

PAPER DETAILS

TITLE: Cumhuriyet döneminde Türkiye'de yol vergisi

AUTHORS: Nuray ÖZDEMİR

PAGES: 213-248

ORIGINAL PDF URL: <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/781231>

Cumhuriyet Döneminde Türkiye’de Yol Vergisi

Road Tax in The Republic Period

Nuray ÖZDEMİR*

Öz

Osmanlı Devleti’nin son döneminde karayolu çalışmalarını finanse etmek için alınan yol vergisi önce Kurtuluş Savaşı yıllarında daha sonra da Cumhuriyet döneminde bazı değişikliklerle uygulanmaya devam edilmiştir. Nakden ya da yol yapımında bedenen çalışma şeklinde ödenen vergi gelir seviyesine bakılmaksızın her erkek vatandaştan eşit oranda tahsil edilmiştir. Ancak beş ve üzeri çocuğu olanlar vergiden muaf tutularak nüfus artışının özendirilmesi hedeflenmiştir. Verginin adil olmadığı, haciz, hapis gibi yaptırımları, kadınlardan da alınmak istenmesi kamuoyunda sürekli eleştirilmiştir. Ancak yöneticiler bütçenin yetersizliğinden dolayı vergiden vazgeçememiş karayolu yapımı için toplanan para da çoğu zaman eğitim gibi öncelikli başka işlere harcanmıştır. II. Dünya Savaşı yıllarında verginin iki kat artırılması halkın ödeme gücünü oldukça zorlamıştır. Çok partili hayata geçişle birlikte yol vergisine ilişkin tepkiler muhalefetin desteğiyle daha da yükselmiştir. Demokrat Parti iktidarının kurulmasının ardından 1952 yılında kaldırılmıştır. Bu çalışmada döneme ilişkin arşiv belgeleri ve süreli yayınlar taranarak yol vergisinin içeriği, iktisadi, siyasi ve sosyal yaşam üzerindeki etkileri irdelenmiştir.

Anahtar Kelimeler: Yol Vergisi, Cumhuriyet Dönemi, Karayolu, Vergi, Demokrat Parti.

Abstract

The road tax which started in the last period of the Ottoman State to finance the road works continued to be implemented with some changes first during the Turkish War of Independence and later in Republic Period. The tax paid either in cash or by bodily work during road construction was collected equally from each

* Yrd.Doç.Dr., Abant İzzet Baysal Üniversitesi Fen Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü, ozdemir_n@ibu.edu.tr.

male citizen regardless of income level. Only the individuals with five or more children were exempt from the tax, a measure to encourage population increase. The public continuously criticized the tax by stating that it was not fair, it had enforcing sanctions such as jail time or lien and it was enforced on women as well. However, the administrators could not forgo the tax due to budget deficiencies and most of the time; the money collected for the highways was spent on other business with higher priority such as education. Doubling the tax during the World War II strained the public even more. Transition to multi-party system increased the reactions towards road tax with the support of the opposition. Road tax was abolished in 1952 with the foundation of the Democratic Party government. The study examines the content of the road tax and its effects on economic, political and social life by reviewing the archives and the periodicals of the time.

Key Words: Road Tax, Republic Period, Highway, Tax, Democratic Party.

Giriş

Osmanlı Devleti'nin kuruluşundan itibaren yollar; Müslimler, Yörükler, Beşlüler adıyla kurulmuş ordulara ya da Köprücüler, Derbentler, Kaldırımcılar adıyla oluşturulan, halkı devamlı olarak yol işlerinden sorumlu köylere yaptırılmıştır. Belli bir sistem içerisinde olamasa da yol çalışmalarının merkezinde kırsal kesim yer almıştır. Zamanla Tekalif-i Örfiye kapsamında binek ve yük hayvanları ile arabalara yol, derbent, geçit, toprakbastı, selamet akçesi gibi çeşitli adlarla vergiler konularak yol çalışmaları yürütülmüştür. Daha sonra bu vergiler karşılığında yolların bakım ve yapımı mültezimlere ihale edilmiştir. Ancak mültezimlerin kendi çıkarlarına hizmet eden vergi toplama yöntemleri ve yabancıların kapitülasyonları ileri sürerek bu vergilerden muaf tutulmayı başarması üzerine yol için alınan vergiler de diğer örfi vergiler gibi Tanzimat Dönemi'nde kaldırılmıştır.¹

Osmanlı Devleti'nde Tanzimat Dönemi her alanda olduğu gibi karayolu çalışmaları ve vergi konusunda da önemli bir dönüm noktası olmuştur. Tanzimat Fermanı'yla (3 Kasım 1839) ülkenin imarına çalışılacağı ve halkın refahının sağlanması için gerekli tedbirlerin alınacağı ifade edilmiştir. Halkın ihtiyaçlarına cevap veren ve bir program çerçevesinde sürdürülen yol yapım politikası benimsenmiştir.²

Osmanlı Devleti'nde 1866 yılında karayolu çalışmalarını bir düzene sokmak için 6 bölüm ve 31 maddeden oluşan Turuk-u Maabir Nizamnamesi (Yol ve Köprüler Nizamnamesi) çıkartılmıştır. Yol işi bir hükümet işi olarak

¹Süleyman Barda, *Münakale Ekonomisi*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1958, s.275., Vedat Eldem, *Osmanlı İmparatorluğu'nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara 1994, s.95.

² Enver Ziya Karal, *Osmanlı Tarihi*, C.VI, TTK Yayınları, Ankara 1985, s.261-262.

görülmüş ve yol çalışmalarına ağırlık verilmiştir. İhtiyaç duyulan finansmanın da yeni bir vergi ile sağlanması benimsenmiştir.³ 1866 tarihli Nizamname 1869 yılında biraz sadeleştirilmiş ve “yol mükellefiyeti” konusu öne çıkartılarak yeniden düzenlenmiştir.⁴ Kanuna göre; 16-60 yaş arasındaki her erkeğin beş yılda yirmi gün çalışmak, bedel vermek ya da hayvan çalıştırmak zorunluluğundan birini seçmesi istenmiştir. Her vilayetin ihtiyaçlar dâhilinde çalışma süresini uzatabileceği ancak beş yılda on günü geçmeyeceği de belirtilmiştir (8.Madde). Bu çalışma yükümlülüğünden imam, papaz, haham gibi din adamları, öğretmenler, askerler ve zaptiye mensupları muaf tutulmuşlardır (10. Madde).⁵

1870 ve 1889 yıllarında yapılan küçük düzenlemelerle verginin devamlılığı söz konusu olmuştur. Ancak savaşlar nedeniyle yol vergisi üstünde durulamamış bütçeden de karayolu çalışmalarına kaynak aktarılmadığından Osmanlı ülkesinde karayolu çalışmaları durma noktasına gelmiştir. Yol çalışmalarına kaynak sağlamak amacıyla 12 Mart 1914 tarihinde çıkarılan Tarik Mükellefiyeti Nakdiyyesi Kanunu ile yeniden bir düzenleme yapılmış fakat I. Dünya Savaşı’nın çıkmasıyla vergi toplanamamış ve beklenen fayda da sağlanamamıştır.⁶

Osmanlı Devleti’nin son döneminde karayolu çalışmalarına kaynak yaratmak için alınan yol vergisi önce Kurtuluş Savaşı yıllarında daha sonra da Cumhuriyet döneminde uygulanmaya devam edilmiştir. Yöneticiler, “baş vergisi” olması itibarıyla adalet anlayışından uzaklığı noktasında halkın büyük şikâyetlerine konu olan bu vergiden yıllarca vazgeçememişlerdir.

1.Kurtuluş Savaşı Yıllarında Yol Vergisi

Kurtuluş Savaşı yıllarında TBMM bayındırlık hizmetleri için finansman sağlamak amacıyla Tanzimat Dönemi’nde sistemleştirilen yol vergisi uygulamasına devam etmiştir. I.Dünya Savaşı yıllarında Osmanlı yönetiminin vergi toplanmada sıkıntılar yaşaması ve verginin adeta unutulmasına rağmen Ankara Hükümeti yol vergisini önemli bir kaynak olarak görmüştür.⁷

TBMM’nin açılmasından hemen sonra gündeme gelen vergilerden biri olan yol vergisi Meclis’te yoğun şekilde eleştirilmiştir. Ülkenin yol

³ Nazım Berksan, *Yol Davamız Nerede?*, Akın Matbaası, Ankara 1951, s.13.

⁴ Musa Çadırcı, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt:15, Sayı:26, (1991), s.154-155.

⁵ *Düstur*, 18 Cemazeyilevvel 1286, 1.Tertip, C.II, s.303-304.

⁶ *BCA*;30..18.1.2/117.66..15/ 71-1168.

⁷ N.Yücel Mutlu, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)*, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara 1989, s.35.

ihtiyacını temin etmek için genel bir seferberlik ilanında hemfikir olan milletvekillerinin eleştirileri verginin içeriğinden çok zamanlamasına yönelik olmuştur. Ankara Milletvekili Hacı Mustafa Efendi I.Dünya Savaşı yıllarında uygulanamayan verginin işgal koşullarında uygulanmasının söz konusu olamayacağını belirterek şu sözleriyle vergiye karşı çıkmıştır:⁸

“...Mesela biz harb-i umumide yol yaptık mı? Yapmadık mı? Ne için yapamadık, esbabı ne idi. Oğün ne esbab varsa bugün de maaziyaletin o esbab bakidir. Binaenaleyh yalnız benim itirazım mektep yapmak, yol yapmak ihtiyacı ve lüzumu olmakla birlikte zamanı değildir. Yol yapamayız, yapılamaz. Yapılsa iyi ama yapılamaz. Arz ettiğim gibi, bugün umumi bütçe için, aşar için, borcunu vermek için öküzünü satan bir köylüye mektep parası diye fazla bir para, yol parası diye fazla bir para tahmil etmek rica ederim, bilmem ne kadar doğru olabilir? Onu da hepiniz takdir edebilirsiniz.”

Sinop Milletvekili Hakkı Hami Bey de ülkenin içinde bulunduğu koşulların böyle bir kanunu uygulamaya izin vermediği şeklindeki düşüncesini şöyle açıklamıştır:⁹

“...tatbik edilemeyecek bir kanunu yapmakla neden halkın hoşnutsuzluğunu celb edelim. Neden ahaliyi üzelim. Yani bu madde-i kanuniyenin zamanı tatbikinin ve daha doğrusu zaman vazının gelmediğine kaniim. Ne vakit ki sulh ve sükûn teessüs eder, halk memleketlerine gelir, işiyle gücüyle iştiğal eder, kendisini toplar, ondan sonra sekiz gün değil seferberlik ilan edersiniz...”

Bu eleştirilere karşı Yozgat Milletvekili Süleyman Sırrı Bey ise verginin gerekliliğini şöyle savunmuştur:¹⁰

“...köylülerin işsiz güçsüz bulundukları zamanlarda, gölgelerde esneyerek vakit geçireceklerine, sekiz günü böyle kendi menafî hayatiyyelerine talluk eden yollarda sarf edecek olurlarsa memleketin yolları tabi bir an evvel ikmal edilir bu suretle de iktisadi inkişafata hizmet edilir.”

Eleştirilere rağmen, 10 maddeden oluşan 102 sayılı Tarik Bedeli Nakdisi Hakkında Kanun 21 Şubat 1921 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi’nde kabul edilerek uygulamaya konulmuştur.¹¹ Para esasına dayanan kanunla 18–60 yaş arasındaki erkekler vergi ile yükümlü kılınmıştır. Ancak

⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, 19 Kasım 1337, Devre:I, Cilt:8, İctima:1, s.303.

⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, 19 Kasım 1337, Devre:I, Cilt:8, İctima:1, s.303.

¹⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, 19 Kasım 1337, Devre:I, Cilt:8, İctima:1, s.304.

¹¹ Ceride-i Resmîyye, 7 Mart 1337, s.6-7.

sakatlığını rapor ile ispatlayan fakirler, silah altında bulunanlar verginin toplanmasında görev alacak imam ve muhtarlar vergiden muaf tutulmuşlardır (1.Madde). Eski yasalardan farklı olarak muafiyetler biraz daha genişletilmiştir.

Yol vergisinin nakdi kısmı her yerin işçi ücretleri gözetilmek ve dört işçi gündeliği esas olmak üzere vilayetlerin il genel meclisleri tarafından tespit edilecektir (2.Madde). Yol vergisi devlet bütçesinden maaş alan bütün memur ve hizmetlilere de uygulanacak olup genel meclislerce belirlenecek zamanlarda ve iki taksitte alınacaktır (3.Madde). Ayrıca vergiyi toplamakla görevli muhtarlara belirli oranlar üstündeki tahsilâtından dolayı genel meclislerce tayin olunan miktarda aidat verilecektir (5.M adde). Nakit olarak yol vergisini ödemeye mali güçleri bulunmayanların yükümlülükleri köy ve kasabalarına mesafesi üç saati geçmeyen yerlerde il yolları ve mahalli yol inşaatlarında çalışmak üzere bedeni yükümlülüğe çevrilecektir (6.Madde).

