Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi
International Journal of Economic and Administrative Studies
https://dergipark.org.tr/tr/pub/ulikidince
E-ISSN: 1307-9859 ISSN 1307-9832
UİİİD-IJEAS, 2026 (53)

TARIM KESİMİNİN VERGİLENDİRMESİ: YOL VERGİSİ ÖRNEĞİ[1]

Salih ÜNÜVAR[2]

Öz

Bu çalışma, XIX. yüzyıl Osmanlı Devleti'nden 1952'de kaldırılana kadar uygulanan Yol Vergisi'ni mali sosyoloji ve tarihsel sosyoloji perspektifiyle incelemektedir. Nitel araştırma yöntemleri benimsenerek resmî belgeler, meclis tutanakları, edebiyat eserleri ve anılar bütüncül bir yaklaşımla analiz edilmiştir. Çalışmada öncelikle Yol Vergisi örneği üzerinden Osmanlı ile Erken Cumhuriyet dönemi mali rejimleri arasındaki kurumsal süreklilik ortaya konulmaktadır. Ayrıca Weber, Elias ve Foucault'nun kuramsal yaklaşımlarından yararlanılarak modern devletin bedenî yükümlülükler ve doğrudan baş vergilerinden dolaylı vergilendirmeye geçiş süreci çözümlenmektedir. Siyasi karar alıcıların 1945 sonrası çok partili hayatla birlikte oy gücü yüksek kırsal seçmeni doğrudan vergilendirmekten kaçındıkları, tarım kesiminden alınamayan vergileri akaryakıt ve girdi vergileri gibi dolaylı yollarla ikame ettikleri saptanmıştır. Sonuç olarak Yol Vergisi, Türkiye'de devlet-toplum ilişkilerinin, vergi rejiminin ve siyasal karar alma mekanizmalarının dönüşümünü temsil etmektedir.

Anahtar Kelimeler: *Tarım, Köy, Osmanlı-Cumhuriyet Sürekliliği, Yol Vergisi, Mali Sosyoloji*
JEL Sınıflandırması: *H20, N54, Q18, Z13*

TAXATION OF THE AGRICULTURAL SECTOR: THE CASE OF ROAD TAX

Abstract

This study examines the Road Tax, implemented from the 19th-century Ottoman Empire until its abolition in 1952, through the perspectives of fiscal sociology and historical sociology. Adopting qualitative research methods; official documents, parliamentary records, literary works, and memoirs were analysed through a holistic approach. The study first reveals the institutional continuity between the fiscal regimes of the Ottoman era and the Early Republican period through the example of the Road Tax. Furthermore, drawing upon the theoretical frameworks of Weber, Elias, and Foucault, it analyses the modern state's transition from physical obligations and direct poll taxes to indirect taxation. It is determined that following the post-1945 transition to a multi-party system, political decision-makers avoided directly taxing the rural electorate—who held significant voting power—and substituted revenues uncollected from the agricultural sector through indirect means, such as fuel and input taxes. Consequently, the Road Tax symbolises the transformation of state-society relations, the tax regime, and political decision-making mechanisms in Türkiye.

Keywords: *Agriculture, Village, Ottoman-Republican Continuity, Road Tax, Fiscal Sociology*
JEL Classification: *H20, N54, Q18, Z13*

[1] *Bu çalışma Prof. Dr. İsmail Coşkun danışmanlığında İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Sosyoloji Anabilim Dalı'nda hazırlanan "1980 Sonrası Türkiye'de Tarım ve Köylülük" başlıklı doktora tezinden türetilmiştir.*

[2] *Arş. Gör. Dr., İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Sosyoloji Bölümü, İstanbul, Türkiye.*

Makalenin Geliş Tarihi (Recieved Date): 31.07.2026
Araştırma Makalesi *Yayına Kabul Tarihi (Acceptance Date): 04.10.2026*

Atıf/Cite: Ünüvar, S. (2026). Tarım Kesiminin Vergilendirilmesi: Yol Vergisi Örneği. *Uluslararası İktisadi ve İdari İncelemeler Dergisi*, 53, 229-246. https://doi.org/10.18092/ulikidince.2007730

1. Giriş

Weber (2014), *Meslek Olarak Siyaset*'te modern devleti tanımlarken fiziksel güç ve şiddet kullanımını öne çıkarmaktadır. Weber'e (2014:140) göre devlet, "belli bir arazi içinde, fiziksel şiddetin meşru kullanımını tekelinde (başarıyla) bulunduran insan topluluğudur." Norbert Elias (2015:131-296) ise *Uygarlık Süreci*'nde bu tanıma vergi tekelini ekleyerek devletin sosyo-oluşumunda şiddet ve vergi tekellerinin gelişimini temel mekanizmalar olarak inceler. Elias'a göre (2015:148-149):

> *"Askeri erk araçlarının serbest tasarrufu tek tek kişilerin elinden alınmış ve hangi biçimde olursa olsun, bir merkezi erke mahsus kılınmıştır ve tek tek insanların malvarlığından ya da gelirlerinden alınacak vergiler de toplumsal bir merkezi erkin elinde yoğunlaşmıştır. Bu şekilde bu merkezi erkin tasarrufu için bir araya gelen mali imkânlar zor kullanma tekelini ayakta tutar, zor kullanma tekeli de vergi tekelini ayakta tutar. Bu ikisinden hiçbiri diğeri karşısında önceliğe sahip değildir, ne ekonomik tekel askeri olan karşısında, ne de askeri olan ekonomik tekel karşısında önceliklidir. Aynı tekel konumunun iki yüzü söz konusudur. Biri yok olursa öteki de otomatik olarak onu izleyecek, egemenlik tekeli de bir bu taraftan, bir öteki taraftan güçlü sarsıntılara uğrayacaktır."*

Elias'ın şiddet tekeli ile vergi tekeli arasındaki karşılıklı bağımlılığa dair yaklaşımı, mali sosyolojinin kurucu metnini kaleme alan Joseph Schumpeter'in (1918/1991) "vergi devleti" kavramsallaştırması ve Charles Tilly'nin (2020) savaş ile vergilendirme arasında kurduğu ilişkiyle paralellik gösterir. Diğer yandan Margaret Levi'nin (1988) "yarı gönüllü uyum" kavramıyla dikkat çektiği üzere devletler gelir toplamada sınırsız bir yetki alanına sahip değildir; vatandaşların rıza ve uyum kapasitelerini gözetmek mecburiyetindedir. Tam da bu kesişimde yeni mali sosyoloji alanı (bkz. Martin, Mehrotra ve Prasad, 2009), vergileri devlet-toplum ilişkilerinin bir parçası olarak, teknik ve muhasebe rakamlarının ötesine taşıyarak tarihsel, toplumsal ve siyasal koşulların şekillendirdiği bir toplumsal sözleşme olarak incelemektedir. Yol Vergisi, bu anlamda, köylü ile devlet arasındaki ilişkinin hem zor hem rıza boyutunu görünür kılan bir vergidir.

Türkiye Cumhuriyeti'nin kurulduğu 1923'ü milat kabul eden yaklaşım bir zamanlar hâkimse de yerini Osmanlı ile Cumhuriyet arasındaki kurumsal ve toplumsal süreklilikleri kavrayan bir anlayışa bırakmıştır. Bu sürekliliğin en somut göstergelerinden biri vergilerdir. TBMM'nin ilk yasası hayvanlardan alınan ağnam vergisidir. Ağnam vergisi, Osmanlı döneminde, hatta eski Türk devletlerinde dahi görülen bir vergidir. Anadolu'da verginin artırılacağı söylentileri üzerine TBMM'de gündeme alınmış ve yasalaşmıştır (Demirel, 2020). Bu yasa, Ankara'nın yeni egemenlik merkezi hâline geldiğini ve mali bağımsızlık adına vergi tekelini üstlendiğini gösterir. Ağnam vergisinin yanı sıra Osmanlı'dan devralınan aşar ve Yol Vergisi de tarım kesimini doğrudan etkileyerek devlet-toplum ilişkilerinin tarihsel seyrini yansıtmaktadır.

Osmanlı'dan devredilen yapıda nüfusun yaklaşık dörtte üçünü oluşturan köylüler ekonominin ana omurgasını meydana getirmiştir. 1927 nüfus sayımına göre 5,35 milyon çalışan nüfusun 4,37 milyonu tarım sektöründedir; yaklaşık 1,75 milyon çiftçi ailesinin (yaklaşık 9,145 milyon kişi) ve bununla neredeyse eşit sayıdaki tarım işletmesinin varlığı, üretimin küçük aile işletmelerine dayandığını gösterir (Tunçay, 2015:192-193). 1980'lere kadar oransal olarak azalsa da sayısal olarak artan köy nüfusu, devletin iktisadi ve mali politikalarının odağında yer almıştır.

Foucault *Hapishanenin Doğuşu* eserine 1750'lerde bir mahkûmun uzuvlarının kerpetenle çekilip vücuduna çeşitli kimyasallar dökülerek cezalandırılmasını anlattığı bir sahneyle başlar. Üstelik bunlardan sonra mahkûmun bedeni dört atla çekilir, kollarının ve bacaklarının vücudundan daha kolay ayrılması için atların sayısı altıya çıkarılır. Yazara göre yaklaşık yüz yıl içinde azap çektirme ortadan kalkar; beden cezayla yıldırmanın ana hedefi, ceza da seyirlik bir unsur olmaktan çıkar. Ceza yeni süreçte bedene değil ruha müdahaleye dönüşür (Foucault, 2017:33-69). Modern devletin mahkûmların bedenlerinden ziyade ruhlarını hedeflemesine, onları disipline ederek itaatkâr bedenlere dönüştürmesine benzer bir süreç vergilendirme rejiminde de görülebilir. Modern devlet

için vergi almak, artık vatandaşın bedenini (cezalandırarak veya çalıştırarak) değil cebini hedef almak anlamına gelmektedir.

1980'lerin ikinci yarısına kadar nüfusun çoğunluğu köylerde yaşayan Türkiye'de, devlet-köylü ilişkisinin temel göstergelerinden biri vergilerdir. Tanzimat'la birlikte nakdî forma dönüşen vergi sistemi, paranın yetersiz kaldığı durumlarda Yol Vergisi'nde olduğu gibi bedenen çalışma yöntemine başvurmuştur. Ne var ki para ekonomisinin sınırlı olduğu kırsalda bu yöntem olumsuz izler bırakmıştır. Yol Vergisi'nin hikâyesi, modern devletin aynî/ bedenî yükümlülüklerden nakdî ve dolaylı vergilere, bir başka deyişle görünen vergiden görünmeyen vergiye geçişini simgeler. 1960'lardan itibaren tarım kesimini doğrudan vergilendirme girişimlerinin başarısızlığı da bu tarihsel hafızadaki olumsuz intibalarla yakından ilgili görünmektedir.

