

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
ÖZEL HUKUK ANABİLİM DALI
ÖZEL HUKUK TEZLİ YÜKSEK LİSANS PROGRAMI

ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ HİZMETİNDEN DOĞAN HUKUKİ İLİŞKİNİN
HÜKÜM ve SONUÇLARI

HAZIRLAYAN

EBRU EREN

YÜKSEK LİSANS TEZİ

TEZ DANIŞMANI

DOÇ. DR. ZEYNEP İPEK YÜCER AKTÜRK

ANKARA - 2023

BAŞKENT ÜNİVERSİTESİ
SOSYAL BİLİMLER ENSTİTÜSÜ
YÜKSEK LİSANS / DOKTORA TEZ ÇALIŞMASI ORJİNALLİK RAPOR

Tarih: 28/03/2023

Öğrencinin Adı, Soyadı: Ebru EREN

Öğrencinin Numarası: 21920334

Anabilim Dalı: Özel Hukuk Anabilim Dalı

Programı: Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans

Danışmanın Unvanı/Adı, Soyadı: Doç. Dr. Zeynep İpek YÜCER AKTÜRK

Tez Başlığı: Elektrikli Araç Şarj Hizmetinden Doğan Hukuki İlişkinin Hüküm ve Sonuçları

Yukarıda başlığı belirtilen Yüksek Lisans/Doktora tez çalışmamın; Giriş, Ana Bölümler ve Sonuç Bölümünden oluşan, toplam 89 sayfalık kısmına ilişkin, 28/03/2023 tarihinde şahsım/tez danışmanım tarafından **Turnitin** adlı intihal tespit programından aşağıda belirtilen filtrelemeler uygulanarak alınmış olan orijinallik raporuna göre, tezimin benzerlik oranı %18'dir. Uygulanan filtrelemeler:

1. Kaynakça hariç
2. Alıntılar hariç
3. Beş (5) kelimeden daha az örtüşme içeren metin kısımları hariç

“Başkent Üniversitesi Enstitüleri Tez Çalışması Orijinallik Raporu Alınması ve Kullanılması Usul ve Esaslarını” inceledim ve bu uygulama esaslarında belirtilen azami benzerlik oranlarına tez çalışmamın herhangi bir intihal içermediğini; aksinin tespit edileceği muhtemel durumda doğabilecek her türlü hukuki sorumluluğu kabul ettiğimi ve yukarıda vermiş olduğum bilgilerin doğru olduğunu beyan ederim.

Öğrenci İmzası:.....

ONAY

Tarih: 28/03/2023

Öğrenci Danışmanı Unvan, Ad, Soyad, İmza:

.....

.....

TEŞEKKÜR

Tezimi yazdığım bu zorlu süreçte sıklıkla düşündüğüm, acaba kimlere neler yazarım diye geceleri uyumadan önce kafamda tasarlamaya çalıştığım bu teşekkür kısmını yazmak için açıkçası daha fazla zamanım olacağını hayal etmiştim. Aklımda elime kahvemi alıp, nihayet bitirmiş olmanın verdiği tatmin duygusuyla yazacağımı tahayyül ederken tabii ki hayatın benim için başka planları vardı. Dolayısıyla umduğumdan çok daha sıkışık bir zamanda bu satırları yazmak durumunda kaldım. O sebeple bende ki emeklerini yazmayı unuttuklarım olmuştusa, şimdiden özür dilerim. Bilin ki, unutulana asla emekleriniz değil, sadece bu satırlarda yer verilmesidir. Emekleriniz ruhumda bakidir.

