

Türkiye Cumhuriyeti’nde Yol Vergisi Uygulamalarının Sosyo-Ekonomik Sonuçları¹

Socio-Economic Results of Road Tax Applications in Turkey Republic

Alparslan UĞUR* Ezgi ALTUNDAĞ**

Makale Geliş Tarihi / Received :30.04.2021
Makale Kabul Tarihi / Accepted :10.05.2021

ÖZET

Osmanlı Devleti’nde Tanzimat’ın ilanına kadar olan sürede yolların yapımı devlet hazinesinden karşılanmış fakat Tanzimat’ın ilanından sonra ekonomik sıkıntılar sebebiyle ülkenin altyapısı için gereken harcamalar yapılamamıştır. Bundan dolayı 1861 yılında zorunlu çalışma yükümlülüğü ilan edilmiştir. Çıkarılan kanuna göre 18-60 yaş aralığındaki her erkeğe 5 senede 20 gün yol inşaatlarında çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Osmanlı Devleti’nin yıkılmasıyla beraber yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti, ekonomik yetersizlik nedeniyle bazı baş vergilerini uygulamaya aynen devam etmiştir. Yol vergisi de uygulanan baş vergilerinden biridir. Çalışmamızda; halk üzerinde önemli etkiler bırakan yol vergisinin, Cumhuriyet Dönemi boyunca ekonomik, sosyal, demografik ve siyasi sonuçları dönemin gazete arşivlerine dayalı olarak analiz edilmiştir.

Anahtar Kavramlar: *Yol Vergisi, Zorunlu Çalışma, Sosyo-Ekonomik Yaşam*

ABSTRACT

In the Ottoman Empire, the construction of the roads was covered by the state treasury in the period until the declaration of the Tanzimat, but after the declaration of the Tanzimat, it has not been possible to perform the necessary expenses for the infrastructure of the country due to the economic difficulties. Therefore, compulsory labour obligation was declared in 1861. According to the enacted law, it has been legislated for every male between the ages of 18-60 to work in road construction for a period of 20- day in 5 years. Upon the collapse of the Ottoman Empire, the newly established Republic of Turkey has remained to apply some capitation taxes because of the economic inability. In our study, the economic, social, demographic and political consequences of the road tax, which had a significant impact on the public, throughout the Republic Period, have been analysed based on newspaper archives of the period.

Keywords: *Road Tax, Forced Labor, Socio-Economic Life*

¹ Bu çalışma Doç. Dr. Alparslan Uğur danışmanlığında Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Maliye Anabilim Dalı’nda Ezgi Altundağ tarafından yazılan “Sosyal ve Ekonomik Sonuçları ile Osmanlı Devleti’nden Cumhuriyete Miras: Yol Vergisi” adlı tezden türetilmiştir.

* Doç. Dr. Kırıkkale Üniversitesi İİBF Maliye Bölümü, alparslanugur@hotmail.com, ORCID NO: 0000-0001-8881-1745

** Maliye Bilim Uzmanı, altundagezgi@gmail.com, ORCID NO: 0000-0003-3386-1061

GİRİŞ

Yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nde, ekonomik ve sosyal alanlarda çalışmalar yapılarak ilerlemeler kaydedilmeye çalışılmış fakat bu süreçte yol yapımına bir bütçe ayıramamıştır. Cumhuriyet İdaresi; Osmanlı Devleti’nde ikamet eden 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkekleri, yol yapım çalışmalarında 5 senede 20 gün olacak şekilde bedeni vergi mükellefi yapan yol vergisinin, yeni Türkiye Cumhuriyeti’nde de aynen uygulanmasına karar vermiştir. Yapılan kanunlarla dönemin şartlarına göre yol inşaatının çalışma sürelerinde, muafiyet durumunda ve nakdi ifa için belirlenen miktarlarda değişimler ve düzenlemeler yapılmış ve yol çalışmalarının devamlılığı sağlanmaya çalışılmıştır. Cumhuriyet döneminde bir yıl içerisinde iki taksit olarak nakdi ifa edilen vergi, herkesten aynı miktarda alınmış ve bu durumda bir çiftçi ile bir milyoner aynı oranda vergi ödemek zorunda kalmıştır. Bedeni nakdinin tahsil edilmesinde ilk olarak yerel yönetimler, muhtarlıklar, il özel idareleri, belediyeler ortak bir iş birliği içerisinde verginin tahsil işlemlerinde görevlendirilmiş, vergi tahsilatında meydana gelen sıkıntılardan dolayı tahsil işlemleri merkezi yönetim tarafından yapılmaya başlanmış ve toplanan tutarlar ilgili kurumların bütçelerine aktarılmıştır. Çalışmamızda; Osmanlı Devleti’nin ardından yeni kurulan Türkiye Cumhuriyeti’nde devam eden yol vergisinin kaldırılmasına kadar olan süreç ekonomik, sosyal, demografik ve siyasi sonuçlarıyla tartışılmıştır.

1. OSMANLI DEVLETİ YOL VERGİSİ UYGULAMALARI

Osmanlı Devleti’nde 19. yüzyıla gelindiğinde askeri yenilgilerle birlikte çöküş dönemi birçok alanda kendini göstermiş bu durumdan yol örgütü de etkilenmiştir. Çöküntüye uğrayan yol örgütlerinin yeniden düzenlenmesi için 23 Şubat 1848 yılında yayınlanan “Memalik-i Mahruse-i Şahane Yolların Tanzim ve Tevsiyesi Hakkında Nizamname” ile yol vergisi kabul edilmiş, 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkeklerin 5 senede 20 gün olmak üzere yol inşaatlarında çalıştırılması zorunlu tutulmuştur (Atam, 2012:122). Çıkarılan bu nizamnamede yol vergisi için mükellef tutulan kimseler cuma ve pazar günleri tatil olmak üzere Mayıs ayından itibaren Kasım ayı başına kadar yükümlülüklerini devlet tarafından ücret ile tahsis edilen işçilerle birlikte yerine getireceklerdir (mad. 21). Her sancakta kendi ahalesindeki işçi miktarı yol mühendisleri tarafından belirlenecek ve kaymakamlıklara bildirilecektir (mad. 23). Vergi yükümlülerinin çalışmaları gereken 20 günlük süre içerisinde ihmal ve tembellik yaptıkları kanaati gelirse çalışmadıkları günlerin 2 katı çalışma durumu söz konusu olacaktır (mad. 24). Nizamnamede devlet memurları, imamlar, mektep hocaları, papazlar, hahamlar ve yol çalışmasına yönelik kayıt defterlerini doldurmakla görevlendirilmiş kişiler vergiden muaf tutulmuşlardır (Akkuş & Yıldırım, 2017:521-522). 1890 yılında Turuk ve Muabir Nizamnamesiyle yapılan düzenleme ile yol vergisi mükellefiyeti oldukça sınırlı hale getirilmiş, mükellefiyetlik yaşı 18’den 20’ye yükseltilmiştir. Bunun yanında ise her sene dört gün bedenen çalışma veya bu dört güne tekabül eden mesainin bedelinin ödenmesi ile mükellefiyetin ifa edilmesi hükmü kabul edilmiştir (Gönüllü, 2011:294).

2. CUMHURİYET DÖNEMİ YOL VERGİSİ UYGULAMALARI

Osmanlı Dönemi’nde uygulanan yol vergisi kanunu çeşitli yıllarda farklılıklar gösterse de Cumhuriyet dönemi boyunca 1952 yılına kadar uygulanmıştır. Cumhuriyet döneminde alınmakta olan baş vergileri; Bedel-i Askeri, Bedel-i Nakdi, Tarik-i Bedeli Nakdisi ve Ağnam Vergisi’dir. Kuruluşun ilk dönemlerinde Kurtuluş Savaşı’nın finansmanını sağlamak amacıyla toplanan bu

vergiler daha sonra Cumhuriyet döneminde de alınmaya devam edilerek devlet ekonomisine katkı sağlama düşüncesi güdülmüştür (Akgül, 2001:120).

2.1. Tarik-i Bedeli Nakdisi

Milli mücadele döneminin devam ettiği bu süreçte yürütme mercii olan Türkiye Büyük Millet Meclisi Hükümeti, yolların onarımı ve yenilerinin açılması hakkında yeni bir hukuki düzenleme yapmıştır. Meclis'e 11 Mayıs 1920 yılında Kastamonu Milletvekili Sabri Bey tarafından Tarik-i Bedeli Nakdisi Kanun Tasarısı sunulmuş ve 10 maddeden oluşan tasarı 21 Şubat 1921 tarihinden itibaren yürürlüğe girmiştir. Kanunun bazı maddeleri aşağıdaki şekilde açıklanmıştır (Gönüllü, 2011:300-301; Akgül, 2001:68-69):

- Osmanlı topraklarında ikamet eden 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkek nüfusu Tarik-i Bedeli Nakdisi ile mükelleftir. Ancak engel durumu olanlar, raporla belgelendiren yoksul kişiler, silah altında bulunan askerler ve Tarik-i Bedeli Nakdisinin yerine getirilmesinde hizmet eden köy ve mahalle imamları ve muhtarları bu mükellefiyetten muaf tutulmuştur. Tarik-i Bedeli Nakdisinin tutarı yereldeki rayiç dikkate alınarak dört işçiye ödenen ücret esas alınarak il meclislerince takdir ve tespit olunacaktır. Tarik-i Bedeli Nakdisi Hazine tarafından maaş alan bütün memurlar için zorunludur. İl genel meclislerince belirlenen aylarda maaşlardan kesinti yapılarak iki taksitte tahsil edilecektir. Tarik-i Bedeli Nakdisi köy ve mahallenin ihtiyar heyeti tarafından tahsil olunur veya mükellef tarafından mal sandığına yatırılır. İkinci taksitten sonra toplam verginin %85'ini toplayarak sandığa teslim eden ihtiyar heyetine %5'i geçmemek üzere il genel meclislerince belirlenecek gelir verilir. Tarik-i Bedeli Nakdisini ödemeyenler bu yükümlülüklerini köy ve kasabalarına üç saati aşmayan yerlerde dört gün bedenen çalışarak yerine getirecektir. Yol vergisi yükümlülüğünü nakden ve bedenen yerine getirmeyenler devlete itaat etmeyenler gibi cezalandırılacaktır.

Dönemin Cumhuriyet yöneticileri; *“önümüzdekilere yetişmek için bir hayli hızlı yürümeye mecburuz. Ancak süratli yürümek için de iyi yollara ihtiyaç vardır. Ayaklarımız henüz yarı çamurlu yollar üzerinde yürümektedir. İşte hedefimiz; evvela iyi yollar, sonra süratli yürümek ve böylece milletlerarası büyük yarışmada layık olduğumuz safta yerimizi almak”* düşüncesinden hareket etmişler ve bu dönemde hız kesmeden ulaşım sorunlarını ortadan kaldırmak için çalışmışlardır (Haykır, 2011:203-204).