2. Yöntem ve Kaynaklar

Çalışma, nitel araştırma yöntemleri olan tarihsel ve sosyolojik analizleri, belge ve metin analiziyle birleştiren bir yaklaşımı benimsemiştir. Araştırma kapsamında disiplinler arası bir literatür taraması gerçekleştirilmiştir. Analiz sürecinde öncelikle Yol Vergisi'ne ilişkin 1921, 1925, 1929 ve 1952 tarihli kanun metinleri, TBMM zabıtları gibi yasal düzenlemeler ve döneme ait Necmettin Sahir Sılan gibi isimlerin hazırladığı çeşitli resmî raporlar incelenmiştir. İkinci aşamada ise verginin toplumsal ve gündelik hayata dair yansımalarını izlemek ve halkın bu vergiye karşı geliştirdiği direniş ve uyum mekanizmalarını ortaya koymak amacıyla döneme ait gazete yazıları, anılar ve edebî eserler (Sabahattin Ali, Kemal Tahir, Aziz Nesin, A. Kadir ve Enver Gökçe'nin eserleri) sosyolojik veri kaynakları olarak analiz edilmiştir. Eserler, yol vergisine doğrudan yer vermeleri, Erken Cumhuriyet döneminin taşra gerçekliği ile verginin uygulanışını yansıtan toplumcu-gerçekçi nitelik taşımları nedeniyle tercih edilmiştir. Teorik çerçeve ise Max Weber'in modern devlet ve şiddet tekeli, Norbert Elias'ın vergi tekeli, James C. Scott'un köylülerin direniş biçimleri ve Michel Foucault'nun hapishane üzerine çalışmaları temel alınarak oluşturulmuştur.

3. Osmanlı Devleti'nden Türkiye Cumhuriyeti'ne Tarım Vergilerinin Gelişimi

Osmanlı tarım ve toprak düzeni, kendinden önce Anadolu'da var olan düzen içerisinde gelişerek Türkiye'nin iktisadi hayatına ve toplumsal yapısına miras kalmış ve bu yapıyı belirlemiştir. Halil İnalcık, küçük köylü-aile işletmelerine dayalı bu yapıyı çift-hane sistemiyle açıklar. Ona göre bu geleneksel işleyiş, 1950'lerde traktörün yaygınlaşması ve pazar ekonomisine geçişe kadar sürmüş; devlet bu mekanizmayla tarım ekonomisini ve kır toplumunu kontrol altında tutmuştur[3] (İnalcık, 1993:1-14).

Osmanlı modernleşmesi ve merkezileşmesinin temel sacayaklarından biri Tanzimat Fermanı'dır. Öncesinde aşar, haraç, cizye gibi şer'î vergiler ile sipahiye ödenen vergiler ve avarız gibi örfî vergiler alınırken (Mutlu, 2009), Ferman ile can, ırz, namus ve mal güvenliği, askerlik ve adil vergilendirme yasal güvenceye kavuşturulmuştur. "Yed-i vahit" belasından kurtulmanın yanı sıra iltizamın kaldırılması ve vergilerin gelire göre belirlenmesi hedeflenmiştir (Tanzimat Fermanı, 1839/2006). Tanzimat döneminde ise vergiler sadeleştirilmiş, merkezileştirilmiş ve aynî

[3] Osmanlı iktisadi düzenini veya toplumsal yapısını açıklamaya yönelik görüşler elbette Halil İnalcık ile sınırlı değildir. Örneğin, Mehmet Genç, Osmanlı Devleti'nin klasik döneminde (XVI. yüzyıldan XIX. yüzyıl başlarına kadar) toplumun iktisadi hayatını yönlendiren ilkeleri "iaşe (provizyon), gelenekçilik ve fiskalizm" şeklinde tespit ettiği çalışmasında; fiskalizmi hazine gelirlerini mümkün olduğu kadar artırmak ve ulaştığı düzeyin altına düşmesini engellemek şeklinde tanımlar. Ziraatta en yüksek düzeyde üretimin orta büyüklükte aile işletmesi ile gerçekleştirileceği düşüncesinden hareketle, toprağın verimine göre ailelere 60-150 dönüm arasında bir arazi tahsis edildiğini belirtir (Genç, 1989:175-185). Osmanlı iktisat tarihi üzerine çalışmalarda Tanzimat dönemindeki değişim, vergilerin kır nüfusuna etkisi ve bunun Türkiye Cumhuriyeti'ne yansıması ayrıntılarıyla ortaya konulmaktadır. Örneğin, Cezar (1986), Tanzimat öncesi dönemi bunalım ve değişim süreci olarak değerlendirirken; Özbek (2015) bu krizden çıkışta modernleşen devletin kırsalla kurduğu vergi ilişkisini detaylandırır. Pamuk (2015) ise Tanzimat sonrası mali reformların küçük köylülükten kaynak çekme mekanizmalarını kurumsallaştırdığına ve bu mirasın Erken Cumhuriyet maliyesine devrettiğine dikkat çeker. XIX. yüzyıldan XX. yüzyıla geçişte siyasal yapılardaki büyük dönüşümlere rağmen, iktisadi hayatta önemli süreklilikler görülmektedir. Cumhuriyet, Osmanlı döneminden çoğunlukla tarıma ve küçük aile işletmelerine dayalı bir yapı devralmıştır. Keyder (2014) de Osmanlı'dan tevarüs eden küçük ölçekli mülkiyet yapısının sürekliliğini vurgular.

yükümlülükler nakdî vergilere dönüştürülmeye çalışılmıştır (Güran, 1998). Tanzimat döneminde yasalaşan vergilerden birisi de Yol Vergisi'dir.

Osmanlı Devleti, küresel gelişmelere paralel olarak tarımda kapitalist üretime geçiş amacıyla arazi rejiminde hukuki reformlar yapmıştır. Bu kapsamda mülkiyet ve miras hukukundaki düzenlemelerin yanı sıra 1858 Arazi Kanunnamesi ile özel mülkiyete geçişte kritik bir adım atılmıştır (Özensel, 2018:83-84). Erken Cumhuriyet söyleminde ise köylü merkeze alınmış; 1923 İzmir İktisat Kongresi'nde tarımsal eğitim, makineleşme, kredi imkânları ve aşarın kaldırılması öne çıkmıştır. 1924 Köy Kanunu, özel mülkiyeti koruyan adımlar, tapu kütüğü ve ticaret borsaları kırsalda temel dönüşümleri başlatmış; 1925'te aşar vergisinin kaldırılması ise köylünün kazanılmasında önemli bir aşama olmuştur (Özensel, 2018:95-100). Cumhuriyet'in Osmanlı'dan devraldığı ve bir dönem iltizam usulüyle toplanan aşar vergisi, kaldırılmadan önce bütçe gelirlerinin %28,6'sını oluşturmaktaydı. Çağdışılığı ve iltizamın çiftçi üzerindeki olumsuz etkileri nedeniyle kaldırılan vergi, bütçe açığını normal düzeyin üç katına çıkarıp gelirlerde ciddi bir boşluk yaratsa da yeni rejimin köylüyü kazanmasında belirleyici bir hamle olmuştur (Önder, 1988:118-120).

Kırsal politikaların önem kazandığı bu dönemde 1940'lara kadar köy araştırmaları "köycülük" söylemi çerçevesinde sürdürülürken (Arslan, 2019:85) Cumhuriyet Halk Fırkası, köycülük söylemine sıklıkla başvurmuş ve 1930'lardan itibaren Halkevleri, Köy Enstitüleri gibi kurumlar aracılığıyla köylü kitlelere ulaşmaya çalışmıştır (Karaömerlioğlu, 2014). Cumhuriyet'in ilk yıllarında devlet, köylüyü köyde tutmaya yönelik politikalar uygulamaya çalışmış ve statik bir toplum tasavvuru taşımıştır.

Erken Cumhuriyet döneminde sanayileşme ve kırsal kalkınma adımlarına rağmen 1950'ye kadar makineleşme ve toplumsal yapıda radikal bir dönüşümden bahsetmek zordur. 1900'lerin başında Çukurova, Ege ve Trakya'ya giren traktörlerin yaygınlaşması I. Dünya Savaşı nedeniyle durmuş, 1929'da 2.000'e ulaşan traktör sayısı ise Büyük Buhran sebebiyle kesintiye uğramıştır. Asıl kırılma, 1948-1956 arasında Marshall Planı'nın etkisiyle gerçekleşmiş ve traktör sayısı 1.800'den 44.000'e yükselmiştir (bkz. Tekeli, 2019:12, 14 ve 25). 1950'ye kadar kır-kent nüfus oranları da sabit kalmış; 1927'de %75,8 olan belde ve köy nüfusu oranı 1950'de %75 olmuştur (bkz. Türkiye İstatistik Kurumu [TÜİK], 2026).

1950'ye kadar radikal bir dönüşümün olmadığı hususu edebî eserler ve anılardan da izlenebilir. Köy Enstitülü Mahmut Makal'ın (2016) 1940'ların sonunda yayımlanan *Bizim Köy* eseri, İç Anadolu köyünün yoksulluğunu aktararak romantik yaklaşımları çürütmüş ve Cumhuriyet'in ilk yıllarında koşulların belirgin biçimde iyileşmediğini ortaya koymuştur. İlk köy romanlarından *Küçük Paşa*'da Tepeyran (2011:13), Osmanlı Devleti'nin köylüyü yalnızca vergi ve askerlik kaynağı olarak gördüğünü vurgular. Ancak Ankara Valisi Nevzat Tandoğan'ın 1944'te tutuklanan öğrenci Osman Yüksel Serdengeçti'ye söylediği aşağıdaki sözler, Cumhuriyet yönetiminin de eleştirdiği bu yaklaşıma düştüğünü gösterir.