İlk olarak, kamuda başlayıp serbest olarak devam eden çalışma hayatımı sürdürdüğüm yokuşlu ve taşlı yolda maddi, manevi desteği ve değerli fikirleriyle arkamda bir duvar gibi duran, en büyük rol modelim ve kahramanım sevgili babam Burkay EREN ile koşulsuz sevgisi, fedakârlığı ve enerjisiyle her derdime yetişen annem Mine EREN'e,

Süreç boyunca bitecek mi anne? sorusuyla beni strese sokup, daha fazla çalışmama vesile olan ve ondan çaldığım bütün zamanlar için beni asla suçlamayan, bu dünyada yaptığım en anlamlı şey canım oğlum Korhan ÜNLÜ'ye,

Zamanında çok içimde kalmış olan bu yola girmem için beni ikna eden, hatta bu konuyu seçmem için beni cesaretlendiren, her şikâyet ettiğimde yaparsın sen, merak etme bitecek sözleriyle beni sakinleştirip yola devam etmemi sağlayan, gece gündüz demeden desteğini ve engin bilgisini benden esirgemeyen, hocalığı, karakteri ve hayata bakışıyla bende derin izler bırakan Dr. Okan YARDIMCI'ya,

Son olarak süreç boyunca desteği ve yardımları ile bu yolu yanımda yürüten tez danışmanım Doç. Dr. İpek Yücer AKTÜRK'e teşekkürü bir borç bilirim.

Hayal ettiğim şekilde yazamadığım bu teşekkür kısmını, doktora tezimde yazabilmek umuduyla...

ÖZET

Ebru Eren, Elektrikli Araç Şarj Hizmetinden Doğan Hukuki İlişkinin Hüküm ve Sonuçları, Başkent Üniversitesi, Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk Anabilim Dalı, Özel Hukuk Tezli Yüksek Lisans Programı 2023

Dünyamızın geleceğini tehdit eden ve küresel ısınma olarak adlandırılan büyük soruna yol açan sera gazı emisyonlarını azaltmak amacıyla global ölçekte çalışmalar hızla devam etmektedir. Sera gazları arasında karbondioksit (CO₂) en büyük paya sahiptir. Bu gazın salımında başta gelen unsur ise fosil yakıtlarla hareket etmekte olan taşıma araçlarıdır. Bu nedenle bütün dünya ülkeleri benzin ve mazot yerine elektrikle çalışan araçların üretimine hız vermiştir. Bu süreçte teknolojik çalışmaların yanı sıra geçiş döneminin yönetimi ile ilgili plan ve stratejiler hazırlanmakta, mevzuat çalışmaları yapılmaktadır.

Küresel elektrikli araç piyasasının son yıllarda hızla büyümesinin asıl sebebi ise batarya teknolojilerinde sağlanan gelişmelerdir. Bu sayede elektrikli araç kullanımında yaşanan en önemli tereddüt sebebi olan “menzil kaygısı” ortadan kalkmış olmaktadır. Bunun yanı sıra özellikle şehirlerarası yollarda kurulu şarj istasyonları sayısındaki büyük artış elektrikli araçların dünya genelinde yayılım hızını ivmelendirmiştir.

Ülkemizdeki elektrikli araç piyasasının önünü açan asıl gelişme ise 2053 yılı için net sıfır emisyon hedefinin açıklanmasıdır. Bu düzenleme ile birlikte enerji dönüşümüne yönelik mevzuat çalışmaları başlamış ve yeşil kalkınma politikalarına ağırlık verilmiştir. Bu amaçla elektrikli araçların ülke genelinde yaygınlaştırılması öncelik kazanmıştır. Elektrikli araç kullanımının yaygınlaştırılması ise şarj altyapısının kurulmasına bağlıdır. Bu kapsamda ilk olarak elektrik piyasasını düzenleyen temel kanun olan 6446 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu’na 2021 yılında elektrikli araçlar ve şarj istasyonlarına ilişkin düzenlemeler getirilmiş, hemen akabinde de 02.04.2022 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan Şarj Hizmeti Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir.