2.2. Yol Mükellefiyeti Kanunu

Cumhuriyetin ilk yıllarında Türkiye Büyük Millet Meclisi, ülkenin mali anlamda belli bir düzene kavuşması için birçok çalışma yaparken vergi kanunlarını da dönemin şartlarına göre düzenlemiştir. Bu düzenlemeler doğrultusunda yeni birçok vergi kanunu yapılırken yol vergisi hakkında da yeni bir hukuki düzenleme yapılmıştır. 19 Ocak 1925 tarihli ve 542 sayılı 23 maddeden oluşan “Yol Mükellefiyeti Kanunu” 23 Şubat 1926 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Yol Mükellefiyeti Kanunu ile Tarik-i Bedeli Nakdisi Kanunu yürürlükten kaldırılmıştır. Kanunun bazı hükümleri şunlardır (Gönüllü, 2011:301; Akgül, 2001:80-81):

- Türkiye’de ikamet eden erkek nüfus 18 yaşından 60 yaşına kadar yol mükellefiyetine tabidir. Ancak maluliyeti sabit fakirlerle, talebe ve silah altında bulunan ordu ve jandarma mensubu ve hayatta 6 çocuğu bulunanlar bu mükellefiyetten muaftır. Yol mükellefiyeti, senede 6 günden az ve on iki günden çok olmamak üzere il genel meclisince her sene belirlenecek zaman içerisinde vaziyeti ve kuvveti yerinde bir işçinin görebileceği işten ibarettir. Yol mükellefiyetine tabi olan kişilerin bedeni mükellefiyetleri buldukları vilayetlerin sekiz saat mesafesindeki yollarda çalışmasıyla sınırlandırılmıştır. İnşa halinde bulunan yollar bazı köylere 8 saatten uzak bir mesafede ise genel meclislerin kararıyla, nahiye yollarının inşasında da çalışabilirler. Yol mükellefiyeti nakdi olarak da ifa edilebilir. Mükellefiyetlerini nakden ifa etmek isteyenler için, il genel meclisince her sene mahalli amele yevmiyesinin ortalama miktarından az olmamak üzere tayin edilecek nakdi bedeli mükellef oldukları günlere göre il genel meclisinin tespit edeceği aylarda iki taksit ile ödemeleri gerekmektedir. Yol mükellefiyeti genel ve hususi bütçeden maaş alan bütün memurları kapsamaktadır. Memurların taksit zamanlarına tesadüf eden aylarda, devlet tarafından maaşlarından tevkif suretiyle nakden kesinti yapılır. Tahsil edilen yol bedeli nakdisi, münhasıran yol yapımı, tamiri ve bunların muhafazasını sağlamak gibi yol işleri için kullanılır. Yol mükellefiyeti ile mükellef olan her fert ikamet ettiği veya ticaret yaptığı ya da memur olduğu mahallede mükellefiyetini nakden ifa eder.

Kanunla daha önceki muaf tutulanlara ilaveten talebeler ve hayatta 6 çocuğu olanlar da muafiyet kapsamına alınmış, çalışma süresi senede 6 günden az ve 12 günden çok olmamak üzere il genel meclislerinin yetkisine bırakılmıştır. Nakdi olarak ifa edilecek tutar yereldeki amele yevmiyesinin ortalama miktarından az olmamak üzere il genel meclislerince tespit edilecektir. Memurlardan da kesinti yoluyla vergi alınacak ve yol vergisine ilişkin alınacak tutarlar sadece yol yapım ve muhafazası için kullanılacaktır.

2.3. Şose ve Köprüler Kanunu

Şose ve köprüler için verilen yasa tasarısı, yapılan tartışmaların ardından 2 Haziran 1929 tarihinde 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu adıyla Resmi Gazetede yayımlanmıştır. Kanun dahilinde Türkiye Cumhuriyeti’nin sınırları içinde bulunan tüm yol ve köprülerin yapım ve onarım işlemleri Nafia Nezaretine verilmiştir (Saroğlu, 2010:34). 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu; 4 fasıl ve 25 maddeden oluşmaktadır. Kanunun önem arz eden bazı maddeleri ise şunlardır (1525 Sayılı Şose ve Köprüler Kanunu, 1925):

- Türkiye’de sakin 18 yaşından (18 dahil) 60 yaşına (60 dahil) kadar olan bütün erkek nüfus yol mükellefiyetine tabidir. Yol mükellefiyeti bedenen ve bizzat çalışmak istemeyenler tarafından nakden ifa edilir ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle, hayatta beş evladı olanlar ve bilumum mekteplerde tahsilde bulunanlarla silah altındaki ordu ve Jandarma efradı yol mükellefiyetinden muaftır. Türkiye’de oturan ve ellerinde kanunen ikamet tezkeresi bulunan ve bulunması gereken yabancılar Türkiye’de altı ay ikamet ettikleri takdirde yol mükellefiyetine tabidirler. Türkiye Cumhuriyeti ile siyasi ilişkilerde bulunan devletlerin diplomatları memurları yol vergisinden muaftır. Bir senelik bedeni mükellefiyet, kuvveti yerinde olan bir

amelenin on günde yapabileceği iş miktarından ibarettir. Bir günlük iş miktarı Nafia Vekaletince belirlenir. Mükellef, nakdi olarak ödeme yapacaksa senede 8 lira ödeyecektir. Buna yol parası denir. İl genel meclislerince tespit edilecek zamanlarda iki taksitte ödenmektedir. Taksit zamanları valiler tarafından 1 ay öncesinden ilan edilir. Mükellef amele bulunduğu vilayet dahilindeki yol ve köprü işlerinde çalıştırılır. Mükellefiyetlerini bedenen ifa etmeyi tahakkuk ettikleri halde bunu yapmayanlar veya mükellefiyetlerini ikmal etmeden inşaat yerlerini bırakanların yol mükellefiyetleri nakden tahsil edilir. Yol vergisi ile mükellef olanların isimleri muhtar ve ihtiyar meclisleri tarafından her senenin şubat ayı başından nisan ayı sonuna kadar tespit edilir ve mayıs ayı içerisinde tahakkuk ettirilir. Mükellefiyetini nakden ve bedenen ödemek isteyenlerin isimleri cetvellerde işaretlenir. Muhtar veya vekiline tahsil edilecek yol parasının %60'ını tahsil ettiği zaman tahsilatın %1'i, tahsilatın %75'ini tahsil ettiği zaman %2'si bundan yukarı tahsil yaptığı zaman %3'ü aidat olarak verilir. Tahsildarlara %75 tahsilat için %1 ve daha yukarı tahsilat için %2 ikramiye verilir. Yol mükellefiyetlerini yerine getirmekten kaçanlar nakdi bedelin %50 daha fazlasını ödeyeceklerdir. Yol parası bu kanunda belirlenen yerlerden başka yerlere sarf edilemez.

Uygulama aşamasında alınacak vergi tutarları ve çalışma sürelerinde farklılıklar söz konusu olmuş, toplanan paralar yol dışında bütçe açıklarını kapatmak amacıyla kullanılmış, mükelleflerin zorla yollarda çalıştırılması zaten yoksul olan halkı daha da fakirleştirmiştir. Bir baş vergisi niteliğindeki yol vergisinin kaldırılmasına yönelik ilk çalışma 1949 yılında kabul edilmiş olan Yol İşleri İçin Benzinden Alınan Vergi Hakkındaki Kanun ile yapılmış ve bu dönüşüm 1952 yılında kabul edilen yasa ile tamamlanmıştır (Küsmenoğlu, 2010:296-297). Yol Vergisi Kanunu, 25 Şubat 1952 tarihinde kabul edilen 5889 sayılı “Akaryakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu” ile kaldırılmış, o zamana kadar vergi borcu olanlar affedilmiştir. 5889 sayılı kanuna göre benzinin her litresinden 14 kuruş, gazyağından 7 kuruş olmak üzere yol vergisi alınması kararlaştırılmıştır (Özdemir, 2013:244).

3. CUMHURİYET DÖNEMİ YOL VERGİSİ UYGULAMALARININ SOSYO-EKONOMİK SONUÇLARI

Cumhuriyet dönemi yol vergisi uygulamaları ekonomik, sosyal, demografik ve siyasal sonuçlar olarak inceleme kapsamına alınmış, dönemin gazete haberlerinden yararlanılmıştır.

3.1. Yol Vergisi'nin Ekonomik Sonuçları

Dönemin Başbakanı İsmet İnönü, 1928 yılında Türkiye Büyük Millet Meclisi'ndeki “Hükümete Güvenoyu İstemi Hakkındaki Konuşmasında” yol vergisinin etkin bir şekilde toplanmadığını şu sözlerle ifade etmiştir (Neziroğlu & Yılmaz, 2014:129): “Efendiler, ulaşım konusundan bahsederken yol konusuna özellikle değineceğim. Size 1929 senesi yol faaliyetimizin genel hesabını izah edeceğim. Ülkemizde iki milyon yol mükellefi kayıt edilmiştir, sekiz milyon liralık kısım para ile 280.000 vatandaş bedeni mükellefiyeti tercih ederek borçlarını ifa etmişlerdir....Yapılmış olan yol işlerinin kayıtları önümdedir. Bu rakamları dikkatle inceledim. İlk olarak 13 milyon 600.000 nüfusumuzda 18-60'a kadar olan mükellef sayısı iki milyondan fazladır.

Ardından 7 milyon kadar yol parası ve 280.000 amele ve 2 milyon yol mükellefi kaydımız olduğu halde yol kanunundan verim alamamaktayız. Bu demek oluyor ki kaçırıyoruz...”

Yeni Türkiye'nin ilk yıllarında yol vergisi kapsamında vergilendirme ilkeleri tam olarak uygulanmamıştır. 7 Haziran 1929 Cumhuriyet Gazetesinin Tarik Bedeli Fazlalaşıyor mu haberinde (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Haziran 1929); *“Tarik bedeli nakdisinin 15 liraya çıkarılacağı yazılmıştı. Muhasebei Hususiye Müdürü Cemal Bey: Yeni Kanun henüz bize tebliğ edilmemiştir. Bizim bildiğimiz kanun Tarik Bedelini 8 lira tespit etmiş ve 2 lira zam için selahiyet vermiştir. Şimdiki halde bildiğimiz bundan ibarettir”* diyerek çıkan dedikodularla ilgili net bir bilgi verememiştir. Bu tür haberler mükelleflerin vergilendirme yetkisini elinde bulunduran devlete karşı olan güvenini kırmıştır. Vergilemede belirlilik ilkesinin uygulanamaması ve verginin tahsil edileceği süreçte vergi miktarının değiştirilmesine dair haberler veyahut değiştirilmesi için meclise sunulan kanun tekliflerinden dolayı vatandaşla devlet arasında güven bunalımı olmuştur.