> "*Ulan öküz Anadolulu! Sizin milliyetçilikle, komünizm ile ne işiniz var? Milliyetçilik lazımsa bunu biz yaparız. Komünizm gerekirse onu da biz getiririz. Sizin iki vazifeniz var: birincisi çiftçilik yapıp mahsul yetiştirmek; ikincisi, askere çağırdığımızda askere gelmek" (akt. Çelik, 2020).*

Türkiye II. Dünya Savaşı'na katılmasa da savaş yıllarında sosyal ve iktisadi sıkıntılar yaşanmıştır. Bu döneme ilişkin Özensel (2018), Millî Korunma Kanunu (1940) ve Varlık Vergisi Kanunu (1942) gibi düzenlemelerden ve tarım alanında emek yükümlülüğü, para olarak vergilendirme ve tarımsal ürüne el koyma politikalardan söz etmektedir. Erkek nüfusun silahaltına alınması üretimi düşürürken kırsal nüfus zorunlu çalışma yükümlülüğünün yanı sıra arazi, hayvan ve Yol Vergisi'yle karşılaşmaktadır. 1944'te ise %10'luk Toprak Mahsulleri Vergisi ile âdeta aşar geri getirilmiştir. Ürünlere düşük fiyattan el koymalar ve ağır vergiler, kırsalda derin bir hoşnutsuzluk yaratmıştır (Özensel, 2018:104-106). Savaş yılları varlıklı varlıksız tüm kesimler için zorlu geçmiş, kırsal kesim de askerlik, vergi ve zorunlu çalışma yüküyle karşılaşmıştır. Köylü kitlelerin hafızalarındaki tek parti dönemi karşıtlığının kökenlerini bu yıllara dayandırmak mümkündür. Savaş sonrası iktisadi sorunlar

ve uluslararası koşulların etkisiyle Türkiye'de çok partili hayata dönülmesinde, bu yılların köylü, burjuva, memur, işçi tüm kesimlerinin yaşadığı olumsuzlukların payı vardır.[4] Bu tablo, tek parti iktidarına karşı köylü kesiminde derin bir memnuniyetsizlik yaratmış ve 1945 sonrasında Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu gibi reform arayışlarını tetiklemiştir.[5] Toprak reformu tartışmalarını ve Köy Enstitülerini[6] köylülerle açılan makası kapatmak veya köye ulaşmak için sarf edilen çabalar olarak görmek mümkündür.

Erken Cumhuriyet döneminde köylü milletin efendisi ilan edilip kalkınma adımları atılsa da sosyo-ekonomik koşullarda belirgin bir ilerleme sağlanamamıştır. Şerif Mardin (2012:142) *Din ve İdeoloji*'de Osmanlı-Cumhuriyet sürekliliğini *Herrschaft* yönelimi, statü toplumu ve halk ve aydın kültürünün ayrışması üzerinden açıklar. *Herrschaft* ile iktisadi hayatı kontrol altına alma arzusunu kasteden Mardin'e göre ticaretin azınlıklardan alınması sürecinde öne çıkan tüccar, 1950'ye kadar ancak devlete etkisi nispetinde değer görmüştür. Bu yapısal sürekliliğe kır-kent nüfus oranının değişmemesi, okullaşma ve traktörleşmedeki yetersizlikler de eklenebilir. Bu bakımlardan asıl dönüşüm 1950 sonrasında gerçekleşmiştir. Buna II. Dünya Savaşı yıllarının askere alma ve ağır vergi yükü eklenmiştir.

1946 sonrasındaki tek dereceli seçimlerle beraber ülke politikaları maddi ve kültürel yönlerden ayrı bir iklime yönelmiştir. Bu dönemdeki uygulamalarda nüfusun çoğunluğunu oluşturan köylüler de önemli bir aktör hâline gelmiştir. Savaş koşullarının etkisiyle birleşen çok partili dönem, oyunun kurallarının değiştiği, kartların yeniden dağıtıldığı yıllardır. Savaşın ardından hızlanan iç göçle kentleşme başlasa da 1980'lere kadar nüfusun çoğunluğu köylerde yaşamaya devam etmiştir. 18-60 yaş arası tüm erkek nüfusu kapsayan Yol Vergisi ise para ekonomisinin sınırlı olduğu kırsalda birçok anlatıya konu olmuştur.

4. Yol Vergisi

Türkiye'de tarımsal destekleme ve vergi politikaları, kırsaldaki devlet-toplum ilişkilerini yansıtır. Önder'e (1988:117) göre Cumhuriyet döneminde tarıma yönelik dolaysız vergiler: tarımsal gelir vergileri (aşar, toprak mahsulleri ve gelir vergisi), servet vergileri (arazi ve ağnam) ile baş vergisi niteliğindeki Yol Vergisi olmak üzere üç kategoride toplanabilir. 1925'te kaldırılan aşar vergisi, II. Dünya Savaşı'nda Toprak Mahsulleri Vergisi adıyla yeniden uygulanmış; fakat çok partili dönem ve köylünün oy gücü sebebiyle 1946'da kaldırılmıştır. Yol Vergisi ise 1952'ye kadar yürürlükte kalmıştır.

Osmanlı hukuki metinlerinde tarik bedel-i nakdîsi, tarik bedelâtı, tarik bedeli, tarik mükellefiyeti, tarik vergisi, yol parası gibi kavramlarla anılan Yol Vergisi, Cumhuriyet döneminde de çeşitli kanuni düzenlemelere konu olmuştur (Gönüllü, 2011:293). Gönüllü (2011) çalışmasında Osmanlı Devleti'nin son döneminde bu vergiye ilişkin hukuki düzenlemeleri ve değişiklikleri detaylı olarak anlatmaktadır. 15 Haziran 1866 tarihinde resmiyet kazanan bu vergi kaldırıldığı 1952'ye kadar toplumu yakından ilgilendiren meselelerden biri olmuştur (Gönüllü, 2011:293-303).

15 Haziran 1866 tarihli düzenleme ile 18-60 yaş arası tüm erkek nüfus ve bunların yük, araba ve binek hayvanları yol mükellefiyetine tabi tutulmuş; bunlara beş senede bir yol inşaatlarında yirmişer gün çalışma veya belirlenen yevmiye bedelini ödeme zorunluluğu getirilmiştir. Devlet memurları, imamlar, muhtelif dinlere mensup ruhani memurlar ile mektep hocaları bu vergiden muaf tutulmuştur. Sonraki düzenlemelerde yaş sınırından muafiyet kapsamına kadar çeşitli değişiklikler yapılmıştır. 1869'da nizamî askerler ve zaptiye erleri de muafiyet kapsamına alınmış, 1890'da ise yaş sınırı yirmiye çıkarılmış, hayvanlar kapsam dışına çıkarılmış ve çalışma süresi senede

[4] Çok partili hayata dönüş kavramı etrafında bu yönde bir tartışma için bkz. (Karaömerlioğlu, 2006).

[5] Toprak reformu ve topraksız köylüye toprak dağıtımı, 1930'lardan itibaren Türkiye gündemindedir. 1945'te gündeme gelmesinin siyasi ve ideolojik arka planına dair değerlendirmeler için bkz. (Keyder ve Pamuk, 2016; Karaömerlioğlu, 2014:117-150).

[6] Köy Enstitüleri, II. Dünya Savaşı öncesinde köylülerin köylülerce eğitimi doğrultusunda hayata geçirilmiştir. Enstitülerin kuruluş süreci, eğitim-öğretim programları, kapatılmasına dair değerlendirmeler ve Enstitüleri Kemal Tahir'in görüşlerinden yola çıkarak inceleyen bir çalışma için bkz. (Ünüvar, 2024a).

dört gün olarak belirlenmiştir. 1910'da ise bedenî çalışma yerine nakdî ödeme esasına geçilmiş, vilayetlere göre farklı bedeller belirlenmiştir. 1910'dan sonra da düzenleme birçok kez değiştirilmiştir (Gönüllü, 2011:293-299).

Yol Vergisi'ne ilişkin düzenlemeler Millî Mücadele yıllarında ve Cumhuriyet Dönemi'nde sürdürülmüştür. 21 Şubat 1921 tarihinden itibaren yürürlüğe giren Tarik Bedel-i Nakdîsi Kanunu'nda yaş aralığı 18-60 yaş arası erkek nüfus olarak belirlenmiş, ancak fakirler, askerler ve imamlar bazı şartlar dâhilinde vergiden muaf tutulmuştur. Her mahallin rayicine göre dört amele yevmiyesi şeklinde belirlenen vergiyi nakdî olarak ödeyemeyenler ise yollarda çalışmak üzere üç gün bedenî mükellefiyete tabi tutulmuştur. 19 Ocak 1925 kabul tarihli Yol Mükellefiyeti Kanunu'nda ise 18-60 yaş arası erkek nüfus vergi mükellefi olarak belirlenmiş, daha önce muafiyet kapsamına alınanlardan farklı olarak hayatta altı evladı olanlar da vergiden muaf tutulmuştur. Çalışma süresinin ise vilayetlerce belirlenmesine ve en az 6, en fazla 12 gün olmasına karar verilmiştir. 10 Haziran 1929 kabul tarihli Şose ve Köprüler Kanunu'nda ise benzer esaslar tekrarlanmış, ancak çocuk sayısı altıdan beşe düşürülmüştür. Demokrat Parti Dönemi'nde 29 Şubat 1952'de ilgili kanunun Yol Vergisi'ne ilişkin hükümleri yürürlükten kaldırılmıştır (Gönüllü, 2011:299-303).

Nakden veya bedenen ödenen Yol Vergisi'nde zamanla yaş sınırı, muafiyetler ve yetkili kurumlar değişmiştir. Nüfusu artırma amacıyla çocuk sayısına bağlı muafiyet getirilmiş; sınır 1925'te altı, 1929'da beş çocuk olarak belirlenmiştir. Özdemir'e (2013:222) göre bu muafiyet kırsalda nüfus artışını teşvik etmiş, beşinci çocukların nüfus kayıtları hızla yapılmış ve bu çocuklar halk arasında "yol çocuğu" olarak adlandırılmıştır. Bu düzenleme kamu maliyesi literatürüne göre tipik bir vergi harcaması (bkz. Güler, 2025:511-514) niteliğindedir. Nüfus artışını teşvik eden bu politikanın etkisiyle, halkın bu muafiyetten yararlanmak için çocuk sayısını artırmaya yönelmesi vergi düzenlemelerinin toplumu yönlendirebilmesinin somut bir örneğidir.