Şarj hizmeti piyasasının gelişimi için elzem olan yasal düzenlemelerin yürürlüğe alınmasıyla birlikte, sistemin işleyişini sağlayacak piyasa aktörleri de belirlemeye başlamıştır. Bu gelişmeler neticesinde elektrikli araç kullanımının artması ve piyasanın büyümesi beklenmektedir. Söz konusu büyüme ise beraberinde bir takım soru işaretlerini

getirmektedir. Bu soru işaretlerine ilişkin değerlendirmeler çalışmanın ikinci bölümünde özellikle sözleşmeler hukuku, tüketicisi ve rekabet hukuku ile kat mülkiyeti kanunu kapsamında açıklanmaya çalışılmıştır. Bu alışma, Türkiye şarj hizmeti piyasasına yönelik ilk hukuki çalışma olma mahiyetindedir. Bu nedenle uygulamadaki gelişmelere paralel olarak, ileride bu yönde yeni çalışmalar yapılmasına önderlik edeceği umulmaktadır.

Anahtar Kelimeler : Elektrikli Ara, şarj Hizmeti, şarj Hizmeti Piyasası



ABSTRACT

Ebru Eren, Terms and Consequences of Legal Relationship Arising From Electric Vehicles Charging Service, Başkent University, Institute of Social Sciences, Department of Private Law, Program of Private Law 2023

In order to reduce greenhouse gas emissions, which threaten the future of our world and cause a big problem called global warming, studies are continuing rapidly on a global scale. Among greenhouse gases, carbon dioxide has the largest share. The main factor in the emission of this gas is the transportation vehicles that move with fossil fuels. All countries of the world have accelerated the production of electric vehicles instead of those powered by gasoline and diesel. In this process, besides technological studies, plans and strategies related to the management of the transition period are prepared and legislative studies are carried out.

The main reason for the rapid growth of the global electric vehicle market in recent years is the developments in battery technologies. In this way, "range anxiety", which is the most important reason for hesitation experienced by users when switching to electric vehicles, is eliminated. In addition, the great increase in the number of charging stations installed on intercity roads accelerated the spread of electric vehicles around the world.

The main development that paved the way for the electric vehicle market in Türkiye is the announcement of the net zero emissions target for 2053. On this occasion, with the regulation, legislation studies for the transformation of energy source in vehicles started and green development policies were emphasized. For this purpose, widening electric vehicles throughout the country has gained priority. Expanding the use of electric vehicles depends on the establishment of the charging infrastructure. In this context, regulations regarding electric vehicles and charging stations were introduced in 2021 in the Electricity Market Law No. 6446, which is the fundamental law regulating the electricity market, and the Charging Service Regulation published in the Official Gazette dated 02.04.2022 entered into force.

With the enactment of legal regulations, which are essential for the development of the charging service market, market actors that will ensure the functioning of the system

have also begun to emerge. As a result of these developments, it is expected that the use of electric vehicles will increase and the market will grow. This growth, on the other hand, brings with it a number of question marks. Within the scope of the evaluations in the second part of the study, it has been tried to produce answers to these questions, especially in terms of contract law, consumer and competition law and property law. This study is the first juristical study for the Turkish charging service market. It is hoped that it will lead the studies to be carried out in parallel with the developments in practice.