Vergi uygulamaya konulduktan sonra Meclis’teki eleştirilerin haklılığı kısa sürede kendini göstermiştir. Ülke işgal altında olduğundan verginin toplanması mümkün olmamıştır. İşgalci güçlerin tahrip ettiği köy ve kasabalarda oturanların vergisini ödeyemeyecek durumda olması üzerine halka kolaylık sağlamak için 1922 yılına ait yol vergisinin affedilmesine dair bir kanun tasarısı da hazırlanmıştır.¹²

Kurtuluş Savaşı’nda zaferin kazanılmasından hemen sonra ülkenin imarında önemli bir finansman kaynağı olarak görülen yol vergisinde bir düzenlemeye gidilmiştir. Savaş yıllarında toplanamayan verginin tahsilinde yöntem değişikliği yapılmıştır. Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu’nda yer alan verginin toplanmasında görev alan köy, mahalle imam ve muhtarlarının vergiden muaf olmalarına dair hüküm iptal edilmiş ve yol vergisinin il özel idareleri tahsildarlarınca toplanması 16 Kasım 1922 tarihinde İcra Vekilleri Heyeti’nce kabul edilerek 1923 yılı için uygulanması kararlaştırılmıştır.¹³

2. Cumhuriyetin İlk Yıllarında Yol Vergisi

Kurtuluş Savaşı yıllarında TBMM’nin çıkardığı ilk yasalardan biri olan Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu Cumhuriyetin ilk yıllarında da uygulanmaya devam edilmiştir. Savaş koşullarında çıkarılan Tarik Bedeli Nakdisi Kanunu’nun ihtiyaçları karşılayamaz duruma gelmesi ve yeni rejim doğrultusunda bir düzenlemeye gidilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Bedeni mükellefiyet esasına dayanan bir yol vergisi dönemin koşulları düşünülerek uygun bulunmuş ve bu yönde bir kanun hazırlığına gidilmiştir.

¹² BCA; 30..18.1.1/4.51..19/159-9.

¹³ BCA; 30..18.1.1/5.24..10/159-10.

Ancak bedeni mükellefiyetin angarya olarak görülmesi, uygulayacak fen memurlarının yeterli olmaması ve yaşanacak hataların halkın memnuniyetsizliğine yol açacağı düşüncesiyle eleştirilere neden olmuştur.¹⁴

Yapılan çalışmalar sonucunda vergi bedeni yükümlülük esasına dayandırılarak 19 Ocak 1925 tarihinde 23 maddeden oluşan 542 sayılı *Yol Mükellefiyeti Kanunu* çıkartılmıştır.¹⁵ Kanuna göre, Türkiye’de oturan 18–60 yaş arasındaki erkekler yol vergisine tabi tutulmuş, ancak sakatlığı tespit edilen fakirler, öğrenciler, askerler ve hayatta altı çocuğu olanlar muaf olmuştur (1.Madde).

Verginin muafiyet alanının genişletilmesi ve altı çocuğu olanların vergiden muaf tutulması oldukça dikkat çekicidir. Savaştan yeni çıkan Türkiye yol vergisi aracılığıyla nüfusunu artırmaya çalışmıştır. Zamanla altı çocuk uygulaması ekonomik güçlüklerle karşı karşıya olan kırsal kesim için vergiden tek kurtuluş yolu haline geldiğinden bundan sonra Anadolu’da altı çocuklu ailelerin sayısı hızla artmıştır.

Yol yükümlülüğü yılda 6-12 gün olarak, ortalama işgücüne sahip bir kişinin görebileceği iş şeklinde tespit edilmiştir (2. Madde). Yükümlülük esasen il yollarını (turuk-u hususiye) kapsamaktadır. Ancak il genel meclislerinin ihtiyaç doğrultusunda verecekleri kararla yükümlüler devlet yollarında (turuk-u umumiye) da çalıştırılabilecektir (3.Madde). Yükümlülük kişinin bulunduğu il sınırları içinde ve en çok sekiz saat uzaklıktaki yollarda çalışma şeklinde sınırlandırılmıştır (4.Madde). Ancak yapılmakta olan il yollarına sekiz saatten uzak bulunan köylerde oturanlar il genel meclislerinin kararıyla bucak yollarında da çalıştırılabilecektir (5.Madde). Yol vergisi nakdi olarak da ödenebilecektir. Yükümlülüklerini nakden ödemek isteyenler il genel meclislerince her yıl o yerin ortalama işçi yevmiyesi miktarından az olmamak üzere belirlenecek bedeli ilan edilen aylarda iki taksitte ödemek zorundadır (6.Madde). Bedeni yükümlülüklerini tamamlayanlar bir vesika almaya kazanacaklardır. Köy veya mahalle olarak topluca gelenlere, ortak iş gösterilecek ve iş bitiminde köy ya da mahalle adına vesika verilecektir (10.Madde). Toplanan vergi sadece yol yapımı ve bakım işlerine harcanacaktır (12.Madde). Bu madde ile daha önceki uygulamalardaki deneyimlerden hareketle yol vergisinin başka işler için harcanmasının önüne geçilmek istenmiştir.

Yol vergisinin nakdi kısmı muhtar ve ihtiyar meclisleri veya il özel idaresi tahsildarları tarafından toplanacaktır (14.Madde). Vergi toplama işini yapan muhtar ve ihtiyar meclislerine eğer tahakkuk eden verginin yüzde

¹⁴ Ebubekir Hazım, “Mükellefiyet-i Bedeniyye”, *Hâkimiyet-i Milliye*, 15 Ocak 1925, s.2.

¹⁵ *Resmî Ceride*, 23 Şubat 1341, s.7-8.

ellisini tahsil ederse tahsilâtın yüzde ikisi, yetmiş beşini tahsil ederse yüzde üçü, yetmiş beşten yukarısı için de yüzde beşi ikramiye olarak verilecektir (15.Madde). İkramiye ile verginin kontrolü ve daha çok vergi toplanması hedeflenmiştir.

Yükümlülükten kaçanlar valiliğin izniyle jandarma nezareti altında istihdam edileceklerdir (17.Madde). Bu nedenle vergi zamanı gelip de jandarma ile köylere giden tahsildarlar ve vergi toplamada görevli muhtarlar kırsal kesimde korku duyulan, sevilmeyen kişiler haline gelecektir.

Kanuna göre; Nafia Vekâleti her vilayette bir silindir aracı bulundurmaya mecburdur (21.Madde). Bu durum karayolu çalışmalarında ülkenin içinde bulunduğu şartları çok çarpıcı bir şekilde ortaya koymaktadır. O günün koşullarında yol yapımı için kullanımı öngörülen en önemli iş makinesi olan silindirin temininde dahi güçlük çekilmiştir.¹⁶ Bedeni yükümlülük yol yapımında taş kırma veya silindir çekme şeklinde uygulandığından silindirin önemi büyük olmuştur.

Bedelden çok bedeni yükümlülük esasına dayanan 542 sayılı bu yasayla, yol yapımında makine kullanımı henüz yaygınlaşmadığı, hala kazma kürekle yol çalışmaları sürdürüldüğü için ortaya çıkan işçi sıkıntısı aşmaya çalışılmıştır. Para kadar önemli olan iş gücünün bedeni yükümlülük ile sağlanması ve yol yapımında çalıştırılacak işçi için devlet hazinesinden ayrıca para çıkışının önüne geçilmesi hedeflenmiştir. Böylece karayolu çalışmalarının en önemli engeli olan finansman meselesi yine yol vergisi ile çözülmek istenmiştir.¹⁷ Her ne kadar kanunun 12 maddesinde verginin sadece yol işleri için harcanması öngörülse de toplanan verginin öncelikli başka işler için kullanımına devam edilmiştir.

Yol Mükellefiyeti Kanunu’nun çıkartılmasından kısa bir süre sonra 17 Şubat 1925 tarihinde Aşar Vergisi kaldırıldığından yol vergisi kırsal kesimden alınan en önemli vergi haline gelmiştir. Yıllarca dert yanılan Aşar Vergisi kaldırılırken bundan sonra şikâyetler yol vergisi üzerinde toplanmıştır. Vilayetler tarafından belirlenen verginin miktarları çoğunlukla halkın ödeme gücünün çok üstünde kalmıştır. Vergiyi ödemeyenlere uygulanacak haciz, hapis gibi yaptırımlar nedeniyle gelir düzeyi düşük olan halk elinde avucunda ne varsa satışa çıkarmak ve vergisini ödemek zorunda kalmıştır.

¹⁶ Mutlu, *a.g.e.*, s.52-53.

¹⁷ Nuray Özdemir, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2006, s.49.

Antalya Türk Ocağı'ndan 15 Haziran 1925 tarihli Başvekâlet'e gönderilen yazı verginin ödeme gücü olmayan halkı nasıl etkilediğini göstermesi açısından önemlidir. Antalya Vilayet Encümeni tarafından 1925 yılına ait yol vergisinin 12 liraya yükseltip jandarma yardımıyla tahsilâta başlanması üzerine Antalya Türk Ocağı istenilen vergi bedelinin ülkenin diğer bölgelerindeki yol vergisine oranla daha fazla olduğundan şikâyet etmiştir. Verginin ağırlığına dikkat çekerek halkın vergiyi ödemek için bulduğu çareleri şu şekilde sıralamıştır:¹⁸

“...Antalya'nın Osmaniye mahallesinden Girit ve Kıbrıslı Mehmed istidaat-ı maliyesinin darlığı hasebiyle bedel-i mezkuru tediye edemeyeceğini beyan etmiş, fakat hakkında ittihaz kılınan hesabı (değer) kararının ruhuna ilka (bıraktığı) ettiği kahır bir infial ile henüz yedi yaşındaki sevgili evladını alenen mevki-i müzayedeye çıkarmış ve elli liraya satmak suretiyle on iki lirayı tasfiye etmiştir.

Yine Antalya'nın Tuzcular Mahallesi'nde mukim İskenderelioğlu İsa kendisinden talep edilen tarik bedelini temin maksadıyla ailesiyle birlikte yattığı yatağı satmaya teşebbüs etmiş ve zevcesinin buna mani olmak istemesi üzerine aralarında zuhur iden münazaadan sonra şahitlerin nazarları altında bu yüzden talak (boşanma) vaki olmuştur.

Keza Antalya ahalisinden Balıkçı Sami ailesine aid çamaşır leğenini satmak suretiyle bedel-i mezkuru tasfiye etmiş ise de zevcesiyle kavga etmiştir.”

Hükümet, yol vergisinin toplanması üzerinde önemle durmuştur. Vergi ile ilgili takvim gazeteler yoluyla tebliğ edilerek halk vergisini ödemeye özendirilmiştir.¹⁹ Hatta gazete ilanlarıyla vergisini ödemeyenlerin mallarına haciz konulacağı ve hapis cezasına çarptırılacağı vurgusu yapılmıştır. Örneğin Ankara İl Özel İdaresi Muhasebesi tarafından Hâkimiyet-i Milliye Gazetesi'ne verilen ilan şu şekildedir:²⁰

“Yol bedel-i nakdisinin ikinci taksidi mürur etmiştir. El-yevm birinci ve ikinci tediye etmeyen mükellefin on beş güne kadar muhtarlara veyahut bizzat muhasebe veznesine teslim etmedikleri takdirde ber-mucib kanun emvalleri haczedileceği ilan olunur.”

Yol Mükellefiyeti Kanunu'nun uygulanmasına önem verilmişse de bütçe imkânlarının yetersizliği ve programsızlıktan dolayı yol çalışmalarında istenilen sonuca ulaşılamamıştır. Birbiriyle alakalı vilayetler arasında da bir

¹⁸ BCA, 30..10.0.0/ 117.816..3/983.

¹⁹ Hâkimiyet-i Milliye, 6 Eylül 1925, s.3., Cumhuriyet, 13 Nisan 1926, s.2.

²⁰ Hâkimiyet-i Milliye, 6 Eylül 1925, s.3.

koordinasyon olmadığından yapılan yollar bağlantısız kalmış, devlet yolları iki yıl içerisinde kullanılamaz hale gelmiştir.²¹ Bunun üzerine 12 Haziran 1927 tarihinde 1131 sayılı *Devlet ve Vilayet Yollarının Tevhidi Hakkında Kanun* çıkartılmıştır.²² Kanunla; devlet yolları ve vilayet yolları şeklindeki tasnif kaldırılmış ve her iki yolun da yapım, bakım ve onarımları ile il özel idareleri görevlendirilmiştir. Demiryolu yapımına öncelik verildiğinden karayolu çalışmaları tamamen vilayetlere bırakılmıştır.²³

1925 ve 1927 yıllarında yapılan düzenlemelerin yeterli olamaması üzerine Yol Mükellefiyeti Kanunu’nu da içerecek şekilde yeni bir yol kanununa ihtiyaç duyulmuştur. Başbakan İsmet (İnönü) Paşa 8 Kasım 1928 tarihinde TBMM’de “*Hükümet Programının Nasıl Uygulanacağı Hakkında*” yaptığı konuşmada yapılan yasal düzenlemelere rağmen karayollarında ilerleme sağlanamamasının sebebini yol vergisinin toplanamamasına ve toplananın da yerinde harcanamamasına bağlayarak, yapılması gerekenleri şöyle açıklamıştır:²⁴

“...size 1926 yılı yol faaliyetinin kati hesabını hikâye edeceğim. 2 milyon yol mükellefi yazılmış, 8 milyon liralık para ile 280.000 vatandaş kendileri çalışarak borçlarını ödemişlerdir. Bu rakamları dikkatle tahlil ettim. Bir defa 13 milyon 600 nüfusun 18’den 60’a çıkan mükellefi 2 milyondan fazladır. Sonra 7 milyonluk para ve 280.000 ameale 2 milyar mükellefi doldurmaz. Demek ki yol kanunundan verimlilik alamıyoruz. Pek kaçırıyoruz... Demek ki yol kanunun gelirini tam almak, yol işlerini şimendifer gibi hususi görüşmeler, mülahazalarla sarsılmayan sağlam fenni esaslara bağlamak, fen memuru ve mühendis şikâyetlerine son vermek lazımdır.”