Yol Vergisi yasal olarak belirli yaş aralığındaki tüm erkekleri kapsayan, sadece çiftçilere özgü olmayan genel bir baş vergisidir. Ancak köylerde para ekonomisi sınırlıdır ve genellikle nakden ödeme yapamayan köylü bedenen çalışmaya mecbur kalmaktadır. Ayrıca muafiyet sağlananlar imam, öğretmen, memur gibi kentli, bürokratik kesimlerdir. Sabit tutarlı bir baş vergisi olan Yol Vergisi herkesten eşit alınan bir gerileyici vergi olup gelir farklılığını gözetmez. Kentsel gelir imkanlarıyla karşılaştırılınca, bu vergi köylüler gibi düşük gelir gruplarının bütçelerinde oransal olarak daha büyük bir yer tutar. Sonuç olarak, yasal kapsamı genel olan bu verginin iktisadi yükü fiilen daha çok tarım kesimine düşmektedir.

1866-1952 yılları arasında uygulanan Yol Vergisi, belirli yaş aralığındaki erkek vatandaşları mükellef kılan bir yükümlülüktür. Günümüzde unutulmuş olsa da köylülerin bu vergiye yönelik tutumları ve yarattığı etkiler gazete haberleri, edebiyat eserleri, anılar ve akademik metinlerde geniş yer bulmaktadır. Uğur ve Altundağ (2021), Yol Vergisi'nin Cumhuriyet dönemindeki sosyo-ekonomik etkilerini inceledikleri çalışmada dönemin basınındaki eleştirilere yer verir. Gazetelerde verginin adaletsizliği, ödemeyenlerin haciz veya hapisle karşılaşması, intiharlara yol açan ağır sonuçları ve kadınların da vergi mükellefi yapılması konu edilmektedir. Örneğin Cumhuriyet gazetesi yazarı Safaeddin Karanakçi, 27 Mayıs 1938 tarihli yazısında bu verginin 1930'lar Türkiye'sinde köylüler üzerindeki ağır yükünü detaylandırmıştır.

> *"…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…" (akt. Uğur ve Altundağ, 2021:182).

Sabahattin Ali, *Kağnı, Kamyon* ve *Kafa Kâğıdı* öykülerinde 1930'ların köy toplumunu, devlet-toplum ilişkilerini ve köylülerin gurbet serüvenlerini işlemektedir. *Kafa Kâğıdı,* Yol Vergisi'ni ödemeyenlerin jandarma tarafından toplanıp cezaevine götürülmesini konu edinir. Öyküde, vergiden muaf olması gereken bir ihtiyarın, aynı isimli ölen torununun kimliğini almasıyla karşılaştığı zorluklar ve bürokrasi mizahi bir dille anlatılır (Ali, 2020:3-18). Öykü aynı zamanda köylülerin zihin dünyasını ve iş yapış şeklini de yansıtmaktadır. Kemal Tahir'in 1930'ların başındaki Serbest Cumhuriyet Fırkası'nın kurulması sürecini ele aldığı *Yol Ayrımı* romanında, 1929 ekonomik buhranının dünyadaki ve Türkiye'deki etkilerine, geciken maaşlara gazete haberleriyle yer verilir. Ayrıca "Salt yirmi yaşını bitirmiş erkeklerden alınan yılda üç lira yol parasını ödeyemedikleri için yüz binlerce vatandaş her yıl otuz gün mahpus yatmakta" (Tahir, 2022:36-37) haberi görülmektedir. Her iki eser de Yol Vergisi'nin iktisadi buhranla birleşerek toplumu derinden etkilediğini ortaya koyar.

Yol Vergisi hikâye ve romanların yanı sıra şiirlere de konu olmuştur. A. Kadir, *Bir Kayısı Ağacı* şiirinde Kırşehir'in Dinekbağı'nda işsiz bir köylünün Yol Vergisi'ni ödeyemediği için evinin önündeki kayısı ağacının kesilerek odun yapılmasıyla borcunu ödemesini şu dizelerle okuyucuyla buluşturur: "Ben bir kayısı ağacıyım / Kırşehir'in Dinekbağı'ndan. (…) / Yol parasını verememiş İbrahim, / verilmiş haciz kararı / Yapmayın, dedim. / yılda bir çiçek açarım, dedim. / Etmeyin, dedim. / ekmeğe katık oluyor kayısılarım, dedim. / Bir öğle vakti baktım, / kavaklar uzakta upuzun, / bir sağa, bir sola. / Ben kışlık odun, / altı lira…" (akt. Atasoy, 2021). Enver Gökçe ise *Meri Kekliğim* şiirinde Yol Vergisi'ni ödeyemediği için yol inşaatında çalıştırıldığını, hayvanlarının haczedildiğini anlatır: "Yol/ Parası/ Veremedim/ Diye/ Şu/ Dağları/ Bana/ Açtırdılar/ Şu/ Yolları/ Bana/ Hacizlere/ Gitti/ Suna/ Gibi/ Keçim/ İneğim/ Meri/ Kekliğim" (akt. Atasoy, 2021:584).

Yol Vergisi'ne röportaj ve anılarında yer veren Aziz Nesin, *Böyle Gelmiş Böyle Gitmez* üst başlığında topladığı anılarının ikinci cildi olan *Yokuşun Başı*'nın sonunda, *Yol Vergisi meselesinin düşüncelerini devletçi bir çizgiden halka dayanan bir çizgiye nasıl yönelttiğini anlatır.*

"Bir gazetede okumuştum: Yol Vergisi'ni ödemeyen köylüleri, devlet zorla yol yapımında çalıştırıyormuş. Köylü ya yol Parası denilen yılda 6 lira olan Yol Vergisi'ni ödeyecek yada 6-12 gün yol yapımında çalışacak. Genellikle yol yapımıyla köylünün harman işleri aynı zamana denk düştüğünden, Yol Vergisi'ni ödeyecek parası olmayan köylü yol yapımından kaçıyor. O zaman candarma bunları yakalayıp, zorla, döverek, çalıştırılacakları yollara götürüyor.

(…) Sonra sonra, altı çocuğu olanların Yol Vergisi'nden kurtulduklarını öğrenmiştim. Gazetelerin yazdığına göre, köylü Yol Vergisi'nden (angaryasından) kurtulmak için boyuna çocuk yapıyordu. Çocuğun bakım gideri yol parasından az tutuyordu. Bir uyanışın başlangıcındaydım. İlk kez, beni yatılı okulda okutanın, karnımı doyuranın, beni giyindirip kuşatanın hükümet değil halk olduğunu düşündüm. Yalnız bizleri değil hükümeti de, yoksul köylüsünü candarma dayağı zoruyla angaryaya sokan hükümeti de besleyenin, yaşatanın yine bu halk olduğunu düşündüm. Öyleyse ben kime borçluydum? Hükümete değil! Borcum halkımaydı. Yediğim her lokmayı, bunu bana sağlayan halkıma ödemek zorundaydım" (Nesin, 2021:639-640).

Harman zamanına denk gelen yol çalışması, köylüyü emek arzına en çok ihtiyaç duyulan dönemde üretimden koparıp başka alanlara yönelten verimsiz bir uygulamadır. Üstelik bu işleri organize etmek ciddi bir idari iş yükü getirir. Yol Vergisi tam da bu noktada, Elias'ın anlattığı durumun somut örneğini teşkil etmektedir. Vergiyi ödemeyen köylüyü jandarmanın dövüp yola götürmesi, haciz ve hapis, şiddet tekelinin vergi tekelini ayakta tuttuğuna işaret eder. Nesin'in aktardığı jandarma dayağı sahnesi ile Elias'ın "aynı tekel konumunun iki yüzü" tespiti birbirini destekler. Hasat zamanı yola götürülen, zor kullanılarak çalıştırılan köylü bedeni, Foucault'nun disipline edilen bedenine

işaret eder. Nakdî ödemeye geçişin köylüyü bedensel yükümlülükten çıkarıp teknik bir muhasebe kaydına dönüştürmesi ise bedenden ruha yönelişin karşılığıdır.

Gülben Mat (2022), Manisa özelinde yol vergisinin uygulanmasını incelediği çalışmasında, Nafia Vekâleti (Bayındırlık Bakanlığı) ile Manisa Valiliği arasındaki görüş ayrılıklarını aktarır. Valiliğin ekonomik zorluk çeken vatandaşları koruma çabasına değinen çalışma; verginin toplanmasından kullanımına kadar yaşanan aksaklıkları ve bedenen çalışanların verimsizliği gibi işlevsizlikleri ortaya koymaktadır. Nitekim Bakanlık, 1932 tarihli muhtırasında bedenî mükellefiyetin kaldırılması gerektiğini vurgulamıştır (Mat, 2022:332). Tetik (2012) ise Mustafa Tetik'e ait makbuzlar üzerinden Yol Vergisi ödeme sürecini incelemektedir. Tetik (2012:73-75), öncelikle 1925'teki kanun değişikliğine ilişkin Meclis tartışmalarına yer verir. Tartışmalarda milletvekilleri uygulamanın hürriyeti kısıtladığı, zengin-fakir ayrımı gözetmediği için adaletsiz olduğu, teknolojik yetersizlikler nedeniyle verimsiz kaldığı ve toplumsal huzursuzluk yaratacağı yönünde eleştiriler sunmuştur. Muaf tutulacak kesimler ve üst yaş sınırı üzerine çeşitli tartışmaların yapıldığı görüşmelerde bekârların vergiyi iki kat ödemesi de önergeler arasındadır. Bir milletvekili yolların teknik araçlarla yapılması lazım geldiğinden bahsetmekte, "(…) Bunun kesinlikle faydası yoktur ve size arz ediyorum. Bunun getireceği bir isyan duygusundan ibarettir. Yoksa hiçbir faydası yoktur." diyerek uygulamanın etkisizliğine dikkat çekmektedir. Yol Mükellefiyeti Kanunu, 23 Şubat 1925 tarihli Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu kanun kapsamında Mustafa Tetik, 1930-1950 yılları arasında 100 lira nakdî ödeme ve 40 gün bedenen çalışma şeklinde vergiyi ödemiştir (Tetik, 2012:75-76). Tetik'in (2012) çalışması, C. Wright Mills'in (2016) sosyolojik tahayyül kavramında olduğu gibi, kişisel bir tarihi toplumsal ve iktisadi bağlamla ilişkilendirerek taşradaki vergi yükünü somutlaştırmaktadır.