Dönemin iktisatçılarından Doktor Celal Muhtar Bey yol vergisi hakkında; *“Tarik bedeli çok ağırdır. 12 lirayı bir köylü kolay kolay ödeyemez. Çünkü arpanın okkası 5 kuruştur. Köylü yol parası vermek için 240 okka arpa satmalıdır”* ifadelerini kullanmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 25 Kanuni-evvel 1930). 1930'da ekonomik buhranın etkisi ile buğday başta olmak üzere hububat fiyatları 1928-1929'dan 1932-1933'e kadar %60 kadar düştükten sonra 1930'ların sonlarına kadar aynı düzeyde kalmıştır. Bu nedenle köylü ektiği buğdayı, arpayı düşük fiyatlardan satmış emeğinin karşılığını alamamıştır (Bakar, 2013:4). Nitekim Yunus Nadi Cumhuriyet'teki yazısında ürünün azlığını ürünün çokluğu ile kıyaslamış; *“Bunun birincisinde açlıktan ölme tehlikesi vardır. İkincisinde ise yalnız tokluk içinde çekilebilecek bir sıkıntı vardır...Beşeri hayatı ezen hayatı ucuzluğundan ziyade pahalılığıdır”* ifadelerini kullanmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 17 Haziran 1930). Hayat pahalılığı artarken, vergilere gelen zamlar ile gelirlerin çoğu vergilere ve yüksek fiyatlı gereksinimlere harcanmaktadır. Bu süreçte Cumhuriyet gazetesi artan vergiler ile ilgili “en ağır vergi” adı altında bir anket düzenlemiştir. Anket sonuçlarına göre halk üzerinde en fazla olumsuz etki bırakan vergi “yol vergisi” olmuştur. *“Halkın çoğuna en ağır gelen vergi yol vergisidir. Çünkü bu vergi dilenciden tutunuz da milyonere varıncaya kadar bir derece üzerine tarh edilmiştir. Diğer vergilerin kolaylıkla tahsil edilmesine gelince, herkesin gelirine göre belirlenen ve her memleketin ana mahsulü toplandıktan sonra istenilirse herkes kolay bir şekilde tahsil eder ve kimsenin itiraz etmeye hakkı kalmaz”* (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Teşrinisani 1930). Anketin sonuçlarına göre en ağır vergi olan yol vergisiyle ayda binlerce lira kazanan tacir ile bir rençper aynı düzeyde vergilendirilmiştir. *“Ayda yüzlerce lira kazanan bir tacir veyahut maaş alan bir memur için on, on iki lira vermek etki yaratmayacaktır. Ancak kış günlerini boş geçiren, bazı günler işi olmadığı için kazancından harcamak durumunda kalan rençperler için on, on iki liranın etkisi oldukça yüksektir. Ömründe onluk banknotu görmeyen çoban bu vergiyi ödemekte oldukça zorlanmaktadır...Bütün mükellefleri aynı miktarda bir vergi ile mükellef tutmak tarhta görülen kolaylıklardan ileri geliyor. Hiç olmazsa mükellefin yetenek ve kazançları dikkate alınmalıdır.* (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Teşrinisani 1930). 1931 yılında Ankara'da yapılan ziraat kongresinde yol vergisinin toplanamaması hakkında şu sözler dile getirilmiştir; *“Doğrudan doğruya zirai vergi olmakla beraber mükelleflerin %80-85'i çiftçi olan yol vergisinden de bahsedilmelidir. Eskiye nazaran son dönemlerde yol vergisinin tarihinde bir artış meydana gelmiş olsa da bu yeterli değildir. Bugün alınmakta olan yol vergisi için bir çiftçi ve iki oğlu otuz lira yol vergisi vermekle yükümlüdür. Ancak çiftçi yol parasını ödemek için çok defa hayvanını satmakta veya işlerinin en*

yoğun olduğu süreçte yol inşaatında çalışmaya zorlanmaktadır...” (Cumhuriyet Gazetesi, 11 Kanunisanı 1931).

Cumhuriyet Gazetesi’nin 16 Ekim 1931 tarihli haberinde; “*Yol parası vermeyenlerin yollarda mutlaka amele olarak çalışmaları için ilkbahar ve sonbahar mevsimlerinde ikişer aylık 2 devre mevcuttur. Bunlardan biri dün başlamıştır. Geçen sene İstanbul’da yol parası vermeyen 20.000 kişi vardı. Bunlardan ancak 800’ü gelmişti. Bu sene yol parası vermeyenlerin miktarı 5000 TL’dir. Bunların yollarda 8 gün çalışmaları lazım gelmektedir*” haberi yer almaktadır (Cumhuriyet Gazetesi 16 Ekim 1931). 1929 yılında başlayan buhrandan dolayı hem hayat pahalılığı hem de işsizlikten kaynaklı birçok vergi tahsil edilememiştir. Yol vergisinden istisna gösterilen “fakir” kimselerin gelir aralığı kanunda belirtilmemesinden dolayı tüm erkekler mükellef sayılmışlardır. Buna karşı Encümenlerin bir düzenlemesi olmuştur. Buna ilişkin 23 Ocak 1932 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde; “*Yol vergisi kanunu, fakirleri bu vergiden istisna etmektedir. Daimi Encümen bu münasebetle kimlere fakir deneceğini tespit etmiştir. Encümene nazaran kazançları 40 liradan aşağı olan kimseler fakirdirler*” haberi yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 23 Kanunisanı 1932). Buna göre 40 liradan daha az kazananlar yol vergisinden istisna tutulmuştur. “*Daimi encümenlerin yaptıkları bu açıklamanın ardından yol vergisinden istisna edilenlerin içerisinde malulen sıkıntısı olma şartı da eklenmiştir. Malulen sorunu olmayıp 40 lira kazananlar yol vergisi mükellefi olmaya devam etmişlerdir*” (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Kanunisanı 1932).

Yol vergisindeki usulsüzlükler halkı canından bezdirmiştir. En büyük sorun yol parasını tahsil eden mahalle mümessillerinin hatalarıdır. Nitekim 19 Nisan 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde; *Yol paralarının mahalle mümessilleri tarafından iyi tahakkuk ettirilmediğini gören Vilayet Meclisi, Belediye Mahalle mümessilleri ile beraber yol paralarının resmi memurlar tarafından tahakkuk ettirilmesine karar vermiştir*” haberi söz konusudur (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Nisan 1935). 17 Haziran 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde; “*Şimdiye kadar bu işi yapan mahalle mümessilleri yol parasına ait kanunu hakkı ile bilmedikleri için 18 yaşından küçük 61 yaşından büyük olanlarla asker, talebe ve çocukları da yol parasına tabi tutmuşlar ve bu suretle cetvellere geçirmişlerdi*” ifadeleri yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 17 Haziran 1935). 9 Ağustos 1935 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde ise; “*Yol mükellefiyeti yasasına göre, yol parası tahakkuk cetvellerini tanzim eden mahalle mümessillerine, her mükellef başına dört kuruş bir ücret verilmesi lazım gelmektedir...Cetveller üzerinde yapılan incelemelerde bazı mahalle mümessillerinin kadınları da mükellef sayarak cetvele ithal ettikleri görülmüştür. Hatta bazı cetvellerde ev köpeklerinin bile yazıldığı görülmüştür*” haberi yer almıştır. Yapılan usulsüzlük ve hataların artışından dolayı çeşitli önlemler alınmıştır. (Cumhuriyet Gazetesi, 9 Ağustos 1935). Halkın yol mükellefiyetinin bedenen ve maddi anlamda ciddi bir yük oluşturduğuna ilişkin artan şikayetlerine rağmen vergi aynen uygulanmaya devam etmiştir.

Türkiye tarihinde karneli yıllar olarak anılan 1940’lı yıllar, hayat pahalılığının varlığını iyice hissettirdiği, vergi oranlarına yapılan zamların arttığı bir dönemdir. Bu dönemde yol vergisi ve diğer vergiler uygulanmaya devam etmiştir. 9 Eylül 1942 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde, “*Nafla Vekaleti tarafından hazırlanan yol vergisi layihası yakında Başvekalete sevk edilecektir. Yol vergisi 6 liradan başlamakta, diğer vergi nispetlerine göre 36 liraya kadar yükselmektedir*” haberi yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 9 Eylül 1942). 28 Ağustos 1943 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde yer alan Burhan Felek’in Dar Gelirlilere Hükümet Yardımı adlı köşe yazısında; “*1943 yılında bir*

memurun eline 100 lira geçtiği kabul edildiğinde Ağustos ayı harcamaları; 20 lira şeker parası, 6 lira yol vergisi, 40 lira kömür bedeli, 17 lira Amerikan bezi ve 20 lira muhtelif ev kirası olarak toplamda 103 lira kadar hesaplanmaktadır. İşte yemesi, içmesi dahil olmadığı halde beş nüfuslu bir memur ailesi ay sonu bile gelemeden 3 lira borçlu çıkmaktadır” ifadelerini kullanmaktadır (Cumhuriyet Gazetesi, 28 Ağustos 1943). Yazıda memurun sonuçta ya Amerikan bezini satacağı ya da tefeciden borç alacağı dile getirilmekte, hayat pahalılığı tüm gerçekleriyle anlatılmaktadır. Artan pahalılık ve vergi intiharlara sebep olmuştur. Nitekim 29 Ocak 1931 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde “M. Kemalpaşa kazasına tabi Çatılıbüyük nahiyesinden bir köylü, yol parası vermemek için belindeki bıçağı göğsüne saplayarak parayı almaya gelen memurun önünde intihar etmiştir” haberi yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Kanunisanı 1931).

Yol vergisi mükellefinin çoğunluğunu oluşturan köylü kesim, üretim yapmış olsa bile ürününü satamadığı için para kazanamamış bu nedenle de vergi borcunu ödeyememiştir. Savaşın etkileri devam ederken halk, ekmek gibi temel ihtiyaçlarını karne usulü ile almaya başlamıştır. Karne uygulamasının yol vergisi tahsilinde de uygulanması söz konusu olmuştur. “Belediye tahakkuk memurları yeni yıla ait yol vergisi tahakkukuna başlamışlardır. Şimdiye kadar yol vergisi, memurlar tarafından teker teker evlere ve müesseselere gidilmek suretiyle tarh edilmekteydi. Verilen karar üzerine bu usul değiştirilmiş ve tahakkuk işlemlerinin tamamının, ekmek karnesi için mahalle birliklerine verilen imzalı aile fişleri üzerinden yapılması uygun görülmüştür. Böylece, sırf ekmek karnesi almak maksadıyla fazla gösterilen nüfus sayısı da meydana çıkarılmış olacaktır” haberi yapılmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 19 Mart 1944). Yapılan uygulama ile hem aile içerisindeki erkek nüfus belirlenmiş hem de yol vergisinin tahsilatına harcanan memur maaşları azaltılmıştır. 1944 yılından sonraki süreçte yol vergisine yapılan zamlar halkı zor duruma düşürmüş aynı zamanda devlet vergiden verim sağlayamamıştır. Hem hayat pahalılığı hem de işsizlikle başa çıkmaya çalışan halk, yol vergisi ve diğer vergilere gelen zamlardan oldukça şikâyetçidir.

Tablo-1: Şose ve Köprüler İnşaatına Yardım Karşılığı Sağlanan Gelirler

(ŞKYİK) ve Vergi Gelirleri İçindeki Payı

Yıllar	ŞKYİK Gelirleri	ŞKYİK/Vergi Gelirleri	Yıllar	ŞKYİK Gelirleri	ŞKYİK/Vergi Gelirleri
1929	3.155.708	2,3	1940	1.616.028	0,7
1930	3.397.358	2,6	1941	1.513.587	0,5
1931	1.243.166	1,2	1942	1.779.903	0,2
1932	1.178.999	0,9	1943	3.199.093	0,4
1933	747.113	0,6	1944	5.144.360	0,7
1934	773.896	0,5	1945	2.224.585	0,4
1935	1.010.005	0,6	1946	3.214.372	0,4
1936	442.999	0,2	1947	4.541.610	0,4
1937	1.838.423	0,9	1948	5.178.473	0,5
1938	1.551.341	0,8	1949	6.423.224	0,5
1939	1.292.108	0,6			

Kaynak: (Küsmenoğlu, 2010:295).