Bunun sonucu olarak yol işlerini düzenleyecek yol vergisini de içeren yeni bir kanun olan *Şose ve Köprüler Kanunu’nun* hazırlık çalışmaları başlamıştır. Kanun gerekçesinde Türkiye ile diğer ülkelerdeki benzer yol vergisi mükelleflerinin miktarı şu şekilde kıyaslanmıştır:²⁵

“...Almanya’da yol mükelleflerinin sayısı bütün erkek nüfusun %56, Danimarka’da %52, Finlandiya’da %53, Fransa’da %57, Portekiz ve İspanya’da %50, Japonya’da %51, Amerika’da %55

²¹ Falih Rıfkı, “Yol”, *Hâkimiyet-i Milliye*, 22 Aralık 1926, s.1.

²² *Resmi Ceride*, 10 Temmuz 1927, Sayı:629, s.2832-2833.

²³ Mutlu, a.g.e., 61.

²⁴ *İnönü’nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul 1946, s.188.

²⁵ *TBMM Zabıt Ceridesi*, 2 Haziran 1929, Devre:3, Cilt:12, İçtima:2, s.3.

olduğu halde bizde %33 olması birçok mükellefin hesap dışında kaldıklarına şüphe bırakmamaktadır. İleride yapılacak ciddi takibat ile mükellef miktarının en az %42'ye çıkarılması mümkündür. Bu nisbet memleketimizin umum erkek nüfusu arasındaki 18 ila 60 yaş arasındaki mükelleflerin bilhesap asgari miktarıdır..."

Nafia Vekâleti'nce hazırlanan kanun layihası TBMM'de görüşülerek 10 Haziran 1929 tarih ve 1525 sayılı *Şose ve Köprüler Kanunu* çıkartılmıştır. Yol Mükellefiyeti Kanunu kaldırılarak yol vergisiyle ilgili hükümler ayrı bir kanun yerine Şose ve Köprüler Kanunu içerisinde yer almıştır.²⁶

Kanunda mükellefiyet başlığı altındaki 2.bölüm ve mali hükümler başlığı altındaki 3. bölüm yol vergisi ile ilgili hükümleri içermektedir. 29 maddeden oluşan kanunun 15 maddesinin yol vergisiyle ilintili olması karayolu çalışmalarında verginin ne kadar önem taşıdığının ve buradan sağlanacak gelire ne kadar ihtiyaç duyulduğunun da bir göstergesi olmuştur.

Kanuna göre, 18-60 yaş arası her erkek yol vergisine tabidir. Vergi bedenen ve bizzat çalışmak istemeyenler tarafından nakdi olarak ödenebilecektir. Ancak maluliyeti sabit olan fakirlerle hayatta beş çocuğu olanlar, öğrenciler, silah altındaki ordu ve Jandarma yol vergisinden muaftır. Türkiye'de oturan ve ellerinde ikamet tezkeresi bulunan yabancılar altı ay ikamet ettikten sonra yol vergisine tabi olurlar. Bunların mükellefiyetleri nakdidir. Türkiye Cumhuriyeti ile siyasî ilişkide bulunan devletlerin diplomatları ise vergiden muaftır (9.Madde) .

Yeni düzenleme ile mükellefler lehine muafiyet iyice genişletilmiştir. Vergiden muaf olabilmek için 1925 tarihli yasada 6 olan çocuk sayısı 5'e indirilmiştir. Kırsal kesimde vergiden muafiyet için tek şans olarak görülen bu uygulama bundan sonra da nüfus artışında önemli bir rol oynamaya devam etmiştir. Ancak çoğu zaman aileler çocuk sayısında azalma olmaması için ölen çocuklarının nüfus kaydını sildirmekten dahi kaçınmışlardır. Doğan beşinci çocuğun nüfusa kaydı ise günü gününe yaptırılmış hatta aile arasında ismi "yol çocuğu" olarak geçmiştir.

Kanunla; vergisini bedenen çalışarak ödeyeceklerin yılda on gün yol yapımında çalışması nakdi olarak ödeyeceklerin ise 8 lira ödemesi öngörülmüştür. Yol parası adı verilen nakdi yükümlülük vilayet meclislerinin belirleyeceği dönemlerde ve iki eşit taksitte ödenecektir. Ayrıca vilayetler, genel meclislerce yapılması kararlaştırılan yeni yollar için bedeni yükümlülüğü iki gün, yol parasını da 3 lira daha artırma yetkisine sahiptir (10.Madde). Mükellefiyetlerini bedenen ödemeyi taahhüt ettikleri

²⁶ Resmi Gazete, 12 Haziran 1929, s.7523-7527.

halde yapmayanlar veya mükellefiyetlerini yerine getirmeden inşaat mahallerini bırakanların yol vergisi iki misli nakden tahsil edilecektir (14.Madde). Mükelleflerin isimleri muhtar ve ihtiyar meclisleri tarafından her yılın şubat ayı başından nisan ayı sonuna kadar tespit edilerek mayıs ayı içerisinde tahakkuk ettirilecektir. Mükellefiyetlerini nakden veya bedenen çalışarak ödemek isteyenlerin isimleri bir cetvelde gösterilecektir (15.Madde). Bedeni mükellefiyetini yapan her şahsa hizmet yaptığına dair bir vesika verilecektir. Bedeni mükellefiyeti taahhüt eden her şahıs bizzat çalışmaya mecburdur. Yerine başkasını göndermesi kabul edilemez (16.Madde). Verginin nakdi kısmı özel idare tahsildarları tarafından makbuz karşılığında toplanacaktır. Tahsildar tayini mümkün olmayan yerlerde tahsilât muhtar veya vekillerine yaptırılacaktır (17. Madde). Muhtar veya vekiline tahakkuk eden verginin yüzde altmışını tahsil ettiği takdirde tahsilâtın yüzde biri, yüzde yetmiş beşini tahsil ettiği takdirde yüzde ikisi, bundan yukarı tahsilât yaptığı surette yüzde üçü aidat olarak verilecektir. Tahsildarlara yüzde yetmiş beş tahsilât için yüzde bir ve daha yukarı tahsilât için yüzde iki ikramiye ödenecektir (18.Madde).

Kanuna göre her mükellef o yıla ait vesika veya makbuzunu saklamaya ve arandığı vakit ilgili memurlara göstermeye mecburdur. Her yılın inşaat süresinin bitiminden bir ay sonra ihtiyar meclisleri kendi köy veya mahallelerinde oturan bütün yükümlülerin bedeni mükellefiyet vesikalarını kontrol edip mükellefiyetini bedenen yapmaktan kaçmış olanları tespit edecektir. Bunların mükellefiyetleri yüzde elli fazlasıyla nakden alınacaktır. Bu suretle tahsil edilecek fazlanın yüzde onu ihtiyar meclislerine ikramiye olarak verilecektir (19.Madde). Yol vergisi bu kanunda belirtilen başka yerlere sarf edilemeyecekti (20.Madde). Nakdi olarak toplanan verginin % 50’si şose yapımı için Bayındırlık Bakanlığı’na, %30’u vilayet yollarına, % 20’si ise vilayet özel idarelerine vergi toplama harcaması olarak bırakılacaktır (23.Madde).

Yol vergisi bu dönemde de halkın ödeme gücünü zorladığından verginin tahsilinde devlet tam anlamıyla başarılı olamamıştır. 1929 yılında ikinci taksit ödeme zamanı geldiği halde çoğu şehirde daha birinci taksitler toplanamamıştır.²⁷ Mustafa Kemal Paşa, 1 Kasım 1929 tarihli TBMM’nin III. Yasama yılını açış konuşmasında “*Yol vergisi hâsılatının tamamen, elde edilmesi, ehemmiyetle takip olunmak lazımdır.*” sözleriyle verginin toplanmasının önemine dikkat çekmiştir.²⁸

²⁷ Cumhuriyet, 7 Eylül 1929, s.2.

²⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, 1 Kasım 1929, Devre:3, Cilt:13, İçtima:3, s.4.

Nafia Vekâleti'nce tahakkuk eden vergi miktarını büyük ölçüde tahsil eden vilayetlere takdirname gönderilerek verginin toplanması teşvik edilmiştir. Örneğin Afyonkarahisar Vilayeti yedi ay içinde yol parasının %75'ini tahsil etmesi üzerine Nafia Vekâleti'nden bir takdirname almıştır.²⁹

İstanbul Vilayeti de tahsil işine ağırlık vererek vergi borcu olanları Kanlıca-Beykoz yolunun inşaatında istihdam edilmek üzere kafiye halinde sevk etmiştir. Bunlardan bazılarının kaçtığı anlaşıncı da Vilayet, Polis Müdürlüğü'ne verdiği emirle bu kaçakların evlerinde yakalanmasını ve polis gözetimi altında tekrar sevk edilmelerini talep etmiştir.³⁰

Vergi vilayetlerin en önemli gelir kaynaklarından birini oluşturduğundan toplanan vergilerin eğitim, imar faaliyetleri gibi öncelikli başka yerlere harcanmasına devam edilmiştir. Hatta yol mükellefiyeti üzerinden maarif vergisi alınması için kanun layihası hazırlanarak 15 Mayıs 1930 tarihinde bir düzenlemeye gidilmiştir. Kanuna göre, bütçelerinde eğitime ayrılan ödenegi yeterli olmayan vilayetlerce yol vergisi ile mükellef olanlardan üç yüz kuruş vergi alınabilecektir (1.Madde). Mükellefiyetlerini bedenen yapanlar da maarif inşaatında ve maarif inşaatı olmayan yerlerde özel idarelerin inşaatında azami dört gün çalıştırılacaklardır (2.Madde).³¹

Reisicumhur Gazi Mustafa Kemal imzalı 3 Eylül 1930 tarihli bir kararname ile de yol mükelleflerinden borçlarını taksit müddetinde vermeyenler hakkında tahsili emval kanunun uygulanmasıyla ilgili gerekli düzenlemelerin yapılması kararlaştırılmıştır.³²

3.Vilayetlerin Yol Çalışmaları ve Yol Vergisi

1929 Dünya Ekonomik Krizi'nin Türkiye üzerindeki etkilerinin bir sonucu olarak il özel idarelerinin kaynak bulmakta sıkıntı yaşaması ve halkın şikâyetleri üzerine Şose ve Köprüler Kanunu'nun mali hükümleri 25 Temmuz 1931 tarihli 1882 sayılı Kanun'la özel idarelerin lehine değiştirilmiştir. Yol vergisi, 10 liradan 4 liraya ve Bayındırlık Bakanlığı payı %50'den %15'e indirilmiştir.³³

Yol vergisi vilayetler tarafından toplanırken Bayındırlık Bakanlığı'nın karayolu bütçesini ise genel bütçeden ayrılan ödenek ve vilayetlerce bakanlığa aktarılan yol vergisi gelirleri oluşturmuştur. Genel bütçe içerisinde bayındırlık işleri için ayrılan ödenegin büyüklüğü ülke savunmasından sonra gelmişse de Bayındırlık Bakanlığı bütçesinde en büyük payı demiryolları

²⁹ *Cumhuriyet*, 27 Ocak 1930, s.2.

³⁰ *Cumhuriyet*, 5 Şubat 1930, s.2.

³¹ *Resmi Gazete*, 21 Mayıs 1930, s.8936.

³² *BCA*, 30..18.1.2/13.56..20/159-108.

³³ *Resmi Gazete*, 2 Ağustos 1931, s.710.

almıştır. Ülkenin en önemli sorunlarından biri olan ulaşım sorununu demiryollarıyla çözmek isteyen hükümetler, 1924 yılından itibaren demiryolu yapımına öncelik verdiklerinden karayollarına ayrılan ödenek, ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzak kalmıştır. Hükümet demiryolu politikası üzerine yoğunlaşırken karayolu işlerinin bırakıldığı vilayetler başta ekonomik nedenlerden dolayı hedeflenen karayolu ağını oluşturamamışlardır. Her vilayet programlı bir yol yapım ve bakım politikası benimseyemezken valilerin bu işe verdiği önem yol çalışmalarında belirleyici olmuştur. Bütçe sıkıntılarından dolayı yol vergisinin amacının dışında kullanımı alışkanlığından bu dönemde de vazgeçilememiştir.³⁴

Vilayetlerce 1925-1931 yılları arasında karayollarına yapılan harcamalar şu şekilde olmuştur³⁵

Yıllar	Para Olarak	Çalışma Olarak	Toplam
1925	2.661.166	-	2.661.166
1926	4.815.154	-	4.815.154
1927	5.408.675	-	5.408.675
1928	6.266.123	-	6.266.123
1929	2.456.423	643.560	3.099.983
1930	3.565.826	965.340	4.531.166
1931	2.436.896	1.244.216	3.681.112

Vilayetlerde 1931 yılında 1.409.200’ü nakden 774.375’ü bedenen olmak üzere yol vergisiyle mükellef olanların sayısı 2.183.575 kişidir. 1931 yılı bütçesine göre vilayetlerin yol vergisi tutarı ise 7.584.180 lirası nakden 4.196.771 lirası da bedeni hizmet olmak üzere toplam 11.780.951 liradır. Genel meclislerce bu tutarın ancak %75’i tahsil edilebilmiştir. Vilayetlerin toplanan yol vergisinden bayındırlık işlerinden başka yerlere harcadıkları miktar 1931 yılında 2.566.505 lirayken 1932’de 3.402.109 liraya çıkmıştır.³⁶

Örneğin, İstanbul’un on yıllık yol faaliyeti ile ilgili hazırlanan bir istatistiğe göre İstanbul’da 1923 yılından 1933’e kadar tahsil edilen yol vergisi 7.698.441 liradır. 1923 yılında 191.722 lira tahsil edilmiş, bu miktar 1928 yılında 1.197.536 liraya kadar çıkmıştır. Fakat 1932 yılında tahsilat 690.000 liraya düşmüştür. Miktarın bu kadar değişmesine yol vergisinin 10 liradan 6 liraya indirilmesi sebep olmuştur. On yılda vilayet dahilinde yol inşasına ve tamirine sarf edilen paranın toplamı 4.237.197 lira olmuştur.³⁷

³⁴ Özdemir, a.g.e., 58.