Köylüler Yol Vergisi'nden muaf olmak ya da kaç(ın)mak için çeşitli yöntemlere başvurmuştur. Aziz Nesin'in yukarıda bahsettiği üzere ilk akla gelen, çocuk sayısını artırmaktadır. Çünkü 1925'te altı çocuğu olanlar, 1929 sonrasında ise beş çocuğu bulunanlar vergiden muaftır. Uyar'ın (2015:71) belirttiğine göre köylüler Yol Vergisi'nden muafiyet için çocuk sayısını artırma yoluna gitmiştir; yüksek çocuk ölümleri de dikkate alınarak daha fazla çocuk yapılmış, hatta ölen çocukları bildirmeyip yeni doğana ölenin kimliğini verme gibi yöntemler uygulanmıştır. Cumhuriyet'in ilk yıllarında bürokrat, 1939-1950 yılları arasında ise milletvekilliği yapan Necmeddin Sahir Sılan'ın raporları da verginin taşradaki yansımalarını belgeler. Sılan (2010:29), Kiğı kazasında Yol Vergisi'nden sızlanan bir yurttaştan söz ederken aynı kazada 1941'de 6 lira olarak belirlenen yol parasını ödeyemeyen 1028 vatandaşın şose inşaatlarında 8'er gün bedenen çalıştırıldığını, ancak bu sınırlı iş gücüyle yol işlerinin bitirilemediğini aktarır (Sılan, 2010:115). Sılan'ın raporlarında yer verdiği bir diğer husus ise mahkeme dosyalarına ilişkindir. Sılan (2010:231-232), Nazımiye kazasındaki Asliye Hukuk Mahkemesi davalarının çoğunun müdahalenin men'i ve yaş düzeltmesine ait olduğunu belirtir. Müdahalenin men'i davaları bölgede toprağın dar olmasından ve çoğu yerin tapusunun olmamasından kaynaklanmaktadır. Yaş düzeltme davalarının sebeplerinden biri ise henüz doğmamış çocukların Yol Vergisi'nden kurtulmak için nüfusa kaydettirilmesidir.

Sılan (2010:232) bu davaların sadece bu çevreyle sınırlı olmadığını belirtir ve bu hadiseleri bilgisizlik ve geri yaşayışla ilişkilendirir. Oysa bu olaylar, köylülerin Yol Vergisi'ne direnişini, bu vergiden kaç(ın)mak için kuralların arkasından dolanmalarını ortaya koymaktadır. Bir anlamda cahil veya bilgisiz olarak görülen köylüler aslında bilinçli hareket etmektedir. Bu eylemler Sılan'ın iddia ettiği gibi bilgisizlik ve geri kalmışlık değil, James C. Scott'ın (1985) *Weapons of the Weak* eserinde tanımladığı gündelik direniş biçimlerinin tipik örnekleridir. Bu pratikler, köylülerin açık isyan veya ayaklanma yerine resmî kuralın arkasından dolanma, kayıt sistemini manipüle etme gibi stratejilere yöneldiklerini göstermektedir.

II. Dünya Savaşı sonrası çok partili dönemle Yol Vergisi tartışmaları yeniden canlanmıştır. Özdemir (2013:239-242), 1946 sonrasında muhalefetteki Demokrat Parti'nin (DP) eleştirilerine ve 1946-1950 hükûmetlerinin verginin ıslahına yönelik tasarılara işaret eder. DP (1950-1960) döneminde Zürcher'in (2000:325-327) vurguladığı üzere, modernleşmenin tarımdan başlatılması

hedefiyle çiftçilere ucuz kredi verilmiş, Toprak Mahsulleri Ofisi (TMO) aracılığıyla ürün fiyatları yüksek tutulmuş ve Marshall yardımlarının da etkisiyle 1948-1952 arasında traktör sayısı yaklaşık on beş kat artarak 30.000'e, ekilen alanlar ise 1948-1956 yıllarında 14,5 milyon hektardan 22,5 milyon hektara yükselmiştir. Yeni yollarla köyler dışa açılma imkânı bulmuştur. Vergiye dair şikâyetlerin devam etmesi üzerine Başbakan Menderes Temmuz 1951'de bu adil olmayan verginin kaldırılacağını ilan etmiştir (Özdemir, 2013:243).

Akar yakıtlardan alınacak yol vergisi hakkında hazırlanan kanun tasarısı, gerekçesinde Yol Vergisi'nin "sakat, adaletsiz ve iptidai bir baş vergisi" olduğu belirtilerek 18 Ocak 1952'de Meclis'e sunulmuştur. Gerekçede senede yaklaşık 39-40 milyon lira gelir sağlayan Yol Vergisi'nin sırasıyla %65, %20 ve %15 oranlarında İl Özel İdareleri, Karayolları Genel Müdürlüğü ve belediyeler arasında paylaşıldığı belirtilmektedir. Tasarı ile benzin, motorin, gaz yağı ve benzerlerinden alınacak ek vergiler sayesinde tahmini 58 milyon lira civarında hasılat sağlanması ve idarelerin mahrum kalacakları gelirlerin karşılanması hedeflenmektedir (TBMM, 1952).

Bütçe gelirlerinin yaklaşık yüzde otuzunu sağlayan aşarı 1925'te kaldıran Cumhuriyet yönetiminin, Yol Vergisi'ni 1952'ye kadar yürürlükte tutması, maliye yazınındaki tahsis edilmiş vergi (bkz. Yılmaz Furtuna ve Hondur, 2026) kavramıyla açıklanabilir. Yol Vergisi'nin doğrudan belirli bir alana ve belirli kurumlara tahsisi, bu vergiye siyasal/kurumsal bir yapışkanlık kazandırmıştır. 1952'de verginin kaldırılarak akaryakıt üzerinden ek vergi alınmasıyla vergi yükü köylü nüfustan, o dönem akaryakıtı tüketen kentli motorlu taşıt, kamyon ve otobüs sahibi kesime kaymıştır.

29 Şubat 1952'de yayımlanan kanunla Yol Vergisi kaldırılmış, eklenen geçici maddeyle de 1 Mart 1952'ye kadar tahsil edilememiş geçmiş vergi ve cezaların kayıtları silinmiştir (Akar Yakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu, 1952). Böylece tarım kesimindeki atıl iş gücünü ekonomiye katmayı amaçlayan ancak modern ekonomilerle uyuşmayan baş vergisi niteliğindeki Yol Vergisi'nin tarihsel serüveni sona ermiştir (Önder, 1988:126-127).

5. Yol Vergisi'nin Hikâyesini Yorumlama Denemesi

Osmanlı'dan Cumhuriyet'e devreden Yol Vergisi, iki dönem arasındaki kurumlar ve politikalar bazındaki sürekliliği göstermesi bakımından önem taşır. Literatürde bu vergi üzerinden Kemalizm ve Erken Cumhuriyet Dönemi eleştirisi yapılsa da bu eleştiriler tarihsel arka planı eksik bırakmaktadır. Örneğin Çandarlıoğlu (2025) zengin bir literatür sunmasına rağmen, yol vergisini siyasi bir polemik malzemesine dönüştürerek verginin Osmanlı kökenlerini göz ardı etmektedir. Benzer şekilde Aziz Nesin de bu tarihsel sürekliliği ıskalamaktadır.

Çalışmada başvurulan edebî eserler ve anılar genellikle tek parti iktidarına eleştirel yaklaşan toplumcu gerçekçi metinlerdir. Sabahattin Ali, Kemal Tahir, Aziz Nesin gibi isimlerin bu dönemde görüşlerinden dolayı hapis yatmış olmaları, eserlerin öznel ve muhalif bir konumda değerlendirilmesine kapı aralayabilir. Ancak bu anlatıların ortaya koyduğu tabloyu, bizzat Cumhuriyet Halk Partisi bürokratı ve milletvekili Sılan'ın raporları desteklemektedir.

Yol Vergisi öte yandan 1950 sonrası tarımsal desteklemelerin seyri ve doğrudan tarım vergisi getirme tartışmalarıyla ilişkilendirilerek de okunabilir. Desteklemeler tarıma kaynak aktarmanın en açık göstergesi iken vergi devletin tarımdan kaynak çekmesinin yollarını ortaya koymaktadır. Devlet akaryakıt vergisi, gübre/girdi fiyatlandırması, taban fiyat-piyasa fiyatı makası gibi mekanizmalarla tarıma yön vermeye çalışmaktadır.

II. Dünya Savaşı sonrasında Türkiye'de tarımın makineleşmesi ve modernleşmesi hızlanmış, devlet sunduğu desteklerle bu sürecin başlıca taşıyıcısı olmuştur. Ergüder (1981:9), 1930'larda buğdayla başlayan desteklemelerin 1940'larda diğer tahıllara, 1945 sonrasında ise tütün, çay, şeker pancarı ve fındık gibi ürünlere genişletilerek üretimi teşvik etmeyi, ihracatı artırmayı ve üreticiyi istikrarsızlıklardan korumayı hedeflediğini belirtir. Tekeli'nin (2019) popülist modernite olarak adlandırdığı 1948-1980 döneminde devlet desteği sürmüştür. Keyder (2018) ise tarım politikalarının Cumhuriyet'in kuruluşundan bu yana köylünün yararına olacak şekilde işlediğini

belirtmekte, 1925'te aşarın kaldırılmasından itibaren iktidarların tarımı doğrudan vergilendirmekten kaçındığını vurgulamaktadır. 1960'larda iktisatçı Nicholas Kaldor'un tarımı vergilendirme önerisi planlamacılardan destek görse de siyasilerce uygulanmamıştır (Keyder, 2018:194-195). Çiftçiler 1970'lerin sonlarına dek bu destekleme politikalarından önemli ölçüde yararlanmıştır. İslamoğlu vd.'ne (2008:17-18) göre ithal ikameci dönemde altın çağını yaşayan ve aile emeğine dayanan hane ekonomisi yapısı, son yıllardaki piyasalaşmayla köklü bir dönüşüme uğramıştır.

1960 sonrasında Maliye Bakanlığı yapan Ekrem Alican, günlüklerinde Kaldor'un tarım vergisi önerisine ve planlamacıların bunu beş yıllık plana koyma arzularına yer vermiştir. Alican söz konusu vergiye sadece oy kaygısı ile değil, teknik gerekçelere dayanarak da karşı çıkmıştır. Vergiye karşı direncinin kabul gördüğünü belirten Alican, diğer anlaşmazlıklarla da birleşen bu sürecin planlamacıların önde gelenlerinin istifasıyla[7] sonuçlandığını aktarmaktadır (Alican, 2021:242-244).