Keywords: Electric Vehicle, Charging Service, Charging Service Market



İÇİNDEKİLER

TEŞEKKÜR	i
ÖZET	ii
ABSTRACT	iv
İÇİNDEKİLER	vi
KISALTMALAR	ix
GİRİŞ.....	1
BİRİNCİ BÖLÜM.....	4
ELEKTRİKLİ ARAÇLAR ve ŞARJ HİZMETİNE İLİŞKİN HUKUKİ DÜZENLEMELER	4
A. Dünyadaki Elektrikli Araç Piyasası ve AB Regülasyonları.....	4
1. Geçmişten Günümüze Elektrikli Araç ve Şarj Hizmeti Kavramı	4
2. Dünya Elektrikli Araç Piyasası	6
3. AB Regülasyonları	8
3.1 2014/94/EU Sayılı Alternatif Yakıt Altyapısı Direktifi	8
3.1.1 Genel Olarak Direktif.....	8
3.1.2 Direktif ile Getirilen Temel Kavramlar	10
3.1.3 Elektrikli Araç Şarj Alt Yapısına İlişkin Düzenlemeler.....	10
3.2 2019/944 Sayılı Elektrik Piyasası Direktifi	12
3.3 2018/844 Sayılı Binaların Enerji Performansı Hakkında Direktif	14
3.4 2019/631 Sayılı Binek ve Hafif Ticari Araçların Uyması Gereken Emisyon Standartlarına İlişkin Direktif	16
B. Türkiye’deki Elektrikli Araç ve Şarj Hizmeti Piyasaları ile Bu Piyasalara İlişkin Hukukî Düzenlemeler.....	17
1. Türkiye Elektrikli Araç ve Şarj Hizmeti Piyasaları	17
2. Elektrikli Araç Şarj Hizmeti Piyasasının Hukukî Alt Yapısı.....	20
2.1 Hukukî Altyapının Gelişim Süreci.....	20
2.2 Başlıca Kavramlar	24
2.3 Yasal Düzenlemeler	27
2.3.1 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu’na Getirilen Düzenlemeler.....	27
2.3.2 Şarj Hizmeti Yönetmeliğiyle Getirilen Düzenlemeler	30
2.3.2.1 Lisanslama Faaliyeti.....	30
2.3.2.1.1 Başvuru Süreci	32

2.3.2.1.2 Lisans Süresi ve Lisans Tadili	33
2.3.2.1.3 Lisans Bedelleri	34
2.3.2.1.4 Lisansın Sona Ermesi	35
2.3.2.2 Şarj Ağı Lisansı Sahibinin Hak ve Yükümlülükleri	36
2.3.2.2.1 Şarj Ağının Oluşturulması	36
2.3.2.2.2 Şarj Ağı Lisansı Sahibinin Diğer Yükümlülükleri	37
2.3.2.2.3 Şarj Ağı Lisansı Sahibinin Hakları	38
2.3.2.3 Kullanıcıların Hak ve Yükümlülükleri	43
2.3.3 Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğiyle Getirilen Düzenlemeler	44
2.3.4 Otopark Yönetmeliğiyle Getirilen Düzenlemeler	44
İKİNCİ BÖLÜM	46
ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ HİZMETİNDEN DOĞAN HUKUKİ İLİŞKİLERİN BENZER HUKUKİ KAVRAMLARLA KARŞILAŞTIRMALI OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ	46
A. Şarj Hizmeti Kapsamındaki Elektrik Temininin Enerji Sağlama Sözleşmeleri Açısından Değerlendirilmesi	46
1. Enerji Sağlama Sözleşmelerinin Hukuki Niteliği	47
2. Enerji Sağlama Sözleşmesinin Özellikleri	50
3. Şarj Hizmeti Kapsamındaki Elektrik Temininin İkili Anlaşmalar Kapsamında Olup Olmadığının Değerlendirilmesi	50
B. Şarj Ağı İşletmecisi ile Şarj İstasyonu İşletmecisi Arasındaki İlişkinin Akaryakıt Dağıtıcısı ile Bayi İlişkisi Kapsamında Değerlendirilmesi	52
1. Genel Olarak	52
2. Akaryakıt Bayilik Sözleşmesinin Tarafları Arasındaki İlişkinin Şarj Hizmeti Yönetmeliği Kapsamında Sertifika Veren ve Alan Arasındaki İlişki Açısından Değerlendirilmesi	55
C. Şarj Hizmeti Sadakat Sözleşmesinin Genel İşlem Koşulları Açısından Değerlendirilmesi	58
1. Genel İşlem Koşullarının Tanımı	58
2. Genel İşlem Koşullarının Unsurları	59
3. Genel İşlem Koşullarının Denetimi	61
4. Sadakat Sözleşmelerinin Genel İşlem Koşulları Açısından Değerlendirilmesi	62
D. Ortak Yerlerde Şarj Ünitesi Kurulumunun Kat Mülkiyeti Yönüyle Değerlendirilmesi	65
E. Şarj Hizmetinin Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi	69