³⁵ *Cumhuriyetin 50.Yılında Karayollarımız*, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1973, s.42.

³⁶ *BCA*, 30..10.0.0/155.90.9/15942.

³⁷ *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1934, s.3

Kanunda yol vergisinin yol işlerinden başka yere harcanmaması belirtilse de imkânsızlıklar nedeniyle; okul yapımı, öğretmen maaşlarının ödenmesi, hastane açılması veya masraflarının karşılanması, ziraat numune bahçe ve tarlalarının, hayvan hara ve damızlıkların tesis ve idaresi hatta vilayet konağı ile park inşası gibi doğrudan doğruya vilayetlerin kendi kaynaklarıyla yapması gereken bu hizmetler toplanan verginin nakdi kısmı ile yapılmıştır. Dolayısıyla vilayetlerce yol işlerine tahsis edilen miktar giderek azalmıştır.³⁸ Ayrıca bedenlen çalışma yükümlülüğünden de işlerin organizasyonda yaşanan sıkıntılardan dolayı istenilen sonuç alınamamıştır. Vilayetler kazma, kürek, silindir gibi yeterli donanıma sahip olmadıkları gibi çalışmalar bir plan çerçevesinde yürütülmediğinden bedenlen vergisini ödeyecekler zamanında iş gösterememişlerdir. Yükümlülerin sevkıyatları düzgün bir şekilde yapılamamış çoğunlukla yol olan yerde işçi, işçi olan yerde iş olmadığından mesai boşuna harcanmıştır. Yol durumu hakkında Nafia Vekaleti'nce hazırlanan 1932 tarihli bir raporda vilayetlerin yol çalışmaları ile ilgili; “*Nafia faaliyeti iğne ile kuyu kazarcasına amele-i mükellefiyyeyi bir taraftan bir tarafa taşımaktan ibarettir.*” yorumu yapılmıştır.³⁹ Organizasyonsuzluktan yol vergisi iyi bir şekilde değerlendirilememiştir.

Nafia Vekâleti, 1932 yılında yol vergisinden daha fazla verim alınabilmesi için şu öneriyi getirmiştir:

“*Bedeni mükellefler ve onların mesaisi kemakan vilayetlere bırakılarak (1.479.161) kişinin mükellefiyeti nakdiyeleri tutarı olan (7.988.655) liranın her sene vekalet emrine alınması temin edilir ve bu para karşılık gösterilerek bilfarz yüz milyon liralık bir istikraz yapılır ve yahut bir inşaat şirketine uzun vadeli tediyeyle bu kadar milyonluk bir iş verilirse pek kısa bir müddet zarfında memleketimiz uzun ömürlü, muhafaza tabakalı, laakal on bin kilometre tulunda bir şose şebekesine kavuşmuş olur.*”⁴⁰

Vilayetlerde yıllık yol vergisi tutarının karşılık gösterilerek birçok sahada işe başlanmasının vilayetlerde hem iş açacağı hem de halka refah ve kazanç sağlayacağı düşünülmüştür.

Bazı vilayetlerde yol vergisinin nasıl uygulanacağı konusunda yöneticiler arasında zaman zaman görüş farklılığı ortaya çıkmıştır. 1931 yılında “bedenen yol mükellefiyetini ifa edecek amelenin çalışma zamanları”

³⁸ Ali Süreyya, “Yol Kanunu Nasıl Olmalı?”, *Cumhuriyet*, 24 Eylül 1932, s.3.

³⁹ *BCA*, 30..10.0.0/155.90.9/15942.

⁴⁰ *BCA*, 30..10.0.0/155.90.9/15942.

hakkında Nafia Vekâleti ile Manisa Vilayeti arasında anlaşmazlık yaşanmıştır. İş programları gereğince yapılan tebligata rağmen iş başına gitmeyenlerin mükellefiyetlerinin nakte çevrilip çevrilmeyeceği ve bu cezanın da hemen alınıp alınmayacağı tartışma konusu olmuştur. Konu Dâhiliye Vekâleti’nce Şurayı Devlet’e havale edilmiştir. Alınan karar şu şekildedir:⁴¹

“...Umumi meclislerce bir sene için tayin edilen mesai zamanlarında iş programları mucebince bir sene için tayin edilen mesai zamanlarında iş programları mucebince vaki tebligata, şayanı kabul mazeretlere istinaden o senenin mesai zamanlarında müracaatları halinde kendilerine Nafia memurları tarafından iş gösterilmek suretiyle çalıştırılmaları zaruri görüldüğü gibi mazeretini isbat edemeyenlere de mesai müddeti zarfında iş göstermek mümkün olduğu takdirde bu gibilerin de mükellefiyetlerini bedenen ifa etmelerine kanunu mani olmayub şu kadar ki böyle mazeretsiz olarak vaktinde müracaat etmeyenlere iş gösterilemediği halde mükellefiyetlerini nakten ve cezaen ifa etmeleri ve ancak kanunun 12nci maddesinde nakten tahsil keyfiyetinin inşaat müddetinin hitamından sonra yapılacağı sarahaten yazılı olmasına göre salıfüzzikir cezanın umumi meclislerce tayin edilen mesai zamanlarının bitmesine kadar ihmal edilerek bu zamanın bitmesini müteakip usulü dairesinde tahsiline teşebbüs edilmesi iktiza eder.”

Zonguldak’ta ise yol bedeni yükümlülüğü hakkında il meclisi ile vilayet arasında bir anlaşmazlık yaşanmıştır. Yol mükellefiyetini yerine getirmeyenlerden yüzde elli fazlasıyla alınacak bedelin, tayin edilen inşaat müddeti içinde vergisini ödemeyenleri kapsamayacağına dair Zonguldak İl Genel Meclisi’nin kararına valilik karşı çıkmıştır. İnşaat zamanı olarak belirlenen eylül-ekim aylarında çalışma yükümlüğünü yerine getirmeyen mükelleflerden çoğu ilkbahar inşaatlarının başlamasıyla mart ayı içerisinde ilgili oldukları yollara giderek çalışmak istemişler ancak bu durum fen memurlarınca uygun görülmemiştir. Şikâyet üzerine valilik vergisini bedenen çalışarak ödemek için müracaat eden mükelleflerin işe kabul edilmeyerek iade edilmelerinin uygun olmayacağını ve bu yükümlülerden azami istifade edilmesi gerektiğini bunun da kanuna aykırı bir durum olmadığı belirtilmiştir.⁴²

Yozgat ilinde de 1932 yılına kadar parasını nakden ödemeyi taahhüt edip de bedenen yerine getirenler Yozgat İl Genel Meclisi’nce vergilerini ödemiş sayılmış ancak bu karara vali tarafından itiraz edilmiştir. Konu

⁴¹ BCA, 30..10.0.0/155.90.9/15942.

⁴² BCA, 30..10.0.0/155.90.9/15942.

Dâhiliye Vekâleti'nce incelenmek üzere Şurayı Devlet'e havale edilmiştir. Mülkiye Dairesi'nce Başvekâlet'e sunulan karar şu şekilde olmuştur:⁴³

“Yol vergisini nakden ödemēği taahhüt edenler bedenē çalıştırılarak ellerine vesika verilmiş olduğuna ve her hangi bir mükellefiyetin mükerreren ifası caiz olamayacağına göre bedenē çalışanlardan artık para istenilemez. Mükellefiyetlerini nakden ifa etmeēği taahhüt etmiş olanları çalıştırmak suretiyle kanuna aykırı muameleden doğacak mesuliyetin bu işe sebep olanlara raci olması lazım gelir. Bu sebeplerden dolayı umumi meclis kararının tasdikiyle yerinde olmayan itirazın reddine 20/6/1935 günlemecinde oy birliğiyle karar verilmiştir.

Yol vergisinin uygulanışıyla ilgili gerek vilayetlerle il genel meclisleri gerekse Nafia Vekâleti arasındaki görüş ayrılıkları, yol çalışmalarının etkin bir şekilde koordine edilememesi mükelleflerin bedeni yükümlülük şeklinde ödeyecekleri yol vergisinden verim alınamamasına neden olmuştur. Yol çalışmalarında vilayetler beklenen düzeyde bir başarı gösterememişlerdir. Bu nedenle yollar bakımsız ve kullanılmaz bir hale gelmiştir.

Vilayetlerin yol çalışmalarında başarısız olmasının nedenlerinden biri de yapılan yolların kalitesiyle ilgili olmuştur. Otomobil, kamyon gibi motorlu araçların kullanımının artmaya başlamasıyla çok hızlı dönen lastiklerin geriye itme gücü karşısında makadam yollar kısa sürede işe yaramaz hale gelmiştir. Vilayetler silindirle yol yapmayı sürdürdüğünden, silindirajı yapılan yollar trafiğe maruz kalınca birkaç ay içinde bozulmuş ve yapılan harcamalar boşa gitmiştir. Avrupa'daki asfalt yollar gibi sağlam yol yapımının gerekliliği anlaşılmıştır.⁴⁴

4. Yol Vergisi ve Uygulamalarına Dair Şikâyetler

Yol vergisi özellikle Aşar Vergisi'nin 1925 yılında kaldırılmasıyla kırsal kesimin en çok şikâyet ettiği vergi olmuştur. İhtiyaç duyulan yol ağının bir türlü yapılamaması, verginin tahsilindeki yöntem, yaşanan yanlışlıklar, vergiden ek olarak maarif vergisi alınması gibi uygulamalar halkın memnuniyetsizliğini her geçen gün daha da artırmıştır. Yol vergisi 1930'lu yılların en çok şikâyet edilen konusu olmuştur.

Cumhuriyet Gazetesi 1930 yılında vergiler üzerine bir anket yaparak okuyucularına; “Hangi vergiler ağırdır?” ve “Tahsil şeklinden dolayı şikâyet ettiğiniz vergiler hangileridir?” sorularını yöneltmiştir. Kırsal kesimin şikâyet

⁴³ BCA, 30..10.0.0/155.91.4/15951.

⁴⁴ BCA, 30..10.0.0/155.90.9/15942.

ettiği vergiler Arazi Vergisi, Ağnam Rüsümü ve en çok da yol vergisi ile tahsildar meselesi olmuştur.

Bu konuda ankete gönderilen görüşler şu şekildedir:

“Anadolu’da bir köy tahsildarının bir kaymakam bir şube reisi kadar salahiyeti vardır. Köy tahsildarı vergisini ödeyemeyen köylüye eza cefa ettiği gibi onun altındaki yatağını vesairesini de derhal müzayedeye çıkarır, bu doğru bir hareket midir?”⁴⁵

“...yol vergisi fakir, zengin için müsavidir. Ayda binlerce lira kazanan bir tacir ile bir rençber aynı seviyede mükelleftirler. Ayda yüz, iki yüz lira kazanan veyahut maaş alan bir tacir, bir memur için senede on lira vermek katiyen his olunmayacak bir şey olduğu halde bazı günlerini boş geçiren hele kış günlerinde büsbütün atıl durmaya ve kazançtan kısmını eritmeye mahkûm olan yüz kuruş yevmiyeli bir rençberin kırk elli lira maaşlı bir memurun veya herhangi bir iş adamının on lira vermesi bütün vergilerin tarhta nazarı dikkate alınan kudret ve kabiliyet esasına taban tabana zıttır...”⁴⁶

“Bu sene Samsun’da her mükelleften on lira alınıyor. Bir çoban, bir köylü ve Samsun’daki bir milyoner de on lirayı veriyor. Yolları bozan zenginin kamyon ve otomobilidir. O zaman yol vergisi köylü ve kasabalıdan eşit oranda alınmamalıdır.”⁴⁷

“Adapazarı’nda hapishaneler vergisini ödemeyenlerle dolu olup sabahdan akşama kadar iş arayıp bulmayanlar vergisini ödeyemediklerinden hapsedilmişlerdir. Hatta bu sene ödenmek zorunda olunan 13 liraya karşılık ötesini berisini satarak 10 lira bularak verenler bile hapisten kurtulamamışlardır.”⁴⁸

Şikâyetler yol vergisinden çok verginin adil olmayan tahakkuku üzerinde toplanmıştır. Basında çıkan haberlerde “Yılda 10 liralık bir kâğıdı göremeyen köylü yılda 13 lira yol parasını nasıl verir?” şeklinde görüşler yer almıştır. Verginin zengin ile fakir için eşit olmasının adaletsizliğine dikkat çekilmiştir. Verginin kazanç üzerinden adil şekilde alınmasına dair öneriler getirilmiştir.⁴⁹

⁴⁵ Cumhuriyet, 22 Kasım 1930, s.3.

⁴⁶ Cumhuriyet, 22 Kasım 1930, s.3.

⁴⁷ Cumhuriyet, 24 Kasım 1930, s.3.

⁴⁸ Cumhuriyet, 28 Kasım 1930, s.3.