Tablo 1’de Şose ve Köprüler İnşaatına Yardım Karşılığı Sağlanan Gelirler (ŞKYİK) ve toplam gelirler içindeki %’si verilmiştir. 1929 ve 1930’lu yıllarda toplam gelirlerin sırasıyla %2,3’ü ile %2,6’sına sahip olan ŞKİYK gelirlerinin toplam gelirler içindeki oranı yıllar itibariyle düşmüştür. Toplam gelirlerdeki yüzdelerde çok büyük değişiklikler olmasa da özellikle 1940’lı yıllardan sonra ŞKİYK gelirlerindeki rakamsal artış dikkat çekicidir.

Tablo-2: Nafia Vekaletince Karayollarına Harcanan Paralar ve Yapılan İşler (1940-52)

Yıl	Harcanan T.L	Yapılan Yeni Yol (km)	Yapılan Büyük Köprü (Adet)	Bakım Altındaki Yolun Yekünü (km)
1940	9.271.867	281	8	-
1941	8.977.481	523	7	-
1942	11.383.690	357	2	-
1943	15.440.464	432	2	830
1944	15.462.424	389	-	2.150
1945	8.162.724	454	5	3.860
1946	17.602.419	122	11	5.063
1947	17.256.785	356	14	10.849
1948	28.860.790	350	10	12.590
1949	63.169.015	349	33	15.424
1950	68.927.878	466	29	18.363
1951	97.113.407	526	57	21.876
1952	185.002.682	561	114	20.920

Kaynak: (Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, 1958).

Tablo-2 görüldüğü üzere II. Dünya Savaşı’nın etkileri ve yapılan harcamalar bu dönemde yol yapımını etkilemiş ve yapılan yollarda sınırlı bir yükseliş görülmüştür. Savaş yıllarında yapılan yollar ve köprülerin askeri olarak stratejik öneme sahip olmasından dolayı belli başlı yollara harcamalar gerçekleştirilmiştir. II. Dünya Savaşı ve daha sonraki birkaç yıllık süreçte yol yapımı için bir yol teşkilatı kurulamamıştır. Devlet, vilayet ve köy yollarının bakım ve onarımlarını farklı birimlere bırakmıştır. Avrupa’da sanayi devriminin gerçekleşmesiyle makineleşmeye geçilmesine rağmen ülkemiz modern tekniklerin gerisinde kalmış ve yol meselesinde istenilen başarı elde edilememiştir. İnsan gücüne dayalı olarak yapılan yolların savaş sürecinde harap ve viran olması

kaçınılmaz bir son olmuştur (Saroğlu, 2010:47). Özellikle 1950’lerden sonra yol harcamalarında gözle görülür bir artış söz konusudur.

Tablo-3: Yol Vergisini Nakden ve Bedenen Çalışarak İfa Edenler (1933-1943)

Yıllar	Nakden Vergi Verenlerin Sayısı	Bedenen Çalışan Mükellef Sayısı	Toplam	Nakdi Vergi Verenler (%)	Bedenen Çalışanlar (%)
1933	1.328.823	680.457	2.009.280	66,13	33,87
1934	1.453.114	711.126	2.164.240	67,14	32,86
1935	1.444.911	615.898	2.060.809	70,11	29,89
1936	1.636.001	564.776	2.200.777	74,34	25,66
1937	1.680.867	501.892	2.182.759	77,01	22,99
1938	1.790.522	384.444	2.174.966	82,32	17,68
1939	1.636.694	366.701	2.003.395	81,70	18,30
1940	1.786.141	250.293	2.036.434	87,71	12,29
1941	1.741.773	101.141	1.842.914	94,51	5,49
1942	1.971.767	30.913	2.012.680	97,96	1,54
1943	2.138.050	901.446	3.039.496	70,34	29,66

Kaynak: (Küsmenoğlu, 2010:294).

Tablo-3’te görüldüğü gibi 1933-1943 yılları arasında yol vergisi mükelleflerinin nakden ödeme güçlerinin olmamasından dolayı bedenen çalışarak vergisini ödeyenlerin sayısı azımsanmayacak derecededir. Şehirlerde yaşamlarını sürdüren ve geçimlerini günlük yevmiye parası ile sağlayan işçiler bu durumdan ağır bir biçimde etkilenmektedir. Ödeme gücü yerinde olmayan işçiler ise bedenen çalışarak bu yükümlülüğü yerine getirmeye çalışmaktadırlar. Bedenen çalışma yükümlülüğünün nakde çevrilmesi halinde ise zengin ve yoksulun aynı miktarda ödeme yapacak olması, bu verginin adaletsiz olduğunu göstermektedir (Küsmenoğlu, 2010:293).

3.2. Yol Vergisi’nin Sosyal Sonuçları

Cumhuriyet’in ilk yıllarında yaşanan kriz ve mali sıkıntılar demiryolları, köprüler ve karayollarının onarım ve yapımında halktan alınacak nakdi ve bedeni vergilerin kullanılmasına yol açmıştır. Sivas demiryolunun açılışında konuşma yapan İsmet İnönü’nün bu konudaki tepkilere karşı verdiği yanıt şöyledir (Sezer, 2010:145): “Eğer vergilerimizin ağırlığı, çektiğimiz sıkıntılar bu en zaruri ihtiyaçtan doğmuş ise milletin varlık meselesi için fedakarlık ettiği meydandadır. Varlık meseleleri ne yazık ki fedakarsız, sıkıntısız tahakkuk etmiyor. Varlık meselelerinde sıkıntıya, fedakarlığa tahammül etmeyen milletlerin halinden, akibetinden örnek getirmemi ister misiniz...?”

Yol vergisini ödemeyenlerin bedenen zorlu şartlar altında yollarda çalıştırıldıkları gazete haberlerinden anlaşılmaktadır. 9 Nisan 1929 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde “*Tarik bedeli nakdisini vermediklerinden dolayı bilfiil yollarda çalıştırılacakların listesi muhasebeci tarafından hazır edilmiştir. Vergi bedelini ödemeyenler Haziran'dan itibaren Beykoz yolunda çalıştırılacaktır*” şeklinde bir haber yapılmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 9 Nisan 1929). 7 Eylül 1929 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde, “*Tarik Bedeli Nakdisi'nin ifasında ikinci taksit müddetinin geldiği halde hala birinci taksiti ödemeyen mükellefler mevcuttur. Gerekli yaptırımların yapılması için maliye şubelerine tamim gönderilmiştir. Taksitlerini ödemeyen mükellefler yol yapımlarında çalıştırılacaktır*” haberi yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 7 Eylül 1929). Aynı gazetenin 26 Eylül 1929 tarihli haber; “*15 kişi dün kafile halinde vilayete müracaat ederek tarik-i bedeli nakdisini vermeyeceklerini ve bedenen çalışmak istediklerini söylemişlerdir....Yol mükellefiyetini bedenen ifa etmek isteyenlerin sayısı çoğalmaktadır*” var olan durumu özetlemektedir (Cumhuriyet Gazetesi, 26 Eylül 1929). 1929 yılında yol yapım çalışmalarında bedeni mükellefiyetlerin ifa edilmesi için mayıs ayı itibariyle sevkler başlanacağı belirtilmektedir. “*...Tarik bedelini bedenen ifa etmeyi taahhüt etmiş olanların Kanlıca- Beykoz yoluna sevklerine başlanacaktır. Bunlar ekmek ve yiyecekleri kendilerine ait olmak üzere 10 gün çalıştırılacaklardır*” (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Nisan 1929). Mükelleflerin hem bu süreçte vergi vermek için ağır işlerde çalışıyor olması hem de yiyeceklerini kendilerinin getiriyor olması üzerlerine ayrıca bir yük yüklemek anlamına gelmektedir. “*Mart ayı itibariyle 1932 yılında tahsiline başlanan yol vergisini yapılan düzenlemeler ile birlikte İstanbul vilayetinde ödemeyenlerin sayısı azdır. 1926, 1927, 1928 yıllarında yalnızca Çatalca köyü civarında yol vergisi tahsil edilemeyen kişi sayısı 8000 kişi civarındadır. 1932 yılında ise Çatalca Köyünden 3000 kişi yol vergisini vermemiştir. Yol vergisini ödemeyen köylüler ise yol inşaatlarında 36 gün boyunca çalıştırılacaklardır. Ancak ifa günleri hasat zamanına denk gelmesinden dolayı 36 gün mütemadiyen çalışamayacaklarını belirterek bu sürecin ikiye ayrılması için talepte bulunmuşlardır. Köylülerin talepleri geri çevrilmemiş 18 gün Nisan ve 18 gün Mayıs ayında olmak üzere çalışma günleri belirlenmiştir*” (Cumhuriyet Gazetesi, 2 Nisan 1932). 1933 yılının Kasım ayına ait bir haberde; “*Yol vergisinin tahsilinin bitmesinin ardından vergi borcunu ödemeyenler vilayet dahilinde yeniden yapılan veya tamir edilen yollarda çalıştırılmaktadırlar. Bundan dolayı geçen yıl vergi vermeyenlerden üç bin sekizi altışar gün çalışmış; borçlarını ödemiş yüz kişilik kafile Hadımköy – Yassıviran, Karamürsel – Yalova yollarında çalıştırılmaktadır. Geriye kalan dört bin beş yüz kişilik bir kafile de önümüzdeki ilkbaharda çeşitli yollarda çalışmak suretiyle borçlarının ifasını gerçekleştireceklerdir*” ifadeleri geçmektedir (Cumhuriyet Gazetesi, 26 Teşrinisani 1933).

Yol vergisini hem nakdi hem de bedenen ödemeyenler hapis cezasıyla cezalandırılmaktadır. 29 Nisan 1939 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde; “*Tarik bedelini taahhüt edip de vermeyenlerin Tahsili Emval Kanununa nazaran malları satılacak yoksa hapsedileceklerdir. Bu uygulamaya birkaç günden beri başlanmıştır*” haberi yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Nisan 1929). 25 Kanuni-evvel 1930 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde ise; “*Adapazarlı bir okuyucunun aktardıkları şu şekildedir; yol vergisi Adapazarı'nda geçen sene olduğu gibi bu sene de 13 liradır. Hapishaneler bu vergiyi ödeyemeyen birçok zavallı vatandaşı ile doludur. Bu vatandaşlar esasen sabahtan akşama kadar iş aradıkları halde bulamayan işsiz, fakir kimselerdir. Hatta 13 liraya mukabil ötesini, berisini satarak 10 lira bularak verenler bile gene hapisten kurtulamıyorlardır*” ifadeleri söz konusudur (Cumhuriyet Gazetesi, 25 Kanuni-evvel 1930). İlgili yıllarda hapis cezası alan mahkumlar ve yol vergisini ödemeyip hapishanelere gönderilen mükelleflerin sayıları oldukça

fazladır. Vilayet hapishanelerinin doluluk oranlarının artmasından dolayı cezalarının üçte ikisini dolduran ve hallerini düzelttikleri hususi komisyonca tespit edilen mahkumların, devlet şimendifer inşaatlarında, belediye müesseselerinde, resmi inşaatta, genellikle yol inşaatlarında çalıştırılacakları bildirilmiştir. Hazırlanan bildirin ardından İstanbul’da 70 kadar mahkumun çalışmaya gönderileceği belirtilmiştir. “İnşaatlarda çalıştırılan mahkumlara gün için asgari olarak amele ücretinin üçte biri oranında yevmiye verilecektir. Verilen bu yevmiyelerden vergiler haricinde hiçbir tevkifat yapılamayacaktır” (Cumhuriyet Gazetesi, 24 Teşrinisani 1932).