1. Genel Olarak	69
2. Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinin Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi .	71
3. Şarj Hizmeti Piyasasının Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi	73
SONUÇ.....	78
KAYNAKLAR.....	84



KISALTMALAR

A.Ş.	: Anonim Şirketi
ABD	: Anabilim Dalı
BKK	: Bakanlar Kurulu Kararı
bkñz.	: Bakınız
BM	: Birleşmiş Milletler
c.	: Cilt
CO₂	: Karbondioksit
E.	: Esas No
E.T.	: Erişim Tarihi
EPDK	: Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu
HD.	: Hukuk Dairesi
K.	: Karar
EPK	: 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu
LPG	: Sıvılaştırılmış Petrol Gazı
Ltd. Şti.	: Limited Şirket
ÖTV	: Özel Tüketim Vergisi
R.G.	: Resmi Gazete
s.	: Sayfa
S.	: Sayı
T.	: Tarih
TBK	: Türk Borçlar Kanunu

TMK	: 4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu
UEVEP	: Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı
V.	: Volume
vb.	: Ve benzeri
vd.	: Ve devamı
Yay.	: Yayınları
Yönetmelik	: Şarj Hizmeti Yönetmeliği

GİRİŞ

Dünya Meteoroloji Örgütü'nün 2021 yılında yayımladığı Küresel İklim Durumu Raporu'na göre 2021 yılındaki ortalama küresel sıcaklık, sanayi öncesi dönemdeki sıcaklıkların yaklaşık 1,11 C derece üzerinde seyretmiştir. Aynı rapor, 2015 ile 2021 arasındaki yedi yıllık dönemin kaydedilen ardı ardına en sıcak yıllar olduğunu da ortaya koymuştur¹.

Söz konusu rapor ve yayımlanan benzer çalışmalar incelendiğinde, küresel ortalama sıcaklık artışının önümüzdeki birkaç on yıl içinde 1,5 C dereceye ulaşacağı ve hatta bunu aşacağı beklenmektedir. İklim değişikliğinin neden olduğu etkilerin şiddetinin ise gelecekteki insan faaliyetlerine bağlı olarak değişeceğini söylemek yanlış olmayacaktır. Şöyle ki, insan faaliyetleri aracılığıyla yayılan CO₂ miktarı arttıkça sera gazı emisyonu da artacak ve bu artış iklim aşırılığına ve gezegenimizde yaygın zararlı etkilere yol açacaktır.

Gezegenimizin son on beş senesine bakıldığında, toplam sera gazı emisyonları içerisinde en yüksek payı, %80'lik dilim ile fosil yakıtlardan kaynaklanan CO₂ salımının oluşturduğu görülmektedir. 2010 yılında küresel CO₂ emisyonlarının %41'ini ise, elektrik ve ısı üretimi için tüketilen yakıtlar da dâhil olmak üzere, enerji sektörü teşkil etmiştir. Ülkelerin %80'den fazlasının enerji politikalarının fosil yakıtlara dayalı olduğu günümüzde, iklim değişikliğinin yarattığı olumsuz etkilerin önüne geçebilmek amacıyla başta kömür olmak üzere, petrol ve doğal gaz kullanımının ciddi şekilde sınırlandırarak temiz enerjiye geçişin sağlanması gerektiği ise tartışmasızdır².