⁴⁹ Cumhuriyet, 25 Aralık 1930, s.3

Ankara’da 1931 yılı Ocak ayında toplanan Ziraat Kongresi’nde de kırsal kesimin en büyük sıkıntısını oluşturan yol vergisine dair Salihli Kazası tarafından bir rapor verilmiştir. Doğrudan doğruya zirai vergi olmamakla beraber mükelleflerinin %80-85’i çiftçi olması itibariyle yol vergisinin tarhında ölçülü olunması istenmiştir. Yol vergisinin azami beş lira olması gerekliliği belirtilmiş ve vergi tarhında mükellefin ödeme gücüne göre hareket edilmesi vurgulanmıştır.⁵⁰

Yunus Nadi “*Yol Parası 5 Liraya İndirilmelidir!*” başlıklı Cumhuriyet Gazetesi’nde çıkan yazısında; yol vergisi miktarının son senelerde kişi başına on liradan aşağı düşmediğini ve ekleriyle birlikte on iki lirayı geçtiğine eleştiri getirerek şunları yazmıştır:

“ Yol, iktisadiyatın en esaslı ihtiyaçlarından biri olmak hasebiyle mükelleflerin iktidarlara taalluk ettikçe onun her hangi derecesini fazla bulmak kimsenin aklından geçmez. Fakat bilhassa bir senden beri içinde yüzülen emsalsiz buhran zamanlarında işleri imkân ile ölçerek mahsulünü satamayan mükellefin bir de ağır vergilerle bunaltılması derhal nazari dikkate alınacak en basit bir zaruret olur”.

Yunus Nadi, ekonomik buhran geçinceye kadar dönemin şartlarına uygun çarelerin bulunmasını istemiş ve yol vergisinin her yerde 5 liraya indirilmesini önermiştir. Nadi’ye göre mevcut şekliyle vergiyi ödemek neredeyse imkânsız olmuştur. Örneğin iki oğlu ile beraber bir çiftçi otuz lira vergi verdiğinde bunu ödemekte zorluk çekmektedir. Çiftçi yol vergisini ödemek için çok defa hayvanını satmak veya vaktini hapisanede geçirmek zorunda kalmıştır. Eğer vergi 5 lira olursa halkın vergiyi ödemesi mümkün olacak ve mükelleflerin grup grup hapisaneye sevk edilmelerine ve çiftçinin tarlasından uzaklaşmasına gerek kalmayacaktır. Böylece vergi tamamen tahsil edileceğinden bütçe de açık vermeyecek ve sonuçta toplanan para da on lira üzerinden tahsil edilen verginin yekûnundan aşağı olmayacaktır.⁵¹

Şikâyetlerin haksız olmadığını Cumhuriyet Gazetesi’ne yansıyan “Vergi Yüzünden Bir İntihar” başlıklı bir haber de ortaya koymuştur. Haberde şu ifadeler yer almıştır: “*M.Kemalpaşa kazasına tabi (Çatılıbüyük) nahiyesinden bir köylü, yol parası almaya gelen memurun önünde belindeki bıçağı göğsüne saplayarak bu parayı verememekten mütevellit bir yeisle intihar etmiştir.*”⁵²

Halkın ödeme gücünün olmayışı ve yoğun şikâyetler karşısında bazı vilayetler yol vergisinde indirimle gitmek zorunda kalmıştır. Örneğin

⁵⁰ Yunus Nadi, “Yol Parası 5 Liraya İndirilmelidir!”, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1931, s.1.

⁵¹ Nadi, *a.g.m.*, s.1.

⁵² *Cumhuriyet*, 29 Ocak 1931, s.4.

Aydın’da 1930 yılına ait vergisini vermeyenler için hapis kararı alınmasına rağmen tahsilât yapılamaması üzerine, İl Genel Meclisi yol vergisinin ek vergi olmadan alınmasına karar vermiştir.⁵³ İzmir’de de 1931 yılı için yol vergisi 10 liradan 8 liraya indirilmiştir.⁵⁴

Vergisini ödemeyenlere yönelik haciz ve hapis uygulamaları konusunda vilayetler kararlı bir tutum izlemişlerdir. Dönemin gazetelerinde yol vergisine karşılık haciz edilen malların satışına dair ilanlar yer almıştır. Cumhuriyet Gazetesi’nde çıkan Eminönü Kaymakamlığı’nın ilanı şu şekildedir:⁵⁵

“Eminönü Kaymakamlığı’ndan: Altı lira yol parası borcundan dolayı tahtelhacze alınan eski bir soba ile karyola 16/6/1935 tarihine musadif cumartesi günü saat onda Küçükpazar Belediye Tahsil Şubesi önünde satılacağı ilan olunur.”

Vergisini ödemeyenlerin soba, karyola, yatak, yorgan gibi en temel eşyalarına konulan haciz, kamuoyunun vergiye tepkisini daha da artırmıştır. Zenginle fakire, yolu kullananla kullanmayana eşit vergi konulması, eleştirilerin merkezini oluşturmuştur. Örneğin; *“...yol yürümüyorum ki bizden yol vergisi istiyorsunuz, dedim dinlemediler. Şimdi bir başka istida yolladım. Beş çocuğum var, dedim. Beş çocuğu olanın vergisini affedeceklermiş.”* sözleriyle Kızkulesi bekçisi Mustafa’nın kendisinden yol vergisi alınmasına dair şikâyeti de oldukça ilginçtir.⁵⁶

Yol vergisinin tahsilinde yapılan memur hataları da halkın şikâyetlerinde önemli yer tutmuştur. Zara’nın Avcılar Köyü’nden sekiz arkadaşı adına Celal imzasıyla Cumhuriyet Gazetesi’nin “Halk Sütunu”nda yol parasına dair yazdıkları dikkat çekicidir:⁵⁷

“1934 yılı yol parasına mahsuben bedenen ifayı vazife eyledik. Fakat memuru mahsusı kaydımıza işaret etmediğinden idare-i hususiye aleyhimize dava açarak hakkımızda tevkif müzekkeresi kestirdi. Alakadar makamın dikkat-i nazarını çekerek mağduriyetimize meydan verdirilmememsini istirham ederiz.”

1929 Dünya Ekonomik Krizi sonrasında halkın ödeme gücünün düşmesi ve yol vergisi üzerine şikâyetlerin yoğunlaşması, vergide yeni bir düzenleme yapılması yönündeki beklentileri sürekli gündemde tutmuştur.

⁵³ Cumhuriyet, 10 Ocak 1931, s.1,3.

⁵⁴ Cumhuriyet, 13 Ocak 1931, s.3.

⁵⁵ Cumhuriyet, 27 Mayıs 1935, s.14.

⁵⁶ Cevat Fehmi, “Hakiki Bir Robensen Kruzoe! Kuzkulesi Bekçisi Kendisinden Yol Vergisi Alınmasını Protesto Ediyor!”, Cumhuriyet, 14 Eylül 1932, s.5.

⁵⁷ Cumhuriyet, 12 Ocak 1936, s.11.

Basında fakirlerin zenginlerden daha az vergi vereceği ve yol vergisi üzerinde esaslı bir değişime gidileceğine dair haberler sıklıkla yer alsa da hükümetler önemli bir finansman kaynağı olan vergiden bir türlü vazgeçmemişlerdir.

5. Yol Vergisinin Amaca Uygun Kullanımına Dair Görüşler

Motorlu taşıtların sayısında 1937 yılından itibaren yaşanan artış ve demiryolu politikasının başarıyla yürütülmesiyle ana hatların büyük oranda yapımı demiryollarını sahillere ve limanlara bağlayacak karayollarının yapımını gündeme getirmiştir. TBMM’de Hükümetin ulaşım politikasını eleştirerek karayollarının kötü durumda olduğunu savunan bazı milletvekilleri “*Karayollarında neler yapılabilir?*” başlığı altında görüşlerini ifade etmişlerdir. Eskişehir Milletvekili Emin Sazak verginin alınma amacı doğrultusunda sarf edilmesi gerektiğini şu şekilde ifade etmiştir:⁵⁸

“Yol parası diye alırsınız, tenise sarf ederiz, yol parası alırsınız valinin otomobiline, valinin konağına sarf ederiz... Parayı aldığımız vakit, adı neyse oraya sarf etmek lazımdır. Bu Büyük Millet Meclisine ve muvaffakiyetli Hükümete yakışır mı? Yol parası diye al, tenis oyununa sarf et, bu olmaz. ”

Sazak, toplanan verginin alakasız işlere harcandığına dikkat çekerek Hükümetin karayolları konusundaki programsızlığını eleştirmiştir. İhtiyaç duyulan karayollarının yapımı için iki seçenek öne sürerek görüşlerini şöyle belirtmiştir:⁵⁹

“Bunun iki çaresi var: Ne kadar yol yapılacaksa, kaç senede ikmal edilecekse, diğer sanayi işlerinde yaptığımız programlar gibi bunu da programlaştırırız veyahut arkadaşlar, vatan da sizin, millet de sizin, yol da sizin, biz yol paranızı aldık amma yedik içtik kusura bakmayın, geleceksin toprağı bedava kazacaksın, taşını bedava çekeceksin... Nafia Vekâleti de bir silindir ve fen memuru gönderecektir. Bu işi yapacaktır diye yol seferberliği yaparak, çoluk çocuk, kadın erkek toplanıp bu işi yapacağız veyahut bulunursa her şeyi düşünen muvaffakiyetli Maliye Vekilimiz bu yol işine de senede 10 milyon lira tahsis ediverirse o vakit Nafia vekilimiz de bunu program dahilinde muntazaman yapar. Bendenizce bu yapılmayacaktır. Bunu yapmadığımız gibi bu yol işi Hazreti Adem’e kalacak demektir.”

Gümüşhane Milletvekili Durak Sakarya da:

⁵⁸ TBMM Zabıt Ceridesi, 26 Mayıs 1937, Devre: V, Cilt: 18, İçtima:65, s.264-265.

⁵⁹ TBMM Zabıt Ceridesi, 26 Mayıs 1937, Devre: V, Cilt: 18, İçtima:65, s.264-265.

“...şehirlerimizde kasabalarımızda halk yol parası veriyor. Halkın verdiği bu paralar şuraya buraya sarf ediliyor. Hepimiz iyi biliriz ki, şehirlerimiz baştan aşağı çamur içindedir. Bazılarında şose, cadde hatta patika bile yoktur. Ankara ve İstanbul’da belediye ile muhasebe-i hususiye birleştirilmiş bu para alınıyor, belki iyi yolunda sarf ediliyor. Fakat uzak memleketlerimizde, kasabalarımızda, şehirlerimizde bu paralar yerine sarf edilmiyor gibi geliyor bendenize. Ben çok temenni ediyorum ki zayıf olan belediyelerimize yardım etmek ve artık kasabalarımızda halkı çamurdan, gölden, sudan kurtarmak için verilen bu paraların belediyelere devredilmesi(...) lazımdır.”

sözleriyle karayolu yapımında en önemli finansman kaynağı olan yol vergisi gelirlerinin başka işlere harcanmaması ve yol paralarını belediyelere devredip halkın ihtiyaçlarının karşılanması yönündeki görüşlerini ifade etmiştir. Yol vergisinin kullanımıyla ilgili eleştiriler karşısında Bayındırlık Bakanı Ali Çetinkaya ise şunları söylemiştir.⁶⁰

“...tıpkı şimendifer siyasetinde olduğu gibi muntazam program dâhilinde hareket etmemiz ve bu programa esaslı olarak başlanması lazım gelecektir, bugünkü ihtiyacı karşılamak için, vilayetlerin yaptıkları yolları şu veya bu suretle yapıyoruz farzetmekliğimiz yanlıştır.”

Ülkenin karayolu ihtiyacı dikkate alınarak yol vergisi gelirlerinin karayollarına harcanması ve demiryolu politikasında olduğu gibi düzenli bir program dahilinde hareket edilip çalışmalara başlanması gerekliliği Hükümet tarafından da uygun görülmüştür.

1932-1938 yılları arasında yol vergisi adı altında mükelleflerden alınan paraya karşılık yol işlerine harcanan miktarlar şu şekildedir:⁶¹

Yıllar	Yol Vergisi	Harcanan Para
1932	9.509	7.208
1933	10.390	7.071
1934	10.786	8.109
1935	11.335	7.596
1936	11.715	7.231
1937	12.425	6.988
1938	10.997	7.266

⁶⁰ TBMM Zabıt Ceridesi, 26 Mayıs 1937, Devre: V, Cilt: 18, İçtima:65, s.266.

⁶¹ Berksan, a.g.e., s.335.

6.II.Dünya Savaşı Yıllarında Yol Vergisi

II. Dünya Savaşı yıllarında kaynakların savunmaya aktarılmasıyla askeri ihtiyaçlara hizmet eden yol yapım çalışmalarında en önemli finansman kaynağı yol vergisi olmuştur. Ancak vergi tahsilinde yaşanan sıkıntılar ve hatalar bu dönemde de devam etmiş hatta yaşananlar halk arasında fıkra gibi dilden dile aktarılmıştır. Askerde olanlara vergi tahakkuku yapılırken, altı çocuğu olanlardan da vergi kesilmiştir. Memurların maaşlarından yanlışlıkla kesilen paraların geri ödemesi oldukça çaba ve zamanın bir sonucunda mümkün olabildiğinden buna dair bir vatandaş başından geçenleri şöyle ifade etmiştir: “*Bereket kırtasiye kalktı da işler çabuk yürüyor. Kırtasiye kalkmamış olsaydı yanlışlıkla benden tahsil edilmiş olan altı lira, olacak altı çocuğuma birer lira olarak mirasen intikal edecekti...*”⁶²

II. Dünya Savaşı nedeniyle yol yükümlülüğünde düzenlemeye gidilerek 4227 sayılı 1 Haziran 1943 tarihli yasayla olağanüstü savaş koşullarının devam ettiği sürece yol vergisinin nakden ödeme kısmı % 100 arttırılarak sekiz liraya çıkartılmıştır (1.Madde).⁶³ Bu düzenleme ile getirilen hüküm halkın ödeme gücünün oldukça üstünde olduğundan daha çok bedenen çalışma tercih edilmiştir.