> *"14.10.1962 Pazar Ankara*
>
> *(…) Planın iç finansmanı mevzuunda planlamacılar ziraat sektöründen tarım vergisi adı altında ve potansiyel verime dayanmak suretiyle 1-2 milyar vergi alınması fikrini müdafaa ediyorlardı. Burada aramızda şiddetli ihtilaf çıktı. Ben ziraatta yüksek gelirlerden vergi alınması lüzumunu müdafaa ediyor, potansiyel verime yani arazinin verebileceği azami randımana göre Türk ziraatından vergi alınamayacağını, zirai bünyenin kısır olduğunu, bunun bir nevi toprak mahsulleri vergisi hatta onun daha şiddetlisi olacağını, Kaldor'un teklif ettiği, planlamacıların benimsediği bu sistemin Kaldor'un memleketi İngiltere'de dahi kabul edilmediğini söylüyordum. Maliye Bakanlığı da benim fikrimde idi. (…) Planlama çalışmalarının son günlerinde ihtilaflarımız had şeklini aldı (…) müzakereler Bakanlar Kurulu'na intikal etti ve neticede benim görüşlerim kabul edilerek plana nihai şekil verildi" (Alican, 2021:242-243).*

Türkiye'de kırsalı doğrudan vergilendirme teşebbüsleri çoğu zaman hayata geçirilememiştir. Önder'e (1988) göre 1950'de Gelir Vergisi, Kurumlar Vergisi ve Vergi Usul Yasaları reform niteliğinde bir arada yeniden düzenlenmiştir. 1950'deki vergi reformunda millî gelirin yarısını oluşturan tarım kesimi taslakta yer almasına rağmen kanun kapsamı dışında bırakılmış, 1951 ve 1957'deki teklifler ise uygulamaya dönüşmemiştir. 1960 sonunda gelir vergisine dâhil edilen zirai kazanç hükümleri gelen tepkilerle ertelenmiş; 1963'te ise küçük çiftçi muafiyet sınırı yükseltilerek başlangıçta 200 bin olarak öngörülen mükellef sayısı 20 bine düşürülmüştür. Böylece yaklaşık 2,5 milyon çiftçi ailesinin çok az bir kısmı kapsama alınabilmiştir (Önder, 1988:121). Kısacası 1945 sonrasında devletin tarım kesimine vergi getirme girişimleri sürekli sekteye uğramıştır.

Bu dönemde tarımsal destekler; TMO, Fiskobirlik, Çaykur, TEKEL, Tariş gibi Kamu İktisadi Teşekkülleri (KİT) aracılığıyla taban fiyat üzerinden alım yapılması esasına dayanır. Keyder'e (2018:194-196) göre savaş koşulları ve kendine yeterlilik gibi kaygılarla başlayan tarım politikaları zamanla seçmeni memnun etmeye dönük popülist bir nitelik kazanmış; seçim arifelerinde desteklenen ürün sayısı ve fiyatlar artırılırken oluşan kurum zararları merkezî bütçeden karşılanmıştır. Ergüder (1981:3-10) de destek fiyatlarında rasyonel iktisadi gerekçelerden ziyade iktidarlara avantaj sağlayan siyasal etkenlerin rol oynadığını vurgular. Taban fiyat ve alım garantisine dayalı bu sistem, siyasal müdahalelere açıklığı ve enflasyonist baskılara yol açması nedeniyle eleştirilerin odağı olmuştur. 1980'lerde ise tarım destek politikalarında[8] ciddi değişikliklerin başladığı görülmektedir.

---

[7] Planlamacıların toplu istifası sürecine ilişkin, bazılarıyla yapılan söyleşileri içeren bir anlatım için bkz. (Milor, 2022:177-183).

[8] 1980 sonrası ekonomi politikaları değişikliğini başlatan 24 Ocak 1980 kararlarıdır. Kararların hazırlanma aşamasında hazine müsteşarı olan ve sonrasında Maliye Bakanlığı da yapacak olan Kaya Erdem (2016:124) anılarında planın genel hatlarını "KİT fiyatlarının artırılması, döviz kurunun yeniden tespiti, serbest piyasa ekonomisine geçiş için düzenlemeler ve yabancı sermaye ve ihracatın artırılması için teşvikler" şeklinde dört maddede özetlemektedir. Maliye bürokrasisinde önemli görevler üstlenmiş Kumcuoğlu (2019:286-288) ise kararların ana çerçevesini üretim faktörleri dışındaki mal ve hizmetlerin fiyatlarının serbest piyasanın doğal işleyişine bırakılması, ithal ikamesine dayalı büyüme modeli yerine ihracat teşviklerine

Görüldüğü üzere Türkiye'de 1945'ten 1980'e kadar tarım ve köylülük devlet desteğiyle gelişirken, tarıma doğrudan vergi getirme girişimleri uygulanamamıştır. Bunun nedeni, köylülerin 1980'lerde dahi Türkiye nüfusu ve üretimindeki yüksek payıdır.

Hâlbuki Marx ve takipçileri köylülüğün çözüleceğini öngörmüştür. Sanayileşme ve makineleşmeyle birlikte tarım istihdamının düştüğü, kent nüfusunun kır nüfusunu geçmeye başladığı XX. yüzyılın en önemli değişimini Hobsbawm (1996:336-339) da köylülüğün ölümü olarak tanımlamıştır. Türkiye'de toprak kutuplaşması ve köylülüğün çözülmesi bağlamında bu tartışmalar, Hinderink ve Kıray (1970), Akşit (1967) ve bu çalışmalardan beslenen Doğan Avcıoğlu (1969) tarafından yürütülse de beklenenin aksine hızlı bir çözülme yaşanmamıştır. Kentleşme ve sanayileşmeye rağmen Türkiye, 1980'lerin ortasında dahi bölgesinde köylülüğün kalesi konumundadır (Hobsbawm, 1996:338-339). Akşit (1999), köyleri yeniden ziyaret ettiğinde öngörülerinin miras hukuku ve baraj yapımı gibi nedenlerle gerçekleşmediğini saptar; bu değerlendirme, tarım politikalarının Türkiye'nin coğrafî, tarihî, yapısal ve toplumsal koşulları göz önünde tutularak incelenmesi gerektiğini gösterir. Nitekim miras hukuku, tarımsal destekler ve sulama imkânlarının yanı sıra yarı-kentleşme, hemşehrilik ağları ile gurbet/dönüş döngüleri gibi faktörler köylülüğün önemini sürdürmesinde etkili olmuştur.

Tarımsal destekleme politikalarının siyasal konjonktür ve seçimlerle uyumlu seyretmesi, tarıma doğrudan vergi getirilememesinin de başlıca nedenidir. Bu gerekçelerle Türkiye'de vergiler çoğunlukla dolaylı yoldan toplanmaktadır. Hazine ve Maliye Bakanı Şimşek, genel makroekonomik çerçevede vergi yükünün daha adil dağıtılması için dolaylı vergilerin ağırlığını azaltmayı amaçladıklarını; 2023'te %65,5 olan dolaylı vergi oranını 2026 sonunda %61,8'e düşürmeyi hedeflediklerini ifade etmektedir (Gelir İdaresi Başkanlığı [GİB], 2026:1). Nitekim devlet, tarımsal üretimden doğrudan alamadığı vergiyi başta akaryakıt (mazot) olmak üzere çiftçilerin temel girdileri üzerindeki dolaylı vergiler (ÖTV, KDV vb.) aracılığıyla telafi etme yoluna gitmektedir.

6. Sonuç

Bu çalışmada, Yol Vergisi örneği üzerinden Türkiye'de tarım kesiminin vergilendirilmesi, devlet-toplum ilişkileri ve mali rejimdeki tarihsel dönüşüm incelenmiştir. Modernleşmeyle birlikte merkezileşen devlet, iltizamı kaldırarak vergi tekelini merkezde toplamıştır. Osmanlı'dan Cumhuriyet'e devreden, nakdî ödeme veya bedenî çalışma mükellefiyeti içeren Yol Vergisi, ciddi itirazlara konu olmuş ve 1945 sonrası çok partili dönemle birlikte 1952'de kaldırılmıştır. 1945 sonrasında tek dereceli seçimlerle birlikte köylü artık sadece vergi ve askerlik denilince değil ayrıca seçim zamanı da akla gelir olmuştur. Köylüler için önemli bir kazanım olan bu durum, sonraki dönemde köylülere doğrudan vergi getirilmesini engellemiş ve tarım kesiminden alınan vergilerin ağırlıklı olarak dolaylı yollardan toplanması sonucunu doğurmuştur.

Yol Vergisi'nin tarihsel serüveni, Türkiye Cumhuriyeti'nin Osmanlı'dan devraldığı kurumsal sürekliliği gözler önüne serer. Erken Cumhuriyet Dönemi'nde de uygulanan bu vergi, devletin kırsaldaki mali gücünü hissettiren ana mekanizmalardan biri olmuştur. Verginin uygulanış biçimindeki dönüşüm, Foucault'nun modern disiplin rejimlerinde bedenden ruha/ zihne yöneliş olarak tanımladığı süreçle paralellik gösterir. Bu süreç mali sosyolojide bedenî mükellefiyetten (angarya/yol yapımında çalışma) nakdî ve nihayetinde dolaylı vergilendirmeye geçiş şeklinde tezahür etmiştir. Haciz ve hapis yaptırımlarıyla köylü üzerinde derin izler bırakan bu vergi 1952'de kaldırılmış, ortaya çıkacak yaklaşık kırk milyonluk bütçe açığının ise akaryakıt üzerindeki ek vergilerle telâfi edilmesi öngörülmüştür. Bu geçiş, modern devletin doğrudan bedenî denetim yerine tüketimi hedef alan dolaylı vergilendirme mantığına geçişini simgelemektedir.

dayalı yeni bir strateji, devletin ekonomik büyümenin lokomotifi olma rolünün özel teşebbüse devri şeklinde özetlemektedir. Bu değişiklikler ilk etapta tarımda desteklenen ürün sayılarını ve girdi sübvansiyonlarını azaltmış, ancak sonraki süreçlerde tarımsal desteklemeler ülkenin siyasi koşullarına göre dalgalı bir seyir izlemiştir. 1980 sonrası tarım ve köylülüğün Türkiye'deki seyri ve tarım politikalarının değerlendirilmesi için bkz. (Ünüvar, 2024b).

