarının regresif yapısı nedeniyle gelir dağılımında adaletsizliği artırıcı bir etki doğacaktır. Yüksek tutarlı cezalar zengin bireyler için caydırıcı olmazken, düşük gelirli bireyler aleyhine orantısız bir yük doğurabilecektir. Bu durumun sosyal adalete zarar vereceği açıktır.

- Tahakkuk eden trafik cezalarının yalnızca yarısının tahsil edilebilmesi ancak bu rakamların bütçe hedeflerini aşması bu cezaların mali amacının öne çıktığı düşüncesini güçlendirecektir. Bu durum cezalara karşı önyargıların ve tepkilerin artmasına neden olacağı gibi toplumsal kabulünü de güçleştirecektir. Bunun neticesinde cezaların caydırıcılığı azalacak ve bireyler tarafından salt bir maliyet unsuru olarak görülmekten öteye gidemeyecektir.

- Trafik cezalarının mali amacının öne çıkması bireylerin adalet duygularını zedeleyerek devlete duydukları güvenin ve vergiye gönüllü uyumlarının zarar görmesine yol açabilecektir. Bireyler tarafından cezaların asli amacı göz ardı edilerek salt mali amaçla tahsil edildiği algısı kurallara uyumdan ziyade devlete ve cezalara karşı bir tepkiye yol açabilecektir.

- Trafik cezalarının mali amacının öne çıkması sonucu toplumsal kabulünün güçleşmesi trafik sorunlarının çözümü için faydasız kalmalarına yol açacaktır. Zira bu sorunların çözümü ancak trafik kurallarını benimseyen ve uyan bir kültürün oluşması ile mümkün olabilecektir.

- Son olarak trafik cezalarının mali amacının öne çıkması araçlardaki vergi oranlarının çok yüksek olduğu ve asgari ücrete oranlandığında satın alım gücü en düşük ülkelerden birinde yaşadıkları gerçeğiyle birlikte vatandaşların temel bir ihtiyaç olan ulaşım erişimlerini kısıtlayacaktır.

5. SONUÇ

İdari para cezaları altında yer alan bir kamu alacağı olan trafik cezaları diğer kamu gelir türlerinde olduğu gibi mali ve mali olmayan amaçları bulunan cezalardır. Türk mali literatüründe çoğunlukla kamu gelirleri içerisinde özel bir niteliği haiz olan para ve vergi cezalarının diğer gelir türlerinden farklı olarak doğrudan gelir sağlama amacına yönelik olarak alınmadıkları, para cezalarında asıl amaçlananın cezalandırma ve kurallara uyma olduğu savunulmaktadır. Öte yandan trafik cezalarının özellikle bütçede gelir tahminlerine yer verilmesi nedeniyle olağan bir kamu gelirin dönüşüğü görüşünü savunanlar da bulunmaktadır.

Türkiye’de uygulanan trafik cezalarına yönelik olarak özellikle yakında yasalması beklenen yeni düzenlemeler neticesinde eleştiriler yapılmaktadır. Öte yandan Türkiye’de uzun yıllardır çözülemeyen trafik sorunlarının olduğu ve özellikle ölümlü ve yaralanmalı kazaların azaltılması gerektiği de bir gerçekliktir. Bu kapsamda yapılması gereken trafik kurallarının bireyleri korumak üzere getirilmiş olduğu ve asıl amaçlarının bireyleri kurallara uymaya yönlendirmek olduğu bilincinin toplumda kabul görmesini sağlamaktır. Ancak Türkiye’de trafik cezalarının toplumda kabul görmekten ziyade tepkiye karşılandıkları anlaşılmaktadır. Bunda bu cezaların mali

amacının mali olmayan amaçlarını gölgede bırakmasının etkili olduğuna inanılmaktadır.

Türkiye’de tahakkuk ettirilen trafik cezaların ancak yarısının tahsil edilebilmesi, buna karşın tahsil edilen tutarların bütçe hedeflerini karşılaması hatta aşması ancak buna rağmen trafik kazalarının azaltılmasında hedeflenen seviyeye gelinememesi Türkiye’de trafik cezalarının toplumsal düzeni ve güvenliği tesis etmekten ziyade yalnızca gelir yaratan birer araç oldukları ve mali amacının mali olmayan amacının önüne geçtiğini göstermektedir. Böyle bir sonucun trafik cezalarının caydırıcılığını azaltacağı, bireylerin adalet duygularını zedeleyeceği, sosyal eşitsizliği artıracığı ve kamu politikalarında amaç kaymasına yol açacağı birer gerçekliktir. Her ne kadar trafik cezaları kurallara uymayanları cezalandırmak ve yasalara uyumlarını teşvik etmek amacıyla varlığı gerekli bir yaptırım türü olsa da bu kuralların iktisadi gerçeklere uyumlu olması da şarttır.