Bedenen çalışarak vergisini ödemek zorunda olanlar, Hükümetin Milli Korunma Kanunu’na dayanarak aldığı kararla; yol, köprü, liman ve meydan yapımı gibi işlerde aylarca düşük ücretlerde çalıştırılmışlardır. Devlet ekonominin olumsuz etkilendiği savaş yıllarında en önemli finansman kaynağı olan yol vergisinin toplanmasına büyük özen göstermiş, vergisini ödemeyenleri takip edilmiş, hapis, haciz gibi çeşitli yaptırımlar uygulamıştır. Hatta yol vergisini ödeyemeyen köylüye gazyığı verilmemiştir. Bu nedenle vergiden muaf olmanın çaresi aranmış, beş ve üzeri çocuğa sahip olmak tek çıkar yol olarak görülmüştür.⁶⁴

Savaş yıllarında (1939–1945) yol vergisi adı altında mükelleflerden alınan paraya karşılık yol işlerine yapılan harcamalar şu şekildedir.⁶⁵

Yıllar	Yol Vergisi	Harcanan Para
1939	11.107	7.780
1940	10.917	7.271
1941	9.997	7.944
1942	10.485	6.900
1943	21.428	14.996
1944	24.161	14.411
1945	17.261	8.859

⁶² Burhan Felek, “Altı Çocuklu Babanın Yol Parası”, *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1940, s.3.

⁶³ *Resmî Gazete*, 3 Haziran 1943.

⁶⁴ Osman, Akandere, *Millî Şef Dönemi*, İz Yayıncılık, İstanbul 1998, s.185-186.

⁶⁵ Berksan, *a.g.e.*, s.335.

Halkın ödeme gücünün çok üstünde kalması ve savaşın sona ermesiyle, 1 Haziran 1945 tarih ve 4751 sayılı yasa ile yol vergisinin nakdi kısmı yeniden yılda dört liraya indirilmiştir (3.Madde).⁶⁶

7.Kadınların Yol Vergisi Ödemesine Dair Tartışmalar

Türkiye’de 1930’lu yıllarda önemli kadın-erkek eşitliğinin sağlanmasına dair uygulamalar bir biri ardına benimsenirken kadınların da yol vergisi ödemesi gündeme gelmiştir. Cumhuriyet Gazetesi’nde 18 Mayıs 1930’da yayınlanan “*Kadınlar da... Erkekler gibi yol Parası Vermeli mi?*” başlıklı imzasız bir yazıda kadınların da yol vergisi ödemesinin gerekliliği şöyle savunulmuştur:⁶⁷

“Haziran geliyor; yol parasının birinci taksiti müddeti de Haziran’da hulul ediyor. Her erkek bütçesinden ayıracağı 5 lirayı yol parasına verecek yahut bu paranın ödenebileceği müddetçe yol inşaatında çalışacaktır. Bu mükellefiyetten yalnız memurlukta, ticarete, doktorlukta, avukatlıkta erkeğe rakip olan, belediye azalığında rakip olacak bulunan ve polislikle mebuslukta da erkeklerle boy ölçüşmeye kalkışan kadınlar müstesnadır.

Şimdi hatıra şu nokta geliyor: Mademki erkeklerle müsavi hukuk iddia ediyorlar, mademki her sahada erkeklerle amansız bir mücadeleye girişiyorlar, şu halde neden kadınlar da asker olmasınlar, hadi şimdilik onu bir tarafa bırakalım, hiç olmazsa neden şu yol parasını vermiyorlar, onlar gezmiyorlar mı?

Nalıncı keseri gibi hep kendilerine hak istihsaline koşan hanımlarımız biraz da erkeklerin mükellefiyetlerine iştirak etseler ne olur?”

Bu konuda Kadınlar Birliği üyesi bir hanımın görüşlerine ise şu şekilde yer verilmiştir:⁶⁸

“Bence bu mükellefiyet, şimdilik yalnız çalışan hanımlara teşmil edilebilir. Yoksa bugün erkeğin eline bakan birçok hanımlar da yol parasına tabi tutulursa binnetice kadının mükellefiyetini de erkek yüklenmiş olacaktır. Sonra, yol parasını vermeyen kadınların yol inşaatında yapacakları iş, erkeklerin çalışmasından elde edilecek randımandan az olacaktır. Buna mukabil kadınların daha az yol yürüdükleri de düşünülürse yol parasının kadınlara tarhi nisbetinde tahfifi adilane olur fikrindeyim”

⁶⁶ Resmi Gazete, 14 Haziran 1945, s.8889.

⁶⁷ Cumhuriyet, 18 Mayıs 1930.s.1.

⁶⁸ Cumhuriyet, 18 Mayıs 1930.s.1.

Kadınların da yol vergisi ödemesine dair tartışmalar başlarken İstanbul Vali Vekili Fazlı Bey “*Eldeki yol parası kanunu bu vergiden kadınları tamamiye istisna etmiştir.*” diyerek bu tartışmalara son vermek istemiştir.⁶⁹ İstanbul Başmühendisi Avni Bey ise; “*Kadınlara, erkeklerin malik oldukları birçok hukuk verildi. Askerlikleri bile mevzuu bahs oluyor. Yapılacak yollarımız çoktur. Kadınların da yol parası ile mükellef tutulması bence muvafık olur.*” diyerek kadınların vergi ödemesini savunmuştur.⁷⁰

Kadınların da vergi vermesi üzerine tartışmalar büyürken İstanbul Belediyesi’nin Mayıs ayı maaş ödemelerinde bütün kadın memurlardan da 1931 yılı yol vergisinin ilk taksitini tahsil etmesi büyük bir şaşkınlığa yol açmıştır. İstanbul Belediyesi neden vergiyi kestğini açıklamamış ve ilgili memurlar da kesilen paralarının iadesini talep etmişlerdir.⁷¹

Kadınların erkeklere göre yolda daha çok gezdiği ve “sivri topuklu pabuçlarıyla” asfalt yola zarar verdiklerinden onların da yol vergisi vermesi gerektiği şeklinde görüşler ileri sürülmüştür. Bununla birlikte çalışmayan kadınların yol vergisini yine erkeklerin ödeyeceği düşüncesi kaygıya neden olmuştur.⁷²

Çalışan ve geliri olan kadınlardan yol vergisi alınması için Hükümetin incelemelerde bulunduğu ve kadınlardan yol vergisi alınacağına dair basında çıkan haberler tartışmaları hep canlı tutmuştur.⁷³ Sabiha Zekeriya da bu tartışmalara katılarak “Kadınların Yol Vergisi...” başlıklı yazısında Cumhuriyet Gazetesi’nde şunları yazmıştır:⁷⁴

“Kadınlar her şeyde müsavi olmak istemediler mi?... O halde yol vergisi vermekte de müsavi olsunlar... Bu ilk bakışta doğru bir mütalaa. Fakat kazın ayağı öyle değil.

“...Memlekette mevcut kadınların yüzde kaçını istedik. Bunu tahmini bir hesaplama ancak yüzde yirmisidir diyebiliriz. Bu yüzde yirminin ne zaman, işte olduğunu, ne zaman işsiz olduğunu hükümet nasıl takip edecek? Böyle zaman zaman vergiye tabi bir kitle nasıl olabilir...

Bunun tatbiki çarelerini bulsalar bile gene müsavatsızlıklar vardır. Biri çıkıp derse ki çalışmayan kadınlar evlerinde rahat rahat

⁶⁹ Cumhuriyet, 19 Mayıs 1930, s.4.

⁷⁰ Cumhuriyet, 14 Şubat 1931, s.3.

⁷¹ Cumhuriyet 22 Mayıs 1931, s.2.

⁷² Cumhuriyet, 10 Haziran 1934, s.3, Akşam, 24 Şubat 1936, s.3.

⁷³ Cumhuriyet, 23 Mayıs 1931, s.3., Cumhuriyet, 22 Mayıs 1935, s.12., Akşam, 16 Şubat 1936, s.3.

⁷⁴ Sabiha Zekeriya, “Kadınların Yol Vergisi...”, Cumhuriyet, 23 Mayıs 1935, s.5.

oturdukları halde, neden çalışan zavallı kadınlar bu vergiye tabi olsunlar? İşsiz erkeklere ehemmiyet vermeyen kanun bu işsiz kadınları niçin istisna ediyor?.. İşe gitmeye mecbur olmayan kadınlar da, senede bir elbise eksik yaptırıversinler, işte bu da bir mütalaa, hem yabana atılmayacak bir mütalaa’dır.

Bu vergide eğer müsavat aranıyorsa, işsiz erkekleri de işsiz kadınlar gibi bu vergiden affetmek lazım. Bundan başka kanun yol vergisi vermeyen erkekleri yol yaptırmakta kullanarak bu borcu ödetiyor. Bu vergiyi vermeyen kadınlara karşı tecziye kuvveti ne olacaktır? Hapis mi? Taş kırmak mı? Herhalde bu kanun müsavat ararken, müsavatsızlıkların en büyüğüne düşecektir. Kadınların çalışan kısmı değil, sinemalarda, poker salonlarında, tuvalet salonlarında su gibi para döken bayanları bu vergiye tabi tutmak adalete ve müsavata daha uygun bir iştir.”

Nafia Vekaleti’nce 1936 yılında yeni bir yol kanunu yapılması için çalışmalar başlarken milletvekili, hakim, doktor, memur gibi çeşitli mesleklerde çalışan kazanç sahibi kadınların da yol vergisi vermesi teklif edilmiştir.⁷⁵ Bu dönemde ekonomik güçlük içinde olan İstanbul Belediyesi kadınların da vergi vermesi için ısrarcı olmuştur. İstanbul’da 30 bin kadının vergi vereceği öngörülmüştür.⁷⁶ Çünkü İstanbul’da devlet dairelerinde çalışan kadınlardan önemli ölçüde para tahsil edilebilirdi. Ancak 20-25 kuruş yevmiye ile çalışan ve bu para ile sadece iaşesini temin edebilen kadınlara uygulanmaması istenmiştir.⁷⁷

Projektör dergisini çıkartan Sabiha Zekeriya, “*Saylav Bayanlar Neye BağırıyorSunuz*” başlıklı yazısı ile de kadınlardan yol vergisi alınmasıyla ilgili Türkiye’nin ilk kadın milletvekillerinden tepki göstermelerini istemiştir.⁷⁸ Sabiha Zekeriya kadınlardan alınacak vergi ile işçi Fatma’nın kafasına “...demek hükümet kürklü otomobilli kadının aşındırdığı asfalt yolların parasını benden alacak.” düşüncesinin sokulmaya çalışıldığını savunmuştur.⁷⁹

Kadınların da yol vergisi vermesine dair tartışmalara Suad Derviş “*Vergi Veririz Ama Yol İsteriz*” başlıklı yazı ile katılmış ve İstanbul’daki yolların kötülüğüne dair intibalarını paylaşırken şunları yazmıştır: “*Gazetelerde okuyoruz; kadınlardan yol vergisi alınacakmış... Peki alınsın.*

⁷⁵ *Akşam*, 25 Şubat 1936, s.1.

⁷⁶ *Akşam*, 18 Şubat 1936, s.3.

⁷⁷ *Cumhuriyet*, 18 Şubat 1936, s.3.

⁷⁸ *Cumhuriyet*, 29 Şubat 1936, s.10.

⁷⁹ *Cumhuriyet*, 23 şubat 1936.s.3.

Fakat biz erkekler gibi müsamahakâr değiliz. Kazancımızdan yol vergisi de veririz amma!... Biz yol isteriz!”⁸⁰

Kadınların kadın-erkek eşitliğine dair istekleri karşında “mademki kadınlar erkeklerle eşit olduklarını iddia ediyorlar o zaman vergi de versinler” yaklaşımı 1930’lardan 1940’lara değişmeden sürmüştür. Burhan Felek “Kadınlar ve Yol Parası” başlıklı makalesinde bu konudaki görüşlerini şu şekilde dile getirmiştir:⁸¹

“... eğer darılmayacaklarını bilsem ben derim ki kadınlardan yok parası almak pek haklı bir harekettir. Çünkü kendileri daima erkeklerle müsavat iddia ederler. Ne için bu işte onlardan geri kalmış görünsünler?

Sonra kadınlar, erkeklerden fazla yürürler Bunu anlamak için caddeye çıktığınız zaman şöyle etrafınıza bakmanız kâfidir.

Kadınlar yolları erkeklerden fazla kullanırlar. Zira erkeğin bir adımda gittiği yere kadın iki adımda gider. Yani sokağa erkeğin vurduğu bir darbeye mukabil kadın iki defa vurur.

Kadınların topukları sivri olduğu için yolları daha fazla tahrip ederler.

Bütün bunları gördükten sonra kadınların yol parası vermeleri haklı mı olur haksız mı olur orasını artık siz kestirebilirsiniz.

Yalnız bir nokta var:

...hanımlar kendi ayaklarıyla yürüsünler. Yani yol parasını kocalarının kesesinden vermesinler...

Yol parası şahsi bir vergidir. Kendi harçlığınızdan vermezseniz makbul değildir. Kocalarınızın ismini almış olmak yol parasını da onlardan almayı icab etmez.”

Çalışan kadınların sayısında yaşanan hızlı artış karşısında 1941 yılında Hükümet çalışan kadınlardan da yol vergisi almak için çeşitli girişimlerde bulunmuştur. İstanbul’da 60.000 kadar kadının çeşitli işlerde çalıştığı tespit edilmiştir. Ancak bu işlerin çoğu daimi olmadığından bütün kadınlardan yol vergisi alınamayacağına dair uyarılar da öne çıkmıştır. 1941 yılında İstanbul’da daimi işlerde çalışanların sayısı yaklaşık 15.000’dir. Türkiye’de en çok kadının çalıştığı şehir de İstanbul’dur. Bu kadınlardan yol vergisi

⁸⁰ Suad Derviş, “Vergi Veririz Ama Yol İsteriz”, *Cumhuriyet*, 22 Mart 1936, s.3.