İnsan gücü ile yol yapımı ve onarımında can kayıpları, sakatlanmalar gibi birçok durum meydana gelmiştir. Bunlar daha çok yol yapımı hakkında bilgisizliklerden kaynaklanan kayıplardır. 1929 yılında kış mevsiminin şiddetli geçmesi nedeniyle kapanan yollar ve yollarda kalan arabalar ve trenler olmuştur. “İstanbul’da Yedikule’den Kızılçeşmeye giden geçit, kardan tamamen kapanmıştır. Şehremaneti amele göndererek bu geçidi açtırmak istemiş, ameleden dördü maalesef 10 dakika zarfında donmuştur. Daha sonra şimendifer kumpanyası iki makine ile bu yolu açmaya çalışmıştır ancak pek başarılı olamamıştır.” (Cumhuriyet Gazetesi, 4 Şubat 1929). 1933 yılından itibaren ülkemizde demiryolu yapımında ikinci atılım evresi başlamıştır. “Bir Karış Fazla Şimendifer” sloganından “Türk Sermayesi, Türk Bilgisi, Türk Müteahhidi ve Türk İşçisi ile demiryolu” sloganına geçiş yapılmış, yabancı yardım alınmadan iş tamamlama hamlesi söz konusu olsa da dönemin yüksek mühendislerinden Fevzi Akkaya’nın deyişiyle “bir avuçluk döviz için avuç dolusu babayiğitler feda edilmiştir”. Örnek verilecek olursa; Batıbel Tüneli inşaatında çalıştırılmakta olan amelelerin %60’ı silisyum taşıyan tozları solumalarından dolayı “silikoz” denilen akciğer hastalığına yakalanmışlar ve zor bir tedavi sürecine rağmen hayatlarını kaybetmişlerdir (Batmaz vd., 2006:89-90).

Yapılan arşiv taramalarında, haberler her ne kadar Türkiye’nin tamamını kapsamaya çalışmış olsa da dönemin şartları gereği genel olarak İstanbul ve Ankara üzerine yoğunlaşmıştır. 1937 yılında İstanbul ile ilgili meydana gelen sorunları Peyami Safa “Para ve İmkan” adlı köşe yazısında dile getirmiştir: “...Biliyoruz ki şehrin içinden yol vergisi diye toplanan para, hususi bir kanunla şehrin dışına harcanıyor. Belki yalnız bu kanun yüzünden İstanbul içi bataklık dışı asfalt, yeryüzünde eşi görülmemiş bir belde haline gelmiştir. Yedi yüz bin kişi çamur içinde gezerken, yedi otomobil asfaltta gzmektedir...” (Cumhuriyet Gazetesi, 14 İkinci Kanun 1937). Dönemin köşe yazarlarından Safaeddin Karanakçı, 1930’ların sonunda Türkiye’nin genel durumundan şöyle söz etmiştir: “...Köylerde sanayileşmiş köylüler parmakla gösterilecek kadar azdır. Köylümüzün iktisadi kalkınması için alınan bazı vergilerin uygun bir şekilde indirilmesi doğru olacaktır. Yolu olmayan, kazancı kasaba ve şehirlilerin gelirine oranla çok az olan köylüden yol vergisi istemek ve vergi matrahında bir fark gözetmemek doğru değildir. Mükellefin vergi mevzundan istifade edebilmesi için gelirinin göz önünde bulundurulması gerekmektedir. Yol vergisi kanunu, köylü üzerinde iki şekilde tatbik eder. Köylü, vergiyi nakden vermek istemezse, umumi veya hususi idareye ait yollarda amele olarak çalışır. Mükellefiyeti nakden ifa etmek isterse her ne suretle olursa olsun vergiyi ödemediği takdirde Tahsili Emval Kanunu’na göre işlem görür, haczedilecek eşyası bulunamayan köylü hapsedilir...” (Cumhuriyet Gazetesi, 27 Mayıs 1938).

Tarik Bedeli, doğuşundan itibaren mükellef olarak sadece erkekleri kapsamıştır. Ancak Cumhuriyet’in kuruluşundan sonra kadın haklarına verilen önemin artması ve kadınların topluma entegre edilmesine dair çabaların gelişmesi nedeniyle kadınların sosyal hayatta sağladıkları

eşitliklerin her durumda sağlanmasına dair görüşler ortaya çıkmaya başlamıştır. Yol vergisi mükellefi olan erkekler, kadınların da yol vergisi vermesi gerektiğini hatta gerekirse yol yapım ve onarım çalışmalarında bedeni ifayı yerine getirebileceklerini iddia etmişlerdir. “... Her erkek bütçesinden 5 lirayı yol parası olarak verecek veya bu paranın ödenebileceği müddetçe yol inşaatında çalıştırılacaktır. Bu mükellefiyetten yalnız ticaretle, memurlukta, doktorlukta, avukatlıkta erkeğe rakip olan, belediye üyeliğinde rakip olacak ve polislikle vekillikle erkeklerle boy ölçüşmeye kalkışan kadınlar muaftır...Hiç olmazsa şu yol parasını neden kadınlar vermiyorlar onlar gezmiyor mu?” olarak belirtilen fikirlere dönemin kadın birliği üyelerinden bir hanım şöyle cevap vermektedir: “...Bugün erkeğin eline bakan birçok hanım yol vergisine tabi tutulursa kadının mükellefiyetini de erkek yüklenmiş olacaktır. Sonra yol parasını vermeyen kadınların yol inşaatında yapacakları iş, erkeklerin çalışmasından elde edilecek faydadan daha az olacaktır. Kadınların daha az yol yürüyecekleri düşünülürse yol parasının kadınlardan daha az alınması daha adilane olur” (Cumhuriyet Gazetesi, 18 Mayıs 1930). Kadın birliği üyesinin açıklamasına göre kadınlardan yol vergisinin alınmasının ardından kendi vergi yükünü zor karşılayan erkeklerin aynı vergiyi iki kere ödemek zorunda kalacakları açıkça belirtilmektedir. Kadınların, erkekler ile her hakka aynı düzeyde sahip olma istekleri dışında “şayet erkeklerle aynı haklara sahip olmayı düşünüyorsunuz o zaman vergi de verin” düşüncesi 1930’lardan 1940’lı yıllara kadar sürmüştür. 16 Haziran 1941 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde Kadınların Yol Vergisi adlı yazıda çalışan kadınlardan da yol vergisi alınması gerektiği ifade edilmiştir. “Bugünkü içtimai heyetimizde kadınla erkek arasında hiçbir fark kalmamıştır. Türk kadınları da, Türk erkekleri gibi siyasi ve medeni bütün haklardan istifade etmektedirler. Milletvekili seçiyorlar, milletvekili seçiliyorlar. Vilayet ve belediye meclislerine aza seçiyorlar ve seçiliyorlar. Resmi dairelerde en yüksek makamlar kendilerine açıktır....Her nimet bir külfet mukabili olduğuna göre erkek vatandaşların katlandığı mükellefiyetlerin bütünü onlara da bir zaruret olmalıdır. Kadınların kazanç vergisi ve buna benzer diğer vergileri verdikleri halde yol vergisinden muaf tutulması hem eşitsizlik hem de haksızlıktır...Kendilerinden yol vergisi alınacaklar hakkında “çalışan kadınlar” tabiri yerine “çalışan veya herhangi bir suretle kazanç ve geliri olan kadınlar” tarifinin kullanılması uygundur. Aksi takdirde mesela tütün ameleliğinde otuz kuruş yevmiye ile ömür tüketen kadınlar bu verginin mükellefleri arasına girdikleri halde binlerce gelire refah içinde yaşayan kadınlar verginin dışında kalmış olurlar” (Cumhuriyet Gazetesi, 16 Haziran 1941). Yine 15 Temmuz 1941 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde Burhan Felek köşe yazısında kadınlardan yol parası almanın haklı bir girişim olduğunu belirtmiş ve bu konuda “.....Kadınlar, yolları erkeklerden daha fazla kullanırlar. Zira bir erkeğin bir adımda gittiği yere kadın iki adımda gider. Yani sokağa erkeğin vurduğu bir darbeye karşılık kadın iki defa vurur. Kadınların topukları sivri olduğu için yollara daha çok zarar verirler. Kocalarınızın soyadını almış olabilirsiniz ancak bu durum onlardan yol vergisini de alacağınız anlamına gelmez” ifadelerini kullanmıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 15 Temmuz 1941). 1947 yılında hazırlanan kanun tasarısına göre; “yol vergisini 10 lira üzerinden tespit eden bir tasarı hazırlanmıştır. 60 liradan fazla maaş, ücret veya ödenek alan kadınların da maktu yol vergisi ödemeleri hakkında bu tasarıya hükümler konulmuştur” (Cumhuriyet Gazetesi, 23 Mart 1947). Yol vergisi için kadın – erkek eşitliğine dair olan tartışmalar uzun müddet gazete yazarları, milletvekilleri görüşmelerinde de tartışılmaya devam etmiştir. Verginin ömrünü tamamlayana kadar kadınlardan yol vergisi alınması konusunda birçok haber yapılmış olsa da sonuç olarak kadınlardan yol vergisi tahsili yapılmamıştır.

Yol vergisi uygulaması sadece ülke vatandaşlarına uygulanan bir vergi değildir. Yabancılar için olan uygulamada “Türkiye’de 6 ay ikametden sonra” dahil olmak üzere 18 ile 60 yaş arasındaki

bütün erkeklere, senede 8 lira ya da “vasati kuvvette bir işçinin 10 günde yapabileceği bir iş” karşılığı bedenen çalışma zorunluluğu getirilmiştir. Bu dönemde yabancı bir işçinin ifadeleri şu şekildedir (Batmaz vd., 2006:90): “... 6 lira yol parası veriyorduk o zaman, veremeyenler çok. Vermeyenleri yol yaptırmaya sürüyorlardı. Bizi (Giritlileri), ta Karaburun’a yol yapmaya gönderdiler. Ben gitmedim. Burdan gidenler var. Biz burada, şu Payamlı Yolu’nda, orada ben 12 metre yol yaptım. Öyle bir kötü zamandı ki, yani sorma...O amele-i mükellefiye dönemi enteresan. Binlerce kişi yollarda, herkesin elinde kazma kürek...”