Çalışma, köylülerin Yol Vergisi'ne karşı çocuk sayısını artırma ve nüfus kayıtlarında usulsüzlük gibi direniş mekanizmaları geliştirdiğini göstermektedir. Ayrıca, 1945 sonrası çok partili döneme ve tek dereceli seçim sistemine geçişle birlikte kırsal seçmen, iktidarları belirleyen stratejik bir güç hâline gelmiştir. Bu güç, 1960'larda uzman ve planlamacıların doğrudan tarım vergisi önerilerinin siyasilerce reddedilmesine yol açmıştır. Devlet, bir yandan taban fiyatları ve desteklemelerle kırsal seçmeni memnun etmeye çalışırken diğer yandan akaryakıt ve gübre gibi girdiler üzerindeki dolaylı vergiler aracılığıyla tarım kesiminden örtük biçimde kaynak çekmeye devam etmiştir.

Yol Vergisi'nin Osmanlı'dan 1952'ye uzanan hikâyesi ve sonrasındaki tarımsal vergilendirme tartışmaları, Türkiye'de vergilerin ve tarım politikalarının yalnızca iktisadi gerçeklikler ekseninde değil, tarihsel miras ve toplumsal yapıyı da göz önüne alan bir çerçevede şekillendiğini göstermektedir.

*

Destek ve Teşekkür Beyanı: Bu araştırmanın hazırlanmasında herhangi bir dış destek alınmamıştır.

Araştırmacıların Katkı Oranı Beyanı: Bu araştırma tek yazarlıdır.

Çatışma Beyanı: Yazar herhangi bir çıkar çatışması bulunmadığını beyan eder.

Araştırma ve Yayın Etiği Beyanı: Bu araştırmanın her aşamasında "Yükseköğretim Kurumları Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiği Yönergesi"nde belirtilen tüm kurallara uyulmuştur. Yönergenin "Bilimsel Araştırma ve Yayın Etiğine Aykırı Eylemler" başlığı altında belirtilen eylemlerden hiçbiri gerçekleştirilmemiştir. Bu çalışmanın yazım sürecinde etik kurallarına uygun alıntı yapılmış ve kaynakça oluşturulmuştur. Çalışma intihal denetimine tabi tutulmuştur.

Etik Kurul İzni: Bu çalışma için etik kurul izni gerekmemektedir.

Yapay Zekâ Araçlarının Kullanımı: Bu araştırmanın bilimsel içeriği, veri analizi ve literatür taraması tamamen yazar tarafından gerçekleştirilmiş olup hiçbir yapay zekâ aracı kullanılmamıştır. Metnin yalnızca dil bilgisi kontrolleri ve akıcılığının sağlanması aşamasında standart/yapay zekâ destekli dil düzeltme yazılımlarından faydalanılmıştır. Eserin nihai sorumluluğu yazara aittir.

Statement of Support and Appreciation: This research did not receive any external support.

Declaration of Researcher's Contribution Rate: The author is entirely responsible for the research.

Conflict Declaration: The author of the research does not declare any conflict of interest.

Research and Publication Ethics Statement: All rules specified in the "Higher Education Institutions Scientific Directive" were followed at every stage of this research. None of the actions specified under the heading "Actions Contrary to Scientific Research and Publication Ethics" of the directive have been carried out. During the writing process of this study, citations were made in accordance with ethical rules, and a bibliography was created. The work has been checked for plagiarism.

Ethics Committee Permission: This study does not require ethics committee permission.

Use of Artificial Intelligence Tools: The entire research was conducted solely by the author without AI tools. AI assistance was limited only to grammar and language editing, and the author retains full responsibility for the work.

**

Dergimizde yayımlanan çalışmaların telif hakları yazarlarda olup, CC-BY 4.0 lisansı ile açık erişim olarak yayımlanmaktadır.

Authors retain the copyright of the works published in our journal, which are published as open access under the CC-BY 4.0 license.



Kaynakça

Akar Yakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Kanunu, (1952). Resmî Gazete (Sayı:8047). Erişim adresi: https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/KANUNLAR_KARARLAR/kanuntbmmc034/kanuntbmmc034/kanuntbmmc03405889.pdf

Akşit, B. (1967). *Türkiye'de Azgelişmiş Kapitalizm ve Köylere Girişi*. Orta Doğu Teknik Üniversitesi Öğrenci Birliği Yayınları.

Akşit, B. (1999). Cumhuriyet Döneminde Türkiye Köylerindeki Dönüşümler. İçinde O. Baydar (Ed.), *75 Yılda Köylerden Şehirlere* (s. 173–186). Tarih Vakfı Yayınları.

Ali, S. (2020). *Kağnı*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Alican, E. (2021). *Günlükler (1956-1966)*. B. M. Büyükertan (Haz.). Yapı Kredi Yayınları.

Arslan, H. (2019). *Türkiye'de Kır Sosyolojisi Araştırmaları*. Siyasal Kitabevi.

Atasoy, Ö. (2021). A. Kadir'in "Bir Kayısı Ağacı" Şiirinin Ontolojik Analiz Yöntemiyle Çözümlenme Denemesi. *Akademik Dil ve Edebiyat Dergisi*, 5 (1), 569-590. DOI: 10.34083/akaded.891905.

Avcıoğlu, D. (1969). *Türkiye'nin Düzeni: (Dün-Bugün-Yarın)*. Bilgi Yayınevi.

Cezar, Y. (1986). *Osmanlı Maliyesinde Bunalım ve Değişim Dönemi: XVIII. Yüzyıldan Tanzimat'a Mali Tarih*. Alan Yayıncılık.

Çandarlıoğlu, K. (2025, 19 Ekim). Kemalist Rejimin Yol Vergisi Zulmü: Bir Babaya Çocuğunu Sattıran Utanç. Belgelerle Gerçek Tarih. Erişim adresi: https://belgelerlegercektarih.com/2025/10/19/kemalist-rejimin-yol-vergisi-zulmu-bir-babaya-cocugunu-sattiran-utanc/

Çelik, M. M. (2020, 9 Temmuz). Genelkurmay Başkanının Oğlu "Demir Yumruk" Vali Nevzat Tandoğan'ı Ölüme Nasıl Sürükledi?. Independent Türkçe. Erişim adresi: https://www.indyturk.com/node/208936/

Demirel, E. (2020). İlk TBMM'nin İlk Kanunu: Ağnam Resmi. *Vakanüvis Uluslararası Tarih Araştırmaları Dergisi*, 5 (TBMM'nin 100. Yılı Özel Sayısı), 19-37.

Elias, N. (2015). *Uygarlık Süreci Cilt 2: Toplumun Değişimleri Bir Uygarlaşma Teorisi için Taslak* (E. Özbek, Çev.). İletişim Yayınları.

Erdem, K. İ. (2016). *Demokrasinin İlk 50 Yılı: 12 Seçim, 37 Hükümet, 4 Darbe*. Doğan Kitap.

Ergüder, Ü. (1981). *Türkiye'de Tarım Fiyat Destek Siyasası ve Siyaset*. Boğaziçi Üniversitesi Yayınları.

Foucault, M. (2017). *Hapishanenin Doğuşu* (M. A. Kılıçbay, Çev.). İmge Kitabevi.

Gelir İdaresi Başkanlığı. (2026). 2025 Yılı Faaliyet Raporu. Erişim Adresi: https://cdn.gib.gov.tr/api/gibportal-file/file/getFileResources?objectKey=arsiv/fileadmin/faaliyetraporlari/2025/2025_faaliyet_raporu.pdf

Genç, M. (1989). Osmanlı İktisadi Dünya Görüşünün İlkeleri. *Sosyoloji Dergisi*, 3(1), 175-186.

Gönüllü, A. R. (2011). Osmanlı Devleti'nin Son Döneminde Yol Vergisi (1866-1921). *Selçuk Üniversitesi Türkiyat Araştırmaları Dergisi*, 30, 289-333. https://izlik.org/JA33AD47HT

Güler, H. (2025). Avrupa Birliği Ülkeleri ve Türkiye'de Vergi Harcamalarının Vergi Maliyeti Üzerindeki Etkisi. *Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi*, 7(2), 511-523. https://doi.org/10.56574/nohusosbil.1793961

Güran, T. (1998). Tanzimat Dönemi Osmanlı Maliyesi. *İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi Mecmuası*, 49, 79-95.

Hinderink, J. ve Kıray, M. B. (1970). *Social Stratification as an Obstacle to Development: A Study of Four Turkish Villages*. Prager.

Hobsbawm, E. (1996). *Kısa 20. Yüzyıl 1914-1991 Aşırılıklar Çağı* (Y. Alogan, Çev.). Sarmal Yayınevi.

İnalcık, H. (1993). Köy, Köylü ve İmparatorluk. içinde *Osmanlı İmparatorluğu Toplum ve Ekonomi (Makaleler)* (s. 1–14). Eren Yayınları.

İslamoğlu, H., Gülöksüz, E., Kaya, A. Y., Çavdar, A., Karakoç, U., Nizam, D. ve Yazıcı, G. (2008). *Türkiye'de Tarımda Dönüşüm ve Küresel Piyasalarla Bütünleşme Süreçleri*. (Proje No: 106K137). TÜBİTAK.

Karaömerlioğlu, A. (2006). Türkiye'de Çok-Partili Hayata Dönüşün Toplumsal Dinamikleri. *Toplum ve Bilim Dergisi*, 106, 174-191.

Karaömerlioğlu, A. (2014). *Orada Bir Köy Var Uzakta: Erken Cumhuriyet Döneminde Köycü Söylem*. İletişim Yayınları.

Keyder, Ç. (2014). *Türkiye'de Devlet ve Sınıflar*. İletişim Yayınları.

Keyder, Ç. (2018). 2000'lerde Devlet ve Tarım. İçinde *Bildiğimiz Tarımın Sonu: Küresel İktidar ve Köylülük* (s. 191–218). İletişim Yayınları.

Keyder, Ç. ve Pamuk, Ş. (2016). 1945 Çiftçiyi Topraklandırma Kanunu Üzerine Tezler. İçinde *Toplumsal Tarih Çalışmaları* (s. 327–341). İletişim Yayınları.

Kumcuoğlu, E. (2019). *Müsteşar*. Kronik Kitap.

Levi, M. (1988). *Of Rule and Revenue*. University of California Press.

Makal, M. (2016). *Bizim Köy*. Literatür Yayınları.

Mardin, Ş. (2012). *Din ve ideoloji*. İletişim Yayınları.

Martin, I. W., Mehrotra, A. K. ve Prasad, M. (2009). The Thunder of History: The Origins and Development of the New Fiscal Sociology. içinde I. W. Martin, A. K. Mehrotra ve M. Prasad (Ed.), *The New Fiscal Sociology: Taxation in Comparative and Historical Perspective* (s. 1-27). Cambridge University Press.