⁸¹ Burhan Felek, “Kadınlar ve Yol Parası”, *Cumhuriyet*, 15 Temmuz 1941, s.3.

alındığı takdirde yaklaşık 100.000 lira gelir elde edeceğini düşündüğünden İstanbul Valiliği kadınlardan vergi alınması konusunda ısrarcı olmuştur.⁸²

Kadınlar da çalışıyor, yolları kullanıyor hatta yollarda kadınlar daha çok yürüdüğünden hiç olmazsa çalışan kadınlardan yol vergisi alınması “Kadınlar uzun ve sivri ökçeli iskarpinleriyle az mı asfalt eskitiyorlar.” bakışıyla basından da zaman zaman destek bulmuştur.⁸³ Ancak kadınlardan hiçbir dönemde yol vergisi alınmamıştır.

8.Çok Partili Hayata Geçiş Sürecinde Yol Vergisi

Çok partili hayata geçişle birlikte yol vergisinden kaynaklanan şikâyetler halk tarafından daha çok dile getirilmeye başlanmıştır. Demokrat Parti’nin tek parti dönemine yönelik muhalefetine de yol vergisi önemli bir yer tutmuştur. Demokrat Parti özellikle yol vergisinin çalışma yükümlülüğünün angarya özellikleri üzerinde durmuş, az gelirli vatandaş için büyük sıkıntı kaynağı olan yol vergisini halkın desteğini artırmakta başarıyla kullanmıştır.⁸⁴

Muhalefetin yol vergisi üzerinden iktidara yüklenmesi karşısında CHP Hükümeti yol vergisi konusunda düzenlemeye gitmek ihtiyacı duymuştur. Peker Hükümeti Programında yol vergisine, “maliye” başlığı altında: “Eski bir mesele olan yol vergisinin vergi prensiplerine daha uygun olarak ıslah edilmesi konusu üzerinde çalışacağız.” şeklinde yer verilmiştir.⁸⁵ Hükümet, verginin ve vergi ilkelerinin daha adil ve daha uygun olarak düzenlenmesi görüşünü benimsemiştir.

Dönemin gazetelerinde yol vergisi üzerinde Hükümetin çalışmalarının başladığına dair haberler de hemen yer bulmuştur. 21 Mart 1947 tarihli Vatan Gazetesi’nde Yol Vergisi’ni daha adil bir şekle sokacak yeni vergi tasarısı hazırlandığı duyurularak bu konuda şu açıklama yapılmıştır:

“Yeni tasarı eskisine göre hem adil hem de mevcut yol programının tahakkuku bakımından varidat sağlayacak birçok yeni hükümleri ihtiva etmektedir. Tasarıya göre bütün vatandaşların aynı nisbette vergiye tabi olmaları esasından ayrılmış, vatandaşları kazançlarına göre ayırmıştır. Köylü vatandaşlardan maktuan 5 lira yol vergisi alınacak ve senede yüz liraya kadar kazanç vergisi ödeyen

⁸² Cumhuriyet, 3 Şubat 1941, s.2.

⁸³ Cumhuriyet, 30 Eylül 1948,s.1.

⁸⁴ İlhan Tekeli- Selim İlkin, Cumhuriyet Harcı, C.III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004, s.415.

⁸⁵ Mutlu, a.g.e., s.120., İsmail Arar, Hükümet Programları 1920-1965, Burçak Yayınevi, Ankara 1968, s.188.

vatandaşlardan yüzde 5 ve daha fazla verenlerden kazançları nisbetinde daha fazla nisbetlerde vergi alınacaktır.”⁸⁶

Recep Peker döneminde yol vergisine dair bir düzenleme yapılamasa da ardılı Hasan Saka Hükümetleri döneminde de üzerinde çalışılan konulardan biri olmuştur. Hükümet vergideki adaletsizlik ve verginin kaldırılmasına dair görüşlerini zaman zaman açıklayarak bu konu üzerinde çalışıldığını kamuoyuyla paylaşmıştır. Başbakan Hasan Saka’nın Giresun’da İl Özel İdare tahsildarı Kamil İskefeli’nin; *“Zatâliniz de yol parası 18 lira veriyorsunuz, bir hamal da 18 lira veriyor. Ben tahsildarım. Alamıyorum kimseden parayı.”* sözlerine cevabı; *“ bu kanunu yakında tadil edeceğiz.”* olmuştur.⁸⁷

Hükümet, bir taraftan halkın şikâyetlerine son vermek için verginin kaldırılmasıyla ilgili görüşleri benimserken diğer taraftan da önemli bir gelir kaynağı olan bu vergi uygulamasından vazgeçmekte zorlanmıştır. Verginin ya kaldırılması ya da kazanca göre alınması ve kadınların da vergi ödeyerek adaletsizliğin giderilmesine dair görüşler gazetelerde sıklıkla dile getirilmiştir. Bütçedeki açığı kapatmaya yönelik Hükümetin yol vergisini artıracığı yönünde haberler de eksik olmamıştır.⁸⁸

Demokrat Parti mitinglerinde yol vergisi muhalefetin iktidara karşı kullandığı malzemelerden biri olmuştur. Celal Bayar, 11 Ağustos 1948 tarihli Biga mitinginde vergilerin ağırlığından şikayet etmiştir. Bayar, Demokrat Parti’nin vergilerde eşitsizliği düzeltmek için çalışacağını belirtmiş ve halka ağır bir yük haline gelen vergileri azaltacaklarını söylemiştir. Vergilerin ne kadar ağır olduğuna örnek olarak da seyahatlerinden birinde karşılaştığı bir köylü vatandaşın yol vergisinin 12 liradan 18 liraya çıkartılması üzerine söylediği şu sözleri ifade etmiştir: *“Yol vergisi borcumu ödeyebilmek için yorganımı satıyorum. İmdadıma yetişin.”⁸⁹*

8 Mayıs 1949 tarihinde Demokrat Parti’nin hayat pahalılığını protesto mitinginde de iktidara; *“15 senedir yol parası olarak toplanan 282 milyon lirayı nereye sarf etmişlerdir? Bugünkü yol durumumuz Habeşistan, İran ve Afganistan’dakinden farklı değildir”* denilerek yüklenilmiştir.⁹⁰

Hükümetin Osmanlıdan Cumhuriyete vazgeçilemeyen önemli bir kaynak olan yol vergisinde köklü bir düzenleme yapma kararında

⁸⁶ *Vatan*, 21 Mart 1947, s.1.

⁸⁷ *Cumhuriyet*, 29 Eylül 1948, s.1-3.

⁸⁸ *Vatan*, 21 Mart 1947, s.1., *Akşam*, 1 Ekim 1948, s.3.

⁸⁹ *Cumhuriyet*, 12 Ağustos 1948, s.3.

⁹⁰ *Cumhuriyet*, 9 Mayıs 1949, s.3.

muhalefetin eleştirilerinin yanında ülkenin karayolu politikasında 1948 yılında yaşanan dönüşüm de önemli rol oynamıştır. ABD’nin yönlendirmeleri ile karayolu öncelikli bir ulaşım politikası benimsenirken makineli yol yapım dönemine geçilmiştir. Böylece Şose ve Köprüler Kanunu’nun çalışma yükümlülüğü önemini kaybedeceğinden yol finansmanı sağlamada bedeni çalışma esasından nakit ödeme esasına geçiş kaçınılmaz olarak görülmüştür.⁹¹

Yol vergisinde esaslı bir düzenleme yapmak için Hükümet, 27 Ekim 1948 tarihinde bir kanun tasarısı ve gerekçesi hazırlanmıştır.⁹² Kanun tasarısı geçici komisyonda görüşülürken zaman zaman sert tartışmalar olmuştur. Görüş belirten milletvekillerinin çoğu verginin adaletle dayanmadığını, fakirin, zenginin, köylünün, şehirlinin aynı miktar vergiye bağlandığını belirtmişlerdir. Bazı milletvekilleri, nakdi verginin tamamen kaldırılmasını, bazıları da bedeni mükellefiyetin ilgasını teklif etmişlerdir.⁹³ Muhalif milletvekilleri, yol vergisinden temin edilecek paranın da tamamıyla yollara sarfını istemişlerdir. Bayındırlık Bakanı Nihat Erim yeni bir yol kanunu hazırladığını ve bu kanunla elde edilecek gelirin yollara sarf edileceğini izah etmiştir.⁹⁴ Neticede komisyon kazanç sahibi kadınlardan vergi alınması, gelire oranla vergi tarhi, verginin 6 liraya indirilmesi ve benzine zam yapılmasını kararlaştırılmış ve tasarı 4 Ocak 1949’da Meclis’e sunulmuştur.⁹⁵ Ancak muhalefet bu düzenlemenin vergiyi daha da ağırlaştırdığı gerekçesiyle eleştirmiştir. Zaten Hasan Saka Hükümeti de 14 Ocak 1949’da çekildiğinden tasarı yasalaşamamıştır.

16 Ocak 1949 tarihinde iş başına gelen Günaltay Hükümeti de yıllarca bu verginin ağır yükü altında ezilen halkın tepkisi ve muhalefetin yoğun eleştirileri nedeniyle bu tasarıyı gündemine almamıştır. Ancak karayolu ağırlıklı bir ulaşım politikasının benimsendiği dönemde finansmana ihtiyaç duyduğundan Hükümet yol vergisi uygulamalarını aynen sürdürürken sadece benzine zam yapılmasını içeren bir düzenleme yapılmasına dair 27 Ocak 1949 tarihinde bir kanun tasarısı hazırlamıştır.⁹⁶ Meclis’te yapılan görüşmeler sonucunda 14 Şubat 1949 tarihinde kabul edilen 5336 sayılı “Yol İşleri İçin Benzinden Alınacak Vergi Hakkında Kanun” ile benzinin litresinden 11 kuruş yol vergisi alınması kararlaştırılmıştır. Ayrıca kanunda

⁹¹ Tekeli-İlkin, *a.g.e.*, s.415.

⁹² *BCA*, 30..18.1.2/117.66..15/71-1168.

⁹³ *Akşam*, 11 Aralık 1948, s.1.

⁹⁴ *Akşam*, 5 Ocak 1949, s.1.

⁹⁵ *Cumhuriyet*, 5 Ocak 1949, s.1.

⁹⁶ *BCA*, 30..18.1.2/118.93..14/71-1284.

benzinden alınacak verginin yollara harcanması da belirtilmiştir.⁹⁷ Böylece yolu kullananlardan vergi alınması anlayışı benimsenmiştir.

Demokrat Parti'nin 1950 seçimlerinde kırsal kesimin oylarını almasında Cumhuriyet Halk Partisi Hükümetlerinin bir türlü vazgeçemediği yol vergisine yapılan muhalefet etkili olmuştur. Rıfıkı Salim Burçak CHP'nin tek parti iktidarının iflasını açıklarken yol vergisine dair düşüncelerini şöyle ifade etmiştir:

*“Tek partili diktatoryal bir iradenin jandarma vasıtası ile köylü üzerindeki baskısı tarif edilemez bir hürriyetsizlik ve dehşet derecesine çıkmıştı. Atatürk'ün, memleketin efendisi olarak gösterdiği köylü, jandarma ve tahsildardan, yol ve tarım ürünleri vergilerinden sızlanıyor, feryat ediyordu. Memleketin efendisi, altı liralık yol vergisini veremediği için kendisini günlerce yollarda veya madenlerde çalıştıran, yetiştirdiği ürünü vergi adı altında keyfi ölçülerle elinden alan bir terör rejimine artık kendi devleti gözüyle bakamaz olmuştur...”*⁹⁸

Osmanlı'dan Cumhuriyete uygulanan ve halkın ödeme gücünün çok üstünde kalan yol vergisi ve uygulamaları CHP'nin 27 yıllık iktidarının son bulmasında önemli unsurlardan biri olmuştur. Ancak 1950'de seçimleri kazanan Demokrat Parti seçim meydanlarında eleştirdiği yol vergisini iktidara gelir gelmez hemen kaldıramamıştır.

9. Yol Vergisinin Kaldırılması

Demokrat Parti kırsal kesimin şikâyet konusu olan yol vergisini kaldıracağına dair verdiği sözü tutmak için iktidara gelince hemen çalışmalara başlamıştır. Ancak Türkiye bu yıllarda karayolu yapmaya ağırlık verdiği için önemli bir gelir kaynağı olarak görülen vergiden tamamen vazgeçilememiştir. Makine ile yol yapım döneminin başlamasıyla bedeni yükümlülük kendiliğinden önemini kaybettiğinden akaryakıtta yapılacak zamla verginin sistem değiştirmesi üzerinde durulmuştur.

Bayındırlık Bakanlığı Kasım 1950'de yeni bir yol kanunu tasarısı hazırlamıştır. Tasarıya göre 15-65 yaş arasındaki erkekler ve kazanç sahibi kadınlar vergiye tabi tutulmuştur. Gelir esasına göre alınması düşünülen vergi yılda en az 12 lira olarak tespit edilmiştir.⁹⁹ Ancak vergi tasarısı adil olmadığı için eleştirilmiş ve uygulanamamıştır. Mart 1951'de yeni bir yol

⁹⁷ Resmi Gazete, 18 Şubat 1949, s.15530.

⁹⁸ Rıfıkı Salim Burçak, *Türkiye'de Demokrasiye Geçiş 1945-1950*, Olgaç Yayınevi, Ankara 1979, s.26-27.