3.3. Yol Vergisi’nin Demografik Sonuçları

1926 yılından itibaren ülkenin savaş ve salgın hastalıklar gibi nedenlerden dolayı nüfusunda ciddi azalışlar meydana gelmiştir. Atatürk ve dönemin yönetici kadrosu bu duruma dikkat çekmek için doğrudan ya da dolaylı düzenlemeler yapmıştır. Nüfus arttırma gayretleri, “Yol Vergisi”, “Umumi Hıfzıssıhha Kanunu”, “Gelir Vergisi” gibi vergi kanunlarının maddelerinde açıkça belirtilmektedir. 1929 yılında 1525 sayılı Şose ve Köprüler Hakkındaki Kanunu’nun dokuzuncu maddesine göre, 18 yaşından 60 yaşına kadar olan erkekler yol mükellefiyetine tabidir. İster bedeni hizmet ile isterse nakdi olarak görevini ifa edebilir. Ancak bu vergiden muaf olmanız için fakir olmanız veya hayatta en az 5 çocuğunuzun olması gerekmektedir (Semiz, 2010:433-434). Önceleri 6 olan bu sayı 1929 yılındaki kanunla 5’e düşürülmüştür. Kanunun çocuk muaflığındaki temel amacı insanların yol yapımı için taş kırmak yerine evlenip çok sayıda çocuk yapmasını özendirme. Köylü kesimde vergiden muaf olabilmek için şans olarak görülen bu durum, zamanla ülkenin nüfusunun artırılması konusunda önemli bir adım olmuştur. Fakat bu dönemde çoğu zaman çocuk sayılarında azalma meydana gelen aileler vefat eden çocuklarının nüfus kayıtlarını sildirmeyerek bu muafiyet haklarını korumaya çalışmışlardır. Bu dönemde kırsalda yaşayan aileler genel olarak çocuklarının nüfus kayıtlarını geç yaptırmaktadırlar ancak 1525 sayılı kanundan sonra gözlemlenebilir bir şekilde aileler beşinci çocuklarının nüfus kayıtlarını günü güne yaptırmışlardır. Hatta bu sebepten ötürü aile arasında bu çocuğun ismi “yol çocuğu” olarak geçmiştir (Özdemir, 2013:222).

Nüfus hareketlerinde yukarı yönlü hareketi sağlayan bir diğer önemli unsur 1923 yılında yapılan nüfus mübadelesi sonucunda ülkemize gelen göçmenlerdir. 30 Ocak 1923 tarihinde imzalanan “Yunan ve Türk Halklarının Mübadelesine İlişkin Sözleşme ve Protokol” ile birlikte ülkemizde göç hareketleri hız kazanmış, nüfus değişimi ile birlikte vergi yükümlüsü olan kişilerin sayısında değişiklikler meydana gelmiştir. Mübadele öncesinde 1.200.000 Rum Ortodoks’un Yunanistan’a göç etmesi vergi gelirlerini azaltmıştır. (Goularas, 2012:130-132). Mübadelenin gerçekleştiği yıllarda genel göçün ülkemiz üzerindeki etkisi incelendiğinde, 1923 yılında 12.339.093 kişi olan nüfusun 1927 yılında 13.648.270’e yükseldiği görülmektedir. Sayılar arasındaki farka bakıldığında gelen kişi sayısı 504.964 olarak belirtilmiş, giden kişi sayısı ise 149.851 olarak kayıtlara geçmiştir. 1923-1927 yılları arasında gerçekleşen göç hareketlerinin nüfus artışındaki payı %22.8 olarak saptanmıştır (Boyras, 2016:2723). Göç hareketleri ile birlikte Türkiye’ye gelen göçmenler Rumların boşalttıkları alanlara yerleştirilmiş fakat göçmenlerin terk ettikleri hayatlarındaki mesleklerine uygun olmayan bölgelere yerleştirilmeleri sonucunda ekonomik sıkıntılar yaşanmıştır. Ekonomik sorunlar ile beraber ülkenin diğer şartlarına uyum sağlama süreci, göçmenler için oldukça sıkıntılı olmuştur (Bozdağlıoğlu, 2018:27). Devlet İstatistik Enstitüsü’nün yayınlamış olduğu veriler dikkate alındığında, 1923 yılından 1927 yılına kadar

ülkemize Yunanistan'dan 456.720 Müslüman gelmiş ve vergilendirme şartlarını sağlayanlar mükellef olarak kaydedilmiştir (Goularas, 2012:131).

28 Ekim 1927 yılında Türkiye'de modern anlamda ilk nüfus sayımı gerçekleştirilmiştir. Sayım sonuçlarına göre nüfus 13.648.270'tir. Nüfusun % 51,9'u kadınlardan %48,1'i erkeklerden oluşmaktadır. 1927 sayımında nüfusun %24'ünü kentte yaşayan halk oluştururken kırsal kesimde yaşayanların oranı %76'dır (Köse, 2010:133-136). Yol vergisi'nin sadece erkeklerden alındığı düşünüldüğünde mükellef sayısı oldukça kısıtlı kalmıştır. Yol vergisi mükellefiyeti sınırlarımız içerisinde yaşayan 18-60 yaş aralığındaki tüm erkekleri mükellef olarak kabul ederken yapılan nüfus sayımı ile erkek nüfusunun bilinmesi hem yol vergisi mükellefiyeti hem de bir sonraki bütçe dönemi için vergi hasılatının öngörülmesi açısından önem taşımıştır.

3.4. Yol Vergisi'nin Siyasi Sonuçları

Türkiye'de 21 Temmuz 1946'da ilk çok partili genel seçimler yapılmıştır. Açık oy ve kapalı sayım ile yapılan bu seçime yolsuzluk iddiaları damga vurmuştur. Sonuçlarda C.H.P. 395 mebusluk alırken, D.P. 64 mebusluk kazanmıştır. Seçimin kazananı C.H.P. olsa da D.P.'nin elde ettiği başarı aslında halkın iktidara olan bir tepkisidir. Tek parti döneminde halkın biriktirdiği birtakım memnuniyetsizlikler, savaş sürecinde ortaya çıkan ekonomik sancuların sandığa yansımaları sonucu C.H.P. uzun yıllardır desteğini gördüğü toplumsal tabandan uzaklaşmaya başlamıştır (Şentürk, 2012:164).

1947 yılında Demokrat Partiyi hazırlıksız yakalamak isteyen Halk Partisi, belediye seçimlerini erkene almıştır. Fakat 1946 seçimlerinde meydana gelen hile iddialarından dolayı Demokrat Parti seçime katılmamıştır. Çalışmalarına 1950 seçimlerine kadar devam eden Demokratlar şehir şehir mitingler yaparak halk ile birlikte olmaya bu dönemde özen göstermişlerdir. 1948 yılında İzmir Biga'da büyük bir miting yapılmıştır. 12 Ağustos 1948 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde Parti Başkanı "Celal Bayar Biga'da vergilerin ağırlığından bahsetti" başlıklı haberde şu ifadeler kullanılmıştır: "*Demokrat Parti'nin bugünkü hürriyet mücadelesinden de muzaffer bir şekilde çıkacağını kaydeden Genel Başkan, sözlerine şöyle devam etti; İktidara geçtiğimiz vakit işlerin ne kadar doğru ve düzeninde gideceğini göreceksiniz. Biz, halkımızı, millete dayanarak istiyoruz. Gayemiz, halka ağır bir yük haline gelen vergileri had derecede indirmektir.*" Bayar, vergilerin ağırlığına misal olarak, seyahatlerinin birinde, bir köylü vatandaşın, yol vergisinin 12 liradan 18 liraya çıkarılmasını şu cümlelerle ifade ettiğini anlattı: "*Yol vergisi borcumu ödeyebilmek için yorganımı satıyorum. İmdadına yetişin!*" bu sırada, dinleyiciler arasında yer alan bir köylü kadının; "*Çok doğru söylüyorsun. Zenginler altın bilezik takıyorlar, biz don bile bulamıyoruz diye bağırıldığı duyuldu*" (Cumhuriyet Gazetesi, 12 Ağustos 1948).

Halkın ikinci dünya savaşından sonra enflasyonun artması, sanayinin durması ve iş gücünün azalmasının ardından kazançlarının kendi gereksinimlerini zor karşılamalarından dolayı vergi ödemeleri zorlaşmıştır. Kentlerde ve köylerde yaşamlarını sürdüren kişiler "*yolumuz olmazsa olmasın yiyecek ekme bulamıyoruz*" düşüncesi ile vergi ödememeyi tercih etmişlerdir. Siyaset meydanlarında görülen seçim hareketleri doğrultusunda halk, isteklerini ve şikayetlerini belirterek yol vergisi gibi hem maddi hem manevi yoruculuğu olan bu verginin kaldırılmasını talep etmişlerdir. 29 Eylül 1948 tarihli Cumhuriyet Gazetesi'nde vergiler yüzünden dönemin başbakanına yapılan şikayet haberleştirilmiştir: "*Dönemin Başbakanı Hasan Saka, Giresun'da Halkevlerinde*

yaptığı bir konuşmasında halkın dileklerini sorduğunda arka sıralardan yükselen bir ses, bütün başları o tarafa çevirmişti. Vatandaşın dilinden dökülen sözler şunlardır: Başkanım sizler de yol parası olarak 18 lira veriyorsunuz, bir hamal da 18 lira veriyor. Ben tahsildarım. Alamıyorum kimseden parayı.” Buna karşılık Başbakan Özel İdare tahsildarı Kamil İskefyeliye şu cevabı vermiştir; “Bu kanunu, yakında tadil edeceğiz. Bir zengin ile bir fakirin yol vergisi olarak aynı parayı vermesini biz de doğru bulmuyoruz” (Cumhuriyet Gazetesi, 29 Eylül 1948). 30 Eylül 1948 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde Hem Nalına Hem Mihına Yol Vergisi başlığıyla verilen haberde Yol vergisi’ne ilişkin iktidara şu eleştiriler yapılmıştır: “...Fakat yol vergisindeki asıl büyük adaletsizlik yalınayak veya yarım pabuçla gezen fakirlerin de, yollardan çok daha fazla faydalanan zenginler kadar vergi vermeleridir. Artık dünyada vergi sistemlerinde müterakki usul caridir. Çok kazanan çok az kazanan az vergi verir. Vergi bahsinde, medeni ve ileri memleketlerde içtimai adalet bu yola girmiştir. Fakat benim asıl şaştığım şey, yol vergisinin adaletsizliğinden yıllardan beri herkes ve iktidar mevkinde olanlar da şikayetçidirler de, bilmem kaç doğumlu olan bu yol vergisi kanununa kıyıp bir türlü değiştirmezler” (Cumhuriyet Gazetesi, 30 Eylül 1948). Yol vergisine dair adaletsizliğin en belirgin noktası tüm mükelleflerden aynı miktarda vergi tahsil edilmesidir.

5 Ocak 1949 tarihli Cumhuriyet Gazetesi’nde yol vergisi kanunun gelen şikayetler doğrultusunda değiştirileceğine dair haberler yer almıştır. Yol Vergisi Tasarısı Dün Son Şekli Aldı adlı haberde; “Vergi 6 liraya indirilmekle beraber bir kısım vatandaşlardan gelir nispetlerine göre alınacak, ayrıca benzine de zam yapılacaktır...Muhalefet mensupları, yol vergisi adı altında şimdiye kadar toplanan paraların başka yerlere sarf edildiğini, bu durumun kanun ruhuna aykırı olduğunu belirtmişlerdir. Bayındırlık Bakanı Nihad Erim, yeni bir yol kanunu hazırlandığını ve bu kanunla elde edilecek gelirin yollara sarf edileceğini izah etmiştir” ifadeleri yer almıştır (Cumhuriyet Gazetesi, 05 Ocak 1949).