Mat, G. (2022). Cumhuriyet Döneminde Uygulanan Yol Vergisi: Manisa Örneği. içinde S. Nurdan ve M. Özler (Haz.), *XVIII. Türk Tarih Kongresi bildirileri: Cilt IX* (s. 314–333). Türk Tarih Kurumu Yayınları.

Mills, C. W. (2016). *Sosyolojik Tahayyül* (Ö. Küçük, Çev.). Hil Yayın.

Milor, V. (2022). *Devleti Geri Getirmek: Türkiye ve Fransa'da Planlama ve Ekonomik Kalkınma Üzerine Karşılaştırmalı Bir Çalışma* (F. Aygen, Çev.). İletişim Yayınları.

Mutlu, A. (2009). *Tanzimattan Günümüze Türkiye'de Vergileme Zihniyetinin Gelişimi*. Maliye Bakanlığı SGB Yayınları.

Nesin, A. (2021). *Aziz Nesin'in Anıları-Böyle Gelmiş Böyle Gitmez*. Nesin Yayınevi.

Önder, İ. (1988). Cumhuriyet Döneminde Tarım Kesimine Uygulanan Vergi Politikası. içinde Ş. Pamuk ve Z. Toprak (Der.), *Türkiye'de Tarımsal Yapılar* (s. 113–133). Yurt Yayınları.

Özbek, N. (2015). *İmparatorluğun Bedeli: Osmanlı'da Vergi, Siyaset ve Toplumsal Adalet (1839-1908)*. Boğaziçi Üniversitesi Yayınevi.

Özdemir, N. (2013). Cumhuriyet Döneminde Türkiye'de Yol Vergisi. *Tarih Araştırmaları Dergisi*, 32(53), 213-248. https://doi.org/10.1501/Tarar_0000000541

Özensel, E. (2018). *Kır Sosyolojisi: Türkiye'de Kırsal Yapıların Dönüşümü*. Çizgi Kitabevi.

Pamuk, Ş. (2015). *Türkiye'nin 200 Yıllık İktisadi Tarihi*. Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları.

Schumpeter, J. A. (1991). The Crisis of the Tax State. içinde R. Swedberg (Ed.), *Joseph A. Schumpeter: The Economics and Sociology of Capitalism* (s. 99–140). Princeton University Press. (Orijinal çalışma ilk defa 1918'de yayımlanmıştır.)

Scott, J. C. (1985). Weapons of the Weak: Everyday Forms of Peasant Resistance. Yale University Press.

Sılan, N. S. (2010). *"Doğu Sorunu" Necmeddin Sahir Sılan Raporları (1939-1953)*. Akekmekçi, T. ve Pervan, M. (Derl.). Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Tahir, K. (2022). *Yol Ayrımı*. Ketebe.

Tanzimat Fermanı. (2006). İçinde H. İnalcık ve M. Seyitdanlıoğlu (Ed.), *Tanzimat: Değişim Sürecinde Osmanlı İmparatorluğu* (s. 1–3). Phoenix Yayınevi. (Orijinal çalışma (ferman) 1839'da yayımlanmıştır.)

Tekeli, İ. (2019). Cumhuriyet Dönemi Boyunca Kırsalın Geçirdiği Dönüşüm ve Kırsaldan Kopuş. *Efil Ekonomi Araştırmaları Dergisi*, 2(6), 8-48.

Tepeyran, E. H. (2011). *Küçük Paşa*. İnkılâp Kitabevi.

Tetik, A. (2012). Milletin Efendisi Mustafa Tetik'in Bedeni Hizmet ve "Yol Vergisi" (1930-1950). *Toplumsal Tarih*, 223, 72-76.

Tilly, C. (2020). *Zor, Sermaye ve Avrupa Devletlerinin Oluşumu* (K. Emiroğlu, Çev.). İmge Kitabevi.

Tunçay, M. (2015). *Türkiye Cumhuriyeti'nde Tek-parti Yönetimi'nin Kurulması 1923-1931*. Tarih Vakfı Yurt Yayınları.

Türkiye Büyük Millet Meclisi [TBMM]. (1952). Akar Yakıtlardan Alınacak Yol Vergisi Hakkında Kanun Tasarısı ve Geçici Komisyon Raporu (1/311) (S. Sayısı: 103). Erişim adresi: https://www5.tbmm.gov.tr/tutanaklar/TUTANAK/TBMM/d09/c013/tbmm09013047ss0103.pdf

Türkiye İstatistik Kurumu. (2026, 9 Şubat). Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi Sonuçları, 2025 (Haber Bülteni No. 53899). Erişim adresi: https://veriportali.tuik.gov.tr/tr/press/53899

Uğur, A. ve Altundağ, E. (2021). Türkiye Cumhuriyeti'nde Yol Vergisi Uygulamalarının Sosyo-Ekonomik Sonuçları. *Ekonomi İşletme Siyaset ve Uluslararası İlişkiler Dergisi*, 7(1), 171-191. https://izlik.org/JA36GB73AH

Uyar, H. (2015). *100 Soruda Cumhuriyet Halk Partisi Tarihi (1923-2015)*. ANKA-HA Yayınları.

Ünüvar, S. (2024a). Bozkırdaki Çekirdek: Köy Enstitüleri. içinde A. Şatıroğlu (Ed.), *Yeni Perspektifler Işığında Kemal Tahir* (s. 229–254). Ketebe Yayınları.

Ünüvar, S. (2024b). 1980 Sonrası Türkiye'de Tarım ve Köylülük. [Yayımlanmamış Doktora Tezi]. İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.

Yılmaz Furtuna, E., & Hondur, A. (2026). Türk Hukukunda Vergi Gelirlerinin Amaca Tahsisi Sorunu. *İnönü Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi*, Advanced Online Publication. https://doi.org/10.21492/inuhfd.1991704

Weber, M. (2014). Meslek Olarak Siyaset. içinde H. H. Gerth ve C. W. Mills (Haz.), T. Parla (Çev.), *Sosyoloji Yazıları* (s. 139–213). Deniz Yayınları.

Zürcher, E. J. (2000). *Modernleşen Türkiye'nin Tarihi* (Y. S. Gönen, Çev.). İletişim Yayınları.

TAXATION OF THE AGRICULTURAL SECTOR: THE CASE OF ROAD TAX

Extended Abstract

Aim: This study examines the evolution, socio-economic impacts, and fiscal mechanisms of Türkiye's Road Tax (Yol Vergisi) from its 1866 Ottoman origins to its abolition in 1952. Through fiscal and historical sociology, it demonstrates institutional continuity between late Ottoman and Early Republican regimes. Drawing on frameworks from Weber, Elias, Foucault, Schumpeter, and Levi, the paper explores the state's transition from direct, physical corvée labour to indirect, invisible taxation. Finally, it analyses post-1945 political dynamics to show how decision-makers avoided directly taxing the rural electorate by substituting revenues through indirect taxes on fuel and agricultural inputs.

Method(s): The study employs a qualitative methodology combining historical-sociological analysis, document research, and an interdisciplinary literature review. Primary source analysis includes legal regulations (the Road Tax laws of 1921, 1925, 1929, and 1952), parliamentary minutes (TBMM), and period reports alongside press coverage, memoirs, and literary works (Sabahattin Ali, Kemal Tahir, Aziz Nesin, A. Kadir, Enver Gökçe) to capture everyday social responses. Theoretically, the research synthesises Max Weber's modern state framework, Norbert Elias's tax monopoly concept, Michel Foucault's insights on indirect, flexible control mechanisms, and James C. Scott's theory of everyday peasant resistance.

Findings: The key findings of the study are as follows:

Ottoman–Republican Continuity: The road tax was first introduced in the Ottoman Empire in 1866 and was carried over into the Republican era, where it remained in force until 1952. This serves as a concrete example demonstrating that public finance and the tax system in Türkiye did not start from scratch in 1923, but rather that there was structural continuity inherited from the Ottoman era.

The Transition from Physical Labour to Cash and Indirect Taxes: The road tax was a form of "head tax" requiring men within a certain age range to either pay a cash sum or perform physical labour on the roads themselves. The modernising state, in the Foucauldian sense, gradually abandoned corvée-like physical obligations and visible taxes that directly targeted the citizen's body; instead, it transitioned to invisible/indirect taxes that targeted the pocket. When the road tax was abolished in 1952, the resulting budget deficit was offset by additional taxes levied on fuel. Although legislated as a general head tax, its economic incidence fell regressively on the peasantry due to rural liquidity shortages and urban exemptions. Furthermore, unlike the *tithe* (*aşar*) abolished in 1925, its persistence until 1952 was driven by its earmarked status, which secured approximately 39–40 million TL annually dedicated to road infrastructure. This revenue loss was subsequently substituted by an estimated 58 million TL generated from additional duties on motor fuel.

Resistance Strategies in Rural Areas: In periods when the monetary economy had not yet developed in the countryside, villagers who were unable to pay the road tax faced seizure of property and imprisonment. The public increased their number of children to take advantage of tax exemption provisions (such as the requirement to have five or six children), transferred the identities of deceased children to newborns, and pursued a deliberate strategy of tax resistance and avoidance through the use of population registers. Rather than reflecting "ignorance" or "backwardness", these practices represent classic "weapons of the weak" (in James C. Scott's conceptualisation)-calculated, non-confrontational daily resistance strategies against state extraction.

Political Factors and the Inability to Tax Agriculture: With the transition to a multi-party system after 1945 and the introduction of single-round elections, the rural population—which constituted the majority of the population—came to represent a critical voting bloc. This situation led to

attempts to introduce a direct income tax on the agricultural sector after 1950 (particularly those proposed in the 1960s by Nicholas Kaldor or planners at the State Planning Organisation) being thwarted by politicians out of concern for losing votes.

Conclusion: The historical trajectory of the Road Tax illustrates that the transformation of Türkiye's tax regime was not merely a technical fiscal adjustment, but a profound reflection of evolving state-society dynamics and political bargaining. The abolition of the tax in 1952 marked the modern state's definitive retreat from direct physical corvée obligations in favour of indirect, consumption-based taxation. Furthermore, the introduction of competitive elections empowered the rural peasantry, turning direct agricultural taxation into political taboos for successive administrations. Ultimately, the case of the Road Tax reveals that Turkish agricultural taxation policies have been shaped at the intersection of historical institutional inheritances, peasant resistance, and the electoral imperatives of modern democratic politics.