⁹⁹ Cumhuriyet, 15 Kasım 1950, s.1.

vergisi kanunu tasarısı gündeme gelmiştir. Buna göre kırsal kesimin yılda 4 liradan fazla vergi ödememesini öngören bir düzenleme düşünülmüştür. Ancak bu tasarıya da halk sıcak bakmamış ve Hükümetten artık verginin tamamen kaldırılması istenmiştir.¹⁰⁰

Başbakan Adnan Menderes yol vergisinin kaldırılacağı yönünde ilk müjdeyi 15 Temmuz 1951 tarihinde Eskişehir Demokrat Parti İl Kongresi’nde vermiş ve şu açıklanmayı yapmıştır: “*Hükümet, yol vergisini kaldırmaya karar vermiştir. Bu husustaki kanun 1 Kasım’da Büyük Millet Meclisi’ne sevk edilecektir. Bu suretle hakkında birçok şikâyetler yapılan ve gayri adilane telakki edilen bu vergi ortadan kalkmış olacaktır.*”¹⁰¹

Başbakanın açıklaması sonrasında basında yol vergisinin kaldırılması üzerinde durularak böylesine önemli bir kaynaktan nasıl vazgeçileceği öne çıkmıştır. Bu nedenle İstanbul gazetelerinde Ankara’dan verginin tasfiyesine dair gelen haberlerin gerçeği yansıtır derecesi tartışılmıştır.¹⁰² Maliye Bakanlığı verginin kaldırılması için bir tasarı hazırlamıştır. Kanun tasarısı Meclis’te görüşülürken CHP’li milletvekilleri yol vergisini kaldıran ancak benzine 3, gazyağı ve mazota 5 kuruş zam yapan kanunun Demokrat Parti’nin programıyla tezat teşkil ettiğini belirterek muhalefet etmişlerdir. Akaryakıtta yapılan zamların köylüyü yol vergisinden daha çok para ödemek mecburiyetiyle karşı karşıya bırakacağı savunulmuş ve hükümetin izlediği ekonomi politikası eleştirilmiştir. Başbakan Adnan Menderes tepkiler karşısında şu açıklamayı yapmıştır:¹⁰³

“...kör ölür badem gözlü olur. Yol Vergisi nasıl bir vergi idi? Meğer daha iyi bir vergi imiş. Bunu kaldırmayacaktınız. Şimdi herhangi bir vergiye adil bir nispet dahilinde zam yapmak mevzu bahis olunca rahmetlinin meziyetlerinden bahsedilmeye kalkışmak gibi bir vaziyet hasıl oldu.”

Maliye Bakanı Hasan Polatkan da eleştiriler karşısında muhaliflerin akaryakıtta zam yapılmasından bahsederken yaklaşık 40 milyon liralık yol vergisinin kaldırılmasından hiç bahsetmediklerine dikkat çekmiştir. CHP’nin iktidardayken kaldırmaya cesaret edemediği vergiyi DP’nin bir kalemde kaldıracağını söylemiştir.¹⁰⁴ Bu tartışmalar sonrasında yol vergisinin kaldırılmasına dair kanun 25 Şubat 1952 tarihinde kabul edilmiştir. 5889 sayılı “Akar Yakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu” ile o zamana kadar

¹⁰⁰ *Akşam*, 27 Mart 1951, s.2.

¹⁰¹ *Cumhuriyet*, 16 Temmuz 1951, s.3.

¹⁰² *Akşam*, 18 Temmuz 1951, s.3., *Cumhuriyet*, 17 Temmuz 1951, s.5.

¹⁰³ *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem:IX, Cilt:13., Birleşim:47, 25 Şubat 1952, s.78-782.

¹⁰⁴ *Akşam*, 26 Şubat 1952, s.1-2., *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem:IX, Cilt:13., Birleşim:47, 25 Şubat 1952, s.791-792.

vergi borcunu ödemeyenler de affedilmiştir. “Baş Vergisi” olması itibariyle yıllarca halkın tepkisine neden olan nakdi ve bedeni mükellefiyet şeklinde uygulanan vergi kaldırılırken yolu kullananlardan akaryakıt üzerinden alınan vergiden vazgeçilmemiştir. Kanuna göre benzinin her litresinden 14 kuruş, gazyağından 7 kuruş ve mazottan 5 kuruş yol vergisi alınması kararlaştırılmıştır.¹⁰⁵

Yol vergisinin kaldırılmasıyla şikâyetler bundan sonra akaryakıttan alınacak vergiler üzerine yoğunlaşmıştır.¹⁰⁶ Akaryakıtta yapılan zamların dolmuş fiyatlarına ve nakliye ücretlerine yansıtacağı ve zam halkaları ile büyüyen zincirin en başta ekmek fiyatının artması ile sonuçlanacağına dair tartışmalar verginin kaldırılmasından sonra gündemi oldukça meşgul etmiştir.¹⁰⁷

Demokrat Parti, Osmanlı’dan Cumhuriyete uzun yıllar uygulanan yol vergisini kaldırarak büyük bir devrim yaptığını savunmuştur.¹⁰⁸ Yol vergisi, 1 liralık yol vergi için halkın hapis yatması, yatak-yorganının haczedilmesi gibi örnekler üzerinden yıllarca CHP aleyhine kullanılan siyasi bir malzeme olmuştur.

Sonuç

Tanzimat döneminde sistemleştirilen yol vergisinin bazı değişikliklerle Cumhuriyet döneminde de uygulanmasına devam edilmesi savaşlardan yeni çıkmış Anadolu halkını oldukça zorlamıştır. Ekonomik güçlüklerle boğuşan halk “baş vergisi” olarak gördüğü bu uygulamanın Cumhuriyet döneminde de devamından sürekli şikâyet etmiştir. Verginin angarya haline geldiği, adil olmadığı vurgulanarak çağdaş Türk vergi sistemiyle bağdaştırılamamıştır. Ancak yöneticiler bütçenin yetersizliği ve kaynakların demiryolu yapımına aktarılmasından dolayı vergiden bir türlü vazgeçememiştir. Karayolu yapımı için toplanan vergi de çoğu zaman vilayetlerce eğitim, imar faaliyetleri gibi öncelikli başka işlere harcanmıştır.

Halk vergisini ödemek için ya bedenen yol yapımında günlerce çalışmış ya da elinde ne varsa satmak zorunda kalmıştır. Vergisini ödemeyenlere hapis cezası verilmesi ve yatak, yorgan gibi en temel eşyalarının dahi haciz

¹⁰⁵ *Resmi Gazete*, 29 Şubat 1952, s.2888-2889.

¹⁰⁶ Bu dönemde benzinden litre başına Gümrük Vergisi, Belediye Hissesi, İstihlak Vergisi, Rıhtım Vergisi, Muamele Vergisi, Asker Ailelerine Yardım Vergisi ve Yol Vergisi tarh edilmiştir. Ayrıca 3 kuruşluk yapılan zam ile benzinden alınan toplam vergi 38 kuruşa ulaşmıştır. Bkz: *TBMM Tutanak Dergisi*, Dönem:IX, Cilt:13, Birleşim:47, 25 Şubat 1952, s.771.

¹⁰⁷ *Akşam*, 27 Şubat 1952, s.3.

¹⁰⁸ *Cumhuriyet*, 23 Ekim 1958, s.1.

edilmesi sosyal yaşamda derin izler bırakmıştır. Vergiden muafiyetin tek yolu ise beş ve üzeri sayıda çocuğa sahip olmak olmuştur. Bu uygulama ile savaştan yeni çıkmış Türkiye’de nüfus artışının özendirilmesi amaçlanmıştır. Böylece Anadolu’da beş ve beşten fazla çocuk sahibi ailelerin sayısında artış yaşanmıştır.

Kadınların erkeklerle eşit haklara sahip olması ve çalışan kadınların sayısında yaşanan artış 1930’lu yıllarda kadınlardan da yol vergisi alınmasını gündeme getirmiştir. Kazanç sahibi kadınlardan yol vergisi alınmasına dair tartışmalar uzun yıllar kamuoyunu meşgul etmiştir. Basında zaman zaman kadınlardan yol vergisi alınacağına dair haberler yer alsa da hiçbir dönemde uygulanmamıştır.

Halkın ödeme gücünü zorlaması, zenginle fakirden yolu kullananla kullanmayandan eşit alınmasından dolayı yol vergisi her dönemde kamuoyunun büyük tepkisine yol açmıştır. Çok partili hayata geçişle birlikte yol vergisinden kaynaklanan şikâyetler Demokrat Parti’nin tek parti dönemine yönelik muhalefetine önemli yer tutmuştur. Muhalefetin eleştirileri sonucunda CHP Hükümeti yol vergisi ile ilgili çeşitli düzenlemelere gitmek zorunda kalmıştır. Ancak hem verginin halk üzerinde yarattığı olumsuz etkiden kurtulmak hem de ihtiyaç duyulan finansmandan vazgeçememe ikilemi yaşanmıştır. Demokrat Parti seçim propagandasında özellikle kırsal kesimin sürekli şikâyet konusu olan vergiyi kaldıracağına dair söz vererek oy istemiştir. Demokrat Parti’nin 1950’de seçimleri kazanmasında yol vergisini kaldırma vaadi önemli unsurlardan biri olmuştur. Demokrat Parti Hükümeti verilen sözü tutarak 1952 yılında vergiyi kaldırmıştır. Ancak yol vergisi şekil değiştirerek akaryakıt üzerinden alınmaya devam edilmiştir. Türkiye uyguladığı vergi oranının yüksekliğiyle akaryakıtı en pahalı tüketen ülkelerden biri olmuştur.

KAYNAKÇA**I. Arşiv Belgeleri**

Başbakanlık Cumhuriyet Arşivi: Fon Kodu/ Yer No/ Dosya No

BCA: 30..10.0.0/ 117.816..3/983.

BCA: 30..10.0.0/155.91.4/15951.

BCA: 30..10.0.0/155.90.9/15942.

BCA: 30..18.1.1/4.51..19/159-9.

BCA: 30..18.1.1/5.24..10/159-10.

BCA: 30..18.1.2/8.8...18/-

BCA: 30..18.1.2/117.66..15/ 71-1168.

BCA: 30..18.1.2/118.93..14/71-1284.

BCA: 30..18.1.2/13.56..20/159-108.

II. Resmi Yayınlar

Ceride-i Resmiye

Düstur

Resmi Ceride

Resmi Gazete

TBMM Tutanak Dergisi

TBMM Zabıt Ceridesi

III. Süreli Yayınlar

Akşam

Cumhuriyet

Hâkimiyet-i Milliye

Vatan

IV. Kitap ve Makaleler

AKANDERE, Osman, *Milli Şef Dönemi*, İz Yayıncılık, İstanbul 1998.

Ali Süreyya, “Yol Kanunu Nasıl Olmalı?”, *Cumhuriyet*, 24 Eylül 1932, s.3.

BARDA, Süleyman, *Münakale Ekonomisi*, İsmail Akgün Matbaası, İstanbul 1958

ARAR, İsmail, *Hükümet Programları 1920-1965*, Burçak Yayınevi, Ankara 1968.

- BERKSAN, Nazım, *Yol Davamız Nerede?*, Akın Matbaası, Ankara, 1951.
- BURÇAK, Rıfıkı Salim, *Türkiye’de Demokrasiye Geçiş 1945-1950*, Olgaç Yayınevi, Ankara 1979.
- Cevat Fehmi, “Hakiki Bir Robensen Kruzoe! Kuzkulesi Bekçisi Kendisinden Yol Vergisi Alınmasını Protesto Ediyor!”, *Cumhuriyet*, 14 Eylül 1932, s.5.
- ÇADIRCI, Musa, “Tanzimat Döneminde Karayolu Yapımı”, *DTCF Tarih Araştırmaları Dergisi*, Cilt:15, Sayı:26, (1991), s.153-167.
- Cumhuriyetin 50.Yılında Karayollarımız*, Bayındırlık Bakanlığı Karayolları Genel Müdürlüğü Yayınları, Ankara 1973.
- DERVİŞ, Suad, “Vergi Veririz Ama Yol İsteriz”, *Cumhuriyet*, 22 Mart 1936, s.3.
- Ebubekir Hazım, “Mükellefiyet-i Bedeniyye”, *Hâkimiyet-i Milliye*, 15 Ocak 1925, s.2.
- ELDEM, Vedat, *Osmanlı İmparatorluğu’nun İktisadi Şartları Hakkında Bir Tetkik*, TTK Yayınları, Ankara 1994.
- Falih Rıfıkı, “Yol”, *Hâkimiyet-i Milliye*, 22 Aralık 1926, s.1.
- FELEK, Burhan, “Altı Çocuklu Babanın Yol Parası”, *Cumhuriyet*, 22 Kasım 1940, s.3.
- FELEK, Burhan, “Kadınlar ve Yol Parası”, *Cumhuriyet*, 15 Temmuz 1941, s.3.
- İnönü’nün Söylev ve Demeçleri 1919-1946*, Milli Eğitim Basımevi, İstanbul, 1946.
- KARAL, Enver Ziya, *Osmanlı Tarihi*, C.VI, TTK Yayınları, Ankara 1985.
- MUTLU, N.Yücel, *Bayındırlık Bakanlığı Tarihi (1920-1988)*, Bayındırlık Bakanlığı Matbaası, Ankara 1989.
- ÖZDEMİR, Nuray, *Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası (1923-1960)*, AÜ Sosyal Bilimler Enstitüsü Basılmamış Doktora Tezi, Ankara 2006.
- Sabiha Zekeriya, “Kadınların Yol Vergisi...”, *Cumhuriyet*, 23 Mayıs 1935, s.5.
- Yunus Nadi, “Yol Parası 5 Liraya İndirilmelidir!”, *Cumhuriyet*, 11 Ocak 1931, s.1.
- TEKELİ, İlhan- Selim İLKİN, *Cumhuriyet Harcı*, C.III, İstanbul Bilgi Üniversitesi Yayınları, İstanbul 2004.