Hiç kuşkusuz ki bu yönde atılan en önemli adımlardan biri, 2015 yılında Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi kapsamında imzalanan ve 2016 yılında yürürlüğe giren Paris Anlaşması'dır. Büyük oranda fosil yakıt kullanımına bağlı karbon salımını kontrol altına alabilmek ve küresel iklim krizine çözüm getirmek amacıyla 191 ülke tarafından kabul edilen bu anlaşmayla, küresel sıcaklık artışının endüstriyelleşme dönemi öncesine göre 2 C derecenin altında tutulması hedeflenmiştir. Küresel sıcaklık artışını kabul edilebilir seviyelere çekmek ve geri dönüşmez noktaya gelmeden iklim değişikliğinin olumsuz sonuçları ile mücadele edebilmek amacıyla düşük karbonlu

¹https://library.wmo.int/doc_num.php?explnum_id=11178, E.T. 11.09.2021, s. 6.

²<https://documents1.worldbank.org/curated/en/873091468155720710/pdf/851260BRI0Live00Box382147B00PUBLIC0.pdf>, E.T. 11.09.2021, s.1.

sistemlere dayalı ekonomilere geçilmesinin gerekli olduğu iklim değişikliğinin ekonomik ve insani boyutu konusunda yapılan bütün çalışmaların ortak paydasıdır. Bu geçişi gerçekleştirebilmek adına ise düşük karbonlu enerji sistemlerine dönüşün sağlanabilmesi, dolayısıyla klasik enerji üretim ve tüketim anlayışından vazgeçilerek daha az karbon yayan ya da sıfır karbon üreten ekonomik sistemlerin tasarlanması gerekmektedir³.

Bu yapısal değişim içerisinde elektrikli araçların önemli bir rol oynaması beklenmektedir. Bu beklentinin altında ise ulaştırma sektörünün diğer bütün sektörler arasında fosil yakıtlara en bağımlı sektör olması yatmaktadır. Nitekim son kullanım sektörleri içerisinde CO₂ emisyonunun %37'si sadece ulaştırma sektöründen kaynaklanmaktadır. Dünyanın en büyük üç araç piyasası olan Çin, Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri'nde ise durum daha da iç karartıcıdır. CO₂ emisyonu içerisinde ulaşım sektörünün payı sadece Çin'de %25, Avrupa'da %27 ve Amerika'da %29'dur⁴. Bütün dünyayı etkisi altına alan Covid-19 Pandemisinin en çok etkilediği sektör olması nedeniyle, her ne kadar 2019-2020'de görece azalmış olsa da, seyahat kısıtlamalarının ortadan kalkması ile birlikte ulaşım sektörünün payının yeniden artmaya başladığı ve pandemi öncesi dönemle neredeyse aynı seviyelere geldiği söylenebilir. Taşımacılığın sera gazı emisyonlarındaki bu yüksek payı, karbonsuzlaşma hedeflerinde onu son derece önemli bir segment haline getirmektedir. Bu nedenle içten yanmalı motorlu araçların elektrikli araçlara dönüşümünün sağlanması sıfır karbon hedefine ulaşılabilmesi için ihtiyaçtan öte bir zorunluluk olarak karşımıza çıkmaktadır⁵.

Uluslararası Enerji Ajansı'nın 2022 yılında yayımladığı Dünya Elektrikli Araçlar Görünümü Raporu'na göre, 2021 yılında elektrikli araç satışları bir önceki yıla kıyasla ikiye katlanmış ve 6,6 milyona ulaşmıştır. Söz konusu raporda kara yollarında 16,5 milyon elektrikli araç olduğu vurgulanarak, bu artışın arkasında ülkelerin düşük karbonlu bir gelecek için içten yanmalı motorlu araçlar yerine elektrikli araçların kullanımını teşvik etmelerinin yattığı belirtilmiştir⁶.

³ **Yalçın, Z., A.**, Sürdürülebilir Kalkınma İçin Düşük Karbon Ekonomisinin Önemi ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c. 13, S. 24, 2010, s. 193.

⁴ <https://www.iea.org/topics/transport>, E.T. 11.09.2021.