Demokrat Parti, 1950 seçimleri için kırsallarda yaptığı konuşmalarda Cumhuriyet Halk Partisi’nin almaktan yıllardır vazgeçemediği yol vergisini kaldıracağını belirtmiş ve etkin bir muhalefet yürütmüştür. Rıfki Salim Burçak Cumhuriyet Halk Partisi’nin vazgeçemediği yol vergisi hakkındaki düşüncelerini şu şekilde dile getirmiştir (Özdemir, 2013:242): “Tek partili bir yönetimin jandarma aracılığıyla köylü üzerine kurmuş olduğu baskı tarif edilemez bir hürriyetsizlik ve korku verecek bir seviyeye ulaşmıştır. Mustafa Kemal Atatürk’ün, memleketin efendisi olarak gördüğü köylü, kolluk kuvvetlerinden ve vergi tahsildarlarından, yol ve tarım ürünlerinden alınan vergilerden sızlanıyorlar ve feryat ediyorlar. Memleketin efendisi olan köylü, yol parasını ödeyemediği için yollarda ve madenlerde günlerce çalıştırılıyor ve yetiştirdiği tarım ürünlerinden keyfi derecede vergi alınıyordu. Bu nedenden dolayı halk artık iktidara kendi devleti gözüyle bakmıyordu...”

Seçimi Demokrat Partinin kazanmasının ardından partiden halka verilen yol vergisinin kaldırılmasına dair sözlerin tutulması beklenmiştir. Ancak ekonomik şartlara göre bu pek mümkün değildir. Vergiye dair düzenlemelerin olduğunu belirten hükümetin son olarak yaptığı değişiklik 28 Mart 1951 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde yer almaktadır: “Yol vergisinin adalet dairesinde tahsili için yeni bir kanun tasarısı hazırlanmasıdır. Bu tasarı gereğince köylü vatandaşlar yılda 4 liradan fazla yol vergisi ödemeyecekler, diğer mükellefler ise kazançları nispetinde vergiye tabi tutulacaklardır. Diğer bir düzenlemeyle ise Tahsili Emval Kanunu değiştirilmektedir. Hükümet

tasarısı, devlet borçları için hapis cezasını tamamen kaldırmaktadır. Her iki tasarının köylü vatandaşları memnun edeceği tahmin edilmektedir” (Cumhuriyet Gazetesi, 28 Mart 1951). Yapılan bu değişikliğin ardından yol vergisine dair şikayetler son bulmamış ve artık bu vergiden verim alamadığını anlayan hükümet yol vergisini kaldırmaya karar vermiştir.

Başbakan Adnan Menderes yol vergisinin kaldırılacağı müjdesini 15 Temmuz 1951’de Eskişehir Demokrat Parti İl Kongresinde yaptığı şu açıklama ile vermiştir (Özdemir, 2013:243): *“Hükümet, yol vergisini kaldırmaya karar vermiştir. Bu husustaki kanun 1 Kasım tarihinde Türkiye Büyük Milleti’ne sevk edilecektir.”* Yol vergisini kaldırmayı amaçlayan hükümet, yeni vergilerle gelirin devamını sağlamayı hedeflemekteydi. Nitekim 22 Ocak 1952 tarihli Cumhuriyet Gazetesinde şunlar yazılıydı: *“Benzin, gazyacağı ve mümessillerinden yol vergisi alınmasına dair kanun tasarısı Meclise verildi ve teşkil eden geçici komisyona havale edildi. Tasarı, mevcut yol vergisine ait bütün hükümleri, bu arada İzmir turistik yollar kanununun bazı maddelerini kaldırmaktadır. Buna mukabil benzin ve emsali maddeleri ithal veya memleket içinde istihsal edenlerden yol vergisi namı ile kanunda gösterilen nispet dairesinde bir vergi tahsil edilecektir. Yol vergisinin nispeti benzin ve benzerlerinde kiloda 15 kuruş, gazyacağı ve benzerlerinde kiloda 7 kuruş, mazot, motorin ve emsalinde 5 kuruş olarak tespit edilmiştir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 22 Ocak 1952). Meclise verilen tasarının ardından Demokrat Parti’ye muhalefet olan C.H.P. Van Milletvekili yol vergisinin ve diğer vergilerin kaldırılmasıyla hükümetin *“256 milyon liralık vergiden vazgeçtik”* söylemini şu sözlerle eleştirmiştir: *“Başbakan bu rakamı ifade ederken nasıl hesaplama yaptığını kestiremedim. Vergiden vazgeçildiği süreçte, 24 milyon şeker istihsal vergisi, 22 milyon un muamele vergisi, 6 milyon hayvanlar vergisi, 39 milyon yol vergisi olmak üzere toplam 91 milyonluk bir vergiden vazgeçmiştir... Ayrıca mamullere ve tarifelere yapılan zamlar dolayısıyla bazı vergilerin otomatik olarak artmış olduğunu da hesaba katmak gerekir. Demiryolları tarifelerinde yapılan zamlar, nakliyat vergilerini de artırmıştır. Bu zamların gelirini hesap edecek olursak yapılan zamlar daha ağırdır”* (Cumhuriyet Gazetesi, 15 Mart 1952).

1950 seçimleri propagandasında köylü kesimi yakalamayı başaran D.P., halkın sırtında bir yük haline gelen yol vergisini 25 Şubat 1952 tarihinde kaldırmıştır. Osmanlı’dan beri uygulanmakta olan yol vergisinin kaldırılması ile birlikte D.P. halka verdiği sözü tutmuştur. Yol vergisinin kaldırılmasıyla birlikte halk D.P.’ye kendini daha yakın hissetmiştir. Yol vergisinin kaldırılmasıyla beraber belediyelere aktarılan paylar da kesilmiştir. Fakat yeni gelen benzin, gazyacağı ve mazot gibi maddelerden alınan vergilerden belediyelere pay ayrılması ve bu paranın da yol yapımı ve tamiri için kullanılması hedeflenmiştir. Ancak akaryakıtlardan alınan bu vergiden iktidar beklediği geliri elde etmiş olsa bile yol çalışmaları konusunda pek başarı sağlanamadığı 23 Kasım 1952 tarihli haberde görülmektedir. *“1952 yılı İstanbul bütçesinin belediyeye ait kısmının 47 milyon lira olduğu ve belediye hizmetlerinin bu bütçe ile karşılanacağı belirtilmiştir. Ancak İstanbul halkı neden belediyenin yol yapmadığını ve yolsuzluk sorununun devam ediyor olmasından şikayetçidir. İstanbul Belediyesi, 1952 yılında yol yapımı ve tamiratına 6.445.900 lira ayırmıştır. İstanbul halkı, yol parası olarak belediyeye hiç para vermemekte ve kaldırılan yol parası yerine konan akaryakıt vergisinden belediyeye ayrılan hisse de, 1 milyon 160 bin liradan ibarettir”* (Cumhuriyet Gazetesi, 23 Kasım 1952). Motorlu taşıtların arttığı yıllarda iktidar akaryakıttan aldıkları vergi haricinde 1957 yılında Hususi Otomobil Vergisini uygulamaya koymuş ve 1963 yılına kadar uygulamıştır. Yolları en fazla kullanan ve tekerleri ile eskiten araçlardan alınan vergiler ile yolların yapım, onarım ve bakımlarının yapılması hedeflenmiştir. Hususi Otomobil Vergisi niteliği itibarıyla kısmi servet

vergisidir. Kanun kapsamı dar ve boşlukların fazla olmasından dolayı sınırlı bir sürede uygulanmış, Hususi Otomobil Vergisi'nin ardından 1963 yılında Motorlu Taşıtlar Vergisi yürürlüğe girmiştir.

SONUÇ

Uzun bir savaş döneminden çıkan yeni Türkiye Cumhuriyeti, Osmanlı'dan kalan bazı vergileri kaldırmamıştır. Cumhuriyet'in ilk yılları ekonomik olarak toparlanma ve eksikleri kapatma odaklı bir dönem olduğu için yöneticiler vergilerin devamlılığını uygun görmüşlerdir. Cumhuriyet döneminde Tarik-i Bedel Nakdisi ve hayvan vergisi uygulanmaya devam etmiştir. Tarik-i Bedel Nakdisinden vazgeçilmemesinin nedeni; yolların ülke için öneminin artması, yolların kullanılamayacak halde olmasından dolayı onarım ile bakım ihtiyacının karşılanması için finansman ve işçi desteği sağlanmasıdır.

Bir baş vergisi olan yol vergisiyle, herkesten aynı tutarda nakdi tahsilat yapılmış, yapılan uygulamalarla verginin en önemli ilkesi olan adalet ilkesine ters düşülmüş ve halk üzerinde olumsuz etkiler bırakılmıştır. Verginin uygulanmasında il genel meclislerine yetkiler verilmesi vergi tutarlarının iller bazında farklı belirlenmesine neden olmuş, halkın ödeyeceği vergi yıllar içinde değişiklik göstermiş, verginin belirlilik ilkesi çiğnendiğinden mükelleflerin vergi uyumu zorlaşmıştır. Vergiyi ödemeyenlerin yollarda çalışması ve hatta hapislere gönderilmesi özellikle günlük geçimlerini zor karşılayan köylü kesimini çok zor durumda bırakmıştır. Yolların yeterli olmamasından dolayı fazla ürününü dışarıya satamayan köylüler ne üretirlerse onunla geçinmek zorunda kalmışlar, para kazanamadıklarından dolayı yol vergisini ödemek için ya topraklarını ya da hayvanlarını satmak zorunda kalmışlardır. Borcunu ödemeyenler ise bedeni mükellefiyetle yol inşaatlarında uzun saatler çalışmışlardır. Bedeni mükellefiyeti tercih edenlerin kırsal kesim oranının yüksek olmasının nedenleri biri de bu durumdur. Özellikle II. Dünya Savaşı sırasında ülkenin içinde bulunduğu durum ve karneli yıllar ödenecek vergi miktarlarının artmasına yol açmıştır. II. Dünya Savaşı'na girmeyen Türkiye, savaşın ekonomik etkilerinden kurtulamamış ve gerekli önlemleri almasına rağmen hayat pahalılığı mükellefleri zor durumda bırakmış ve vergi borçları ödenemez hale gelmiştir.

Yol vergisindeki usulsüzlükler de halkı canından bezdirmiş, bazı bölgelerde kadınlar ve ev köpekleri, bazı bölgelerde ise vergiden muaf 18 yaşından küçük 61 yaşından büyük, 5 çocuğu hayatta olan, silah altında olanlar ve talebeler de vergi mükellefi sayılmıştır. Dönem içerisinde kadınların da vergi mükellefi olmaları gerektiğine ilişkin çok sayıda tartışma ve teklifler olmasına karşın kadınlar hiçbir zaman vergi mükellefi sayılmamıştır. Yol vergisi Kanununda belirtilen "nüfusa kayıtlı 5 tane çocuğu olan aileler yol vergisinden muaf sayılmakta" maddesinden dolayı özellikle kırsal kesimde yaşayan aileler çocuk sahibi olmayı tercih etmişlerdir. Bu süreçte ailede doğan 5. çocuk "yol çocuğu" olarak tanımlanmıştır. Yol vergisinden muaflik sağlayan bu madde nüfus artışı için önemli bir teşvik unsuru olmuştur. Vergiden muaf olmak adına aile nüfusunu artıran kişiler bu sefer de doğan çocuklarını beslemekte zorluk çekmişlerdir.