Trafik sorunlarının çözümünde asıl başarıyı sağlayacak olan kurallara uyan bir toplumsal kültür oluşturmak olduğundan, trafik cezaları ile birlikte bireylerin bilinçlendirilmelerine yönelik eğitimlerin artırılması, para cezalarından ziyade zorunlu eğitimlerin uygulanmasının hem daha etkili olacağı hem de bu cezaların toplumsal kabullerini artıracığı düşünülmektedir.

Kaynaklar

- Akdoğan, A. (2011). *Kamu maliyesi*. Ankara: Gazi Kitabevi.
- Altay, A. (2015). *Kamu maliyesi teorisi, gelişimi ve kapsamı*. Ankara: Seçkin Yayıncılık.
- Avcı, M. A. (2021). Para Cezalarında Eksen Kayması. *Maliye Çalışmaları Dergisi*, (66), 19-49. <https://doi.org/10.26650/mcd2021-981758>
- Candan, T. (2011). *Açıklamalı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkında Kanun*, Ankara: Maliye ve Hukuk Yayınları.
- Edizdoğan, N., Çetinkaya, Ö., & Gümüş, E. (2012). *Kamu maliyesi*, Bursa: Ekin Yayınevi.
- Gerçek, A. (2011). *Kamu alacaklarının takip ve tahsil hukuku*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- İşler, İ. (2018). Türkiye’de Kamu Geliri Olarak Para Cezalarının Mali Boyutunun Değerlendirilmesi. *Gümrük ve Ticaret Dergisi*, (13), 48-57.
- Karakoç, Y. (2000). *Kamu alacaklarının tahsili aşamasında ortaya çıkan ve vergi yargısında çözümlenen uyumsuzluklar*. Ankara: Yetkin Yayınları.
- Karaş, E. (2020). *Refah iktisadi bağlamında optimal vergi arayışı Türkiye örneği*. Bursa: Ekin Yayınevi.
- Organ, İ., & Baran, T. (2020). İdari ve Adli Para Cezalarının Karşılaştırılması. *Ömer Halisdemir Üniversitesi İktisadi ve İdari Bilimler Fakültesi Dergisi*, 13(4), 792-808. <https://doi.org/10.25287/ohuiibf.733602>
- Öncel, M., Kumrulu, A., & Çağan, N. (2011). *Vergi hukuku*. Ankara: Turhan Kitabevi.
- Özer, İ. (1979). *Kamu alacaklarının tahsili teorisi ve Türkiye’de uygulaması*. Ankara: Türkiye ve Orta Doğu Amme İdaresi Enstitüsü Yayınları No: 187.
- Pehlivan, O. (2006). *Kamu maliyesi*. Trabzon: Derya Kitabevi.
- T.C. Hazine ve Maliye Bakanlığı Muhasebat Genel Müdürlüğü (2025). *Merkezi Yönetim Bütçe İstatistikleri*. 13 Ekim tarihinde <<https://muhasebat.hmb.gov.tr/merkezi-yonetim-butce-istatistikleri>> adresinden erişildi.
- Türkiye Cumhuriyeti İçişleri Bakanlığı (2025). *İçişleri Bakanımız Sayın Ali Yerlikaya Trafikte Yeni Döneme İlişkin Bilgiler Verdi*. 13 Ekim tarihinde <<https://www.icisleri.gov.tr/icisleri-bakanimiz-sayin-ali-yerlikaya-trafikte-yeni-doneme-iliskin-bilgiler-verdi>> adresinden erişildi.
- Türkiye İstatistik Kurumu (2025). *Karayolu Trafik Kaza İstatistikleri, 2024*. 13 Ekim tarihinde <<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Karayolu-Trafik-Kaza-Istatistikleri-2024-54056>> adresinden erişildi.
- Uluatam, Ö. (2012). *Kamu maliyesi*. Ankara: İmaj Yayınevi.
- 7427 Sayılı 2023 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu. T.C. Resmî Gazete (32060 Mükerrer, 31.12.2022).

- 7489 Sayılı 2024 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu. T.C. Resmî Gazete (32416 Mükerrer, 31.12.2023).
- 7535 Sayılı 2025 Yılı Merkezi Yönetim Bütçe Kanunu. T.C. Resmî Gazete (32769 Mükerrer, 31.12.2024).