⁵ **Demirtürk, D.**, Sürdürülebilir Ulaşımın Sera Gazı Etkisini Azaltmaya Yönelik Çalışmalar, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi, 9(4), 2021, s. 1082, DOI: 10.21923/jesd.932385.

⁶ <https://iea.blob.core.windows.net/assets/ad8fb04c-4f75-42fc-973a-6e54c8a4449a/GlobalElectricVehicleOutlook2022.pdf>, E.T. 11.09.2021.

Şarj alt yapısının gelişimi elektrikli araç piyasasının büyümesi için bir zorunluluktur. Bu nedenle devletler ardı ardına şarj alt yapısının düzenlenmesi ile cihaz ve istasyonların kurulum ve işletmesine yönelik hukuki zeminin oluşturulmasına çalışmaktadır. Ülkemizde de bu yönde oldukça önemli adımlar atılmıştır. Öncelikle serbest piyasa koşullarında verimli ve etkin bir işleyişe sahip şarj hizmeti sektörü geliştirilmesi amacıyla Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu ve Türk Standardları Enstitüsü işbirliğinde çalışmalar başlatılmıştır. Bu çalışmalar sonucunda ise 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'na 25.12.2021 tarihli, 7346 Sayılı Kanun ile gerekli düzenlemeler eklenmiş ve bu sayede şarj hizmetinin yasal altyapısı oluşturulmuştur. Ardından ikincil mevzuat olarak 02.04.2022 tarihli, 31797 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Şarj Hizmeti Yönetmeliği ve Şarj Hizmeti Piyasası Usul ve Esasları yürürlüğe girmiştir.

Bu çalışmada özel hukuk kapsamında elektrikli araç şarj hizmetinden doğan hukuki ilişkinin hüküm ve sonuçları incelenmiştir. Bu çerçevede tezin ilk bölümünde dünyadaki elektrikli araç piyasaları ile AB'deki elektrikli araç şarj hizmetine ilişkin hukuki düzenlemeler aktarılmış, ikinci bölümünde ise elektrikli araç şarj hizmetinden doğan hukuki ilişkiler sözleşmeler hukuku, ticaret ve rekabet hukuku ile kat mülkiyeti mevzuatı kapsamındaki benzer hukuki kavramlarla karşılaştırılarak incelenmiştir.

BİRİNCİ BÖLÜM

ELEKTRİKLİ ARAÇLAR ve ŞARJ HİZMETİNE İLİŞKİN HUKUKİ DÜZENLEMELER

A. Dünyadaki Elektrikli Araç Piyasası ve AB Regülasyonları

1. Geçmişten Günümüze Elektrikli Araç ve Şarj Hizmeti Kavramı

Günümüzde dünya genelinde küresel ısınmanın yarattığı korkutucu etkilerdeki artış ve beraberinde geniş kitlelerde yankı uyandıran çevreci bakış açısı ile fosil yakıtların yakın gelecekte tükeneceği endişesi elektrikli araçların yükselen trend olmasına yol açmıştır⁷. Oysaki elektrikli araçların geçmişi sanılandan çok daha eskiye, içten yanmalı motorlardan öncesine dayanmaktadır⁸. 1835 yılında Hollanda’da geliştirilen ilk elektrikli araç modeli ile başlayan süreç⁹, 1890’larda Avrupa ve Amerika Birleşik Devletleri’nde üretilip satılan elektrikli araçlarla ivme kazanmış ve 1900 – 1912 yılları arasında elektrikli araçlar altın çağını yaşamıştır¹⁰. 1920’lerde karayolu ağının gelişmesiyle birlikte artan menzilli otomobil ihtiyacı ve sonrasında bulunan yeni petrol rezervleri sayesinde düşen petrol fiyatları ile marş motorunun bulunması neticesinde seri üretime geçen içten yanmalı otomobiller, yeniden piyasayı ele geçirmiş ve elektrikli araçlar 1960’ların sonlarına kadar tabiri caizse rafa kaldırılmıştır. Ancak 1973’te yaşanan petrol krizi ABD, İngiltere ve Fransa’da elektrikli araçları tekrar gündeme getirmiş, 1990’larda başlayan ve günümüze kadar da artarak devam eden yeşil hareket ise çevre dostu olmaları nedeniyle elektrikli araçların otomobil piyasasına kalıcı olarak yerleşmesine neden olmuştur¹¹.