Osmanlı'dan beri süregelen ve özellikle kırsal kesimi adaletsiz bir şekilde vergilendiren yol vergisi, Demokrat Parti tarafından 25 Şubat 1952 yılında kaldırılmıştır. Kaldırılan verginin boşluğu ise akaryakıttan alınan vergilerle sağlanmaya çalışılmış, bu sayede karayolu yapımına finansman desteği bulunmaya çalışılmıştır. Demokrat Parti, Yol Vergisi'ni kaldırarak kırsal kesimden aldığı vergi yükünü zengin kesimin üzerine aktarmış ve yol vergisinin devamlılığını Hususi Otomobil

Vergisi ve Motorlu Taşıtlar Vergisi ile sağlamıştır. Ancak belirtmek gerekir ki yol vergisi, hususi otomobil ve motorlu taşıtlar vergisi gibi servet üzerinden alınan bir vergi değil bir tür adaletsiz baş vergisidir. Sonuçta Demokrat Parti, seçmenini kaybetmemek ve “sözünü verdiği ama tutamadığı” söylemlerine karşı halk üzerindeki olumsuz etkiler bırakan vergiyi kaldırarak CHP tabanındaki seçmenden bir sonraki seçimde oy almayı başaramamıştır.

KAYNAKÇA

- 1525 sayılı Şose ve Köprüler Kanunu, (1925), Resmi Gazete, 23.02.1925, (Erişim) <https://www.resmigazete.gov.tr/arsiv/1214.pdf> (16.03.2020).
- Akgül, R. (2001), Yol Mükellefiyeti Kanunları ve Uygulamaları, Mersin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayımlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Mersin.
- Akkuş, Y. ve Yıldırım, K. (2017), “Dünyada ve Osmanlı’da Zorunlu Çalıştırma: “Amele-i Mükellefe” Uygulaması ve Tarihsel Gelişimi”, Çalışma ve Toplum Dergisi, Sayı 2, s. 507-546.
- Atam, Ş. (2012), “Osmanlı Devleti’nde Bir Yol Çıkması: İzmit-Ankara Şosesi İnşa ve İşletme İmtiyazı”, Çankırı Karatekin Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt 3, Sayı 1, s.119-138.
- Bakar, B. (2013), “İstanbul’da Ekmek Karnesi Uygulaması, Karne ve Ekmek Suistimalleri (1942-1946)”, Yakın Dönem Tarih Araştırmaları, Cilt 12, Sayı 24, s.1-60.
- Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi, (1958), Fon Kodu: 30.01.0.0, Yer No: 74-471-12, Nafia Vekaleti İnşaat Reisliği’nin Neşrettiği, Ulaşım Kollarına Ait Rakamları Gösterir Çizelgeler.
- Batmaz, E. Ş., Emiroğlu, K. ve Ünsal, S. (2006), İnşaatçıların Tarihi, Türkiye Müteahhitler Birliği Tarih Vakfı, Ankara: Pelin Ofset.
- Boyras, B. (2016), “1923 Yunanistan – Türkiye Nüfus Mübadelesi, Millileştirme Politikaları ve Güncellenen Türk Resim Sanatı”, İnsan ve Toplum Bilimleri Araştırmaları Dergisi, Cilt 5, Sayı 8, s. 2707 – 2741.
- Bozdağlıoğlu, Y. (2014), “Türk – Yunan Nüfus Mübadelesi ve Sonuçları”, Türkiye Sosyal Araştırmalar Dergisi, Yıl 18, Özel Sayı 3, s. 9 – 32.
- Cumhuriyet Gazetesi, (1929), “Dört Amele Dondu”, 4 Şubat 1929, Sayı:1705, s.4.
- Cumhuriyet Gazetesi, (1929), “Tarik Bedeli Vermeyenler Yollarda Çalıştırılacak”, 9 Nisan 1929, Sayı:1767, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi, (1929), “Kaç Kişi Tarik Bedeli Verecek”, 29 Nisan 1929, Sayı:1782, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1929), “Tarik Bedeli Fazlalaşılıyor Mu?”, 7 Haziran 1929, Sayı:1823, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1929), “Tarik Bedelleri Toplanamıyor”, 7 Eylül 1929, Sayı:1915, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1929), “Yol Parasını Vermeyenler Çoğalıyor”, 26 Eylül 1929, Sayı:1934, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1930), “Emlak ve Arsa Vergileri Nasıl Olmalıdır?”, 19 Teşrinisani 1930, Sayı:2348, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1930), “Kadınlarda Erkekler Gibi Yol Parası Vermeli Mi?”, 18 Mayıs 1930, Sayı:2164, s.1.
- Cumhuriyet Gazetesi (1930), “Umumi Şikayetler Yol Vergisi Üzerinde Toplanıyor”, 25 Kanunievvel 1930, Sayı:2283, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1930), “Yol Vergisi”, 22 Teşrinisani 1930, Sayı: 2351, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1930), “Zirai Buhran”, 17 Haziran 1930, Sayı:2194, s.1.
- Cumhuriyet Gazetesi (1931), “Vergi Yüzünden Bir İntihar”, 29 Kanunisanı 1931, Sayı:2419, s.4.

- Cumhuriyet Gazetesi (1931), “Yol Parası 5 Liraya İndirilmelidir”, 11 Kanunisanı 1931, Sayı:2401, s.1.
- Cumhuriyet Gazetesi (1931), “Yol Parası Vermeyenler”, 16 Ekim 1931, Sayı:2674, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1932), “75 Mahkum Belediye ve Yol İnşaatında Çalıştırılacaklar”, 24 Teşrinisanı 1932, Sayı:3972, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1932), “Fakir Diye Kime Derler?”, 23 Kanunisanı 1932, Sayı:2772, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1932), “Sekiz Bin Köylü Bilfiil Yolda Çalışacak”, 2 Nisan 1932, Sayı:2840, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1932), “Yol Vergisi Vermeyecekler”, 24 Kanunisanı 1932, Sayı:2773, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1933), “38000 Kişi Yol Borcunu Ödedi”, 26 Teşrinisanı 1933, Sayı:3434, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1935), “Yol Parası”, 19 Nisan 1935, Sayı:3923, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1935), “Yol Paraları”, 17 Haziran 1935, Sayı:3984, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1935), “Yol Parası”, 9 Ağustos 1935, Sayı:4035, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1937), “Para ve İmkan”, 14 İkinci Kanun 1937, Sayı:4552, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1938), “Köylü Kalkınmasında İktisadi Amiller”, 27 Mayıs 1938, Sayı:5041, s.5.
- Cumhuriyet Gazetesi (1941), “Kadınların Yol Vergisi”, 16 Haziran 1941, Sayı:6054, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1941), “Kadınlar ve Yol Parası”, 15 Temmuz 1941, Sayı:6081, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1942), “Yeni Yol Layihası Hazırlandı”, 9 Eylül 1942, Sayı:6490, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1943), “Dar Gelirlilere Hükümet Yardımı”, 28 Ağustos 1943, Sayı:6838, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1944), “Yol Vergisinin Tahsil Şekli Sağlama Bağlandı”, 19 Mart 1944, Sayı:7037, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1947), “Yeni Tasarıya Göre Kadınlardan Yol Vergisi Alınacak”, 23 Mart 1947, Sayı:8147, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1948), “Celal Bayar Biga’da Vergilerin Ağırliğından Bahsetti”, 12 Ağustos 1948, Sayı:8621, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1948), “Başbakanın Seçim Hakkındaki Sözleri”, 29 Eylül 1948, Sayı:8669, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1948), “Hem Nalına Hem Mıhına Yol Vergisi”, 30 Eylül 1948, Sayı:8670, s.2.
- Cumhuriyet Gazetesi (1949), “Yol Vergisi Tasarısı Dün Son Şeklini Aldı”, 05 Ocak 1949, Sayı: 8764, s.3.
- Cumhuriyet Gazetesi (1951), “Yeni Yol Vergisi Kanunu”, 28 Mart 1951, Sayı:9572, s.1.
- Cumhuriyet Gazetesi (1952), “Benzin ve Gazdan Yol Vergisi”, 22 Ocak 1952, Sayı:9869, s.1.
- Cumhuriyet Gazetesi (1952), “Vergilerde Yapılan Zam ve Tenziller”, 15 Mart 1952, Sayı:9922, s.5.
- Cumhuriyet Gazetesi (1952), “Neden Mükemmel Yol Yapılamıyor”, 23 Kasım 1952, Sayı:10170, s.2.
- Goularas, G. B. (2012), “1923 Türk-Yunan Nüfus Mübadelesi ve Günümüzde Mübadil Kimlik ve Kültürlerinin Yaşatılması”, Alternatif Politika Dergisi, Cilt 4, Sayı 2, Temmuz, s.129-146.
- Gönüllü, A. R. (2011), “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Yol Vergisi (1866-1921)”, Türkiyat Araştırmaları Dergisi, Cilt 1, Sayı 30, s. 289-333.

- Haykır, Y. (2011), Atatürk Dönemi Kara ve Demiryolu İnşa Çalışmaları (1923-1938), Fırat Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Elazığ.
- Köse, M. (2010), 1927 Nüfus Sayımı ve Sonuçlarının Değerlendirilmesi, Afyon Kocatepe Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Afyon.
- Küsmenoğlu, İ. (2010), Cumhuriyet Dönemi Vergi Tarihi, Ankara: Oluş Yayıncılık.
- Neziroğlu, İ. Ve Yılmaz, T. (2014), Başbakanlarımız ve Genel Kurul Konuşmalar Cilt 2 (Cumhuriyet Hükümetleri Dönemi), Ankara: TBMM Basımevi.
- Özdemir, N. (2013), “Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi”, Tarih Araştırmaları Dergisi, Cilt 32, Sayı 53, s. 213-248.
- Saroğlu, S. (2010), Türkiye’de Karayolları Politika, Uygulama ve Çalışmalar (1923-2010), Gaziosmanpaşa Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İktisat Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, Tokat.
- Semiz, Y. (2010), “1923 – 1950 Döneminde Türkiye’de Nüfusu Arttırma Gayretleri ve Mecburi Evlendirme Kanunu (Bekarlık Vergisi)”, Türkiyat Araştırma Dergisi, Cilt 1, Sayı 27, s. 423-469.
- Sezer, Ö. (2010), Erken Cumhuriyet Döneminde Kırsalın İfadesi Bağlamında Demiryolları ve Köprüler 1930-1945, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Mimarlık Anabilim Dalı, Mimarlık Tarihi Programı, Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.
- Şentürk, A. (2012), “Çok Partili Hayata Geçiş Süreci ve Necmettin Sadak”, Çağdaş Türkiye Tarihi Araştırmaları Dergisi, Sayı 25, s. 157-180.