⁷ Enerji ve İklim Değişikliği, <https://www.eea.europa.eu/tr/isaretler/isaretler-2017-avrupa2019da-enerjinin-gelecegini/makaleler/enerji-ve-iklim-degisikligi>, E.T. 24.09.2021.

⁸ Kocabey, S., *Elektrikli Otomobillerin Dünü, Bugünü ve Geleceği, Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi*, c.1, S.1, https://dergipark.org.tr/tr/search?q=ELEKTR%C4%B0KL_%C4%B0+OTOMOB%C4%B0LLER%C4%B0N+D%C3%9CN%C3%9C%2C+BUG%C3%9CN%C3%9C+VE+GELECE%C4%9E%C4%B0§ion=articles, E.T. 11.09.2021, 2018, s. 16.

⁹ Cilvez, M., Kasımay, Z., İ., *Elektrikli Araçlar, Dünya Enerji Konseyi Türkiye, Yeni Enerji Teknolojileri Çalışma Grubu*, <https://www.dunyaenerji.org.tr/elektrikli-araclar/>, E.T. 11.09.2021, , 2018, s. 1.

¹⁰ Kocabey, S., s. 17.

¹¹ Gündüz, İ., O., Yakar, S., *Avrupa Birliği ve Türkiye’de Elektrikli Otomobillere Yönelik Vergi Teşviklerinin Değerlendirilmesi*, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c. 29, S.4, 2020, s. 205.

Bu kapsamda, elektrikle de çalışabilen ilk hibrid araç, 1997 yılında Toyota tarafından piyasaya sürülmüştür. Ancak, otomobil şirketleri arasında rekabetin başlamasına neden olan asıl gelişme, 2008 yılında Tesla Motors'un ürettiği ve tek şarjla 330 km'den fazla mesafe kat edebilen Tesla Roadster'in müşteriye arzı olmuştur¹².

Bu gelişme, batarya teknolojilerine yönelik çalışmaların ivmelenmesine vesile olduğu gibi gittikçe artan petrol fiyatları ile petrolün yol açtığı çevre kirliliği de ülkeleri elektrikli araç piyasasının geliştirilmesine yönelik yatırımlar yapmaya ve teşvikler vermeye itmiştir. Bu kapsamda dünya petrol rezervinin önemli bir yüzdesine sahip olmasına rağmen Rusya Federasyonu, 2015 yılında elektrikli araçların yaygınlaştırılması amacıyla tüm petrol istasyonlarına elektrikli araç şarj ünitesi yerleştirilmesi zorunluluğu getirmiştir¹³. Dev otomobil üreticisi Porsche, 2023 yılına kadar ürettiği araçların yarısının elektrikli olmasını hedeflediğini ve asıl amacının piyasa devi Tesla ile rekabet etmekten çok, elektrikli araç piyasasını geliştirerek, temiz enerji teknolojisine katkı sağlamak olduğunu belirtmiştir¹⁴.

Elektrikli araç piyasasının gelişimi otomobil üreticilerinin buna yönelik modeller üretmesi kadar, devletlerin elektrikli araç üretimine ve alımına yönelik teşvikler sağlamasına, hatta bu yönde zorunluluklar getirmesine, dağıtım şebekelerinin güçlendirilmesi için yapılan yatırımların arttırılmasına ve tabii ki erişilebilir ve verimli şarj altyapılarının kurulumuna bağlıdır¹⁵. Avrupa Birliği'nin 2050 iklim hedefinin ulaşımın kaynaklı sera gazı emisyonlarının %90 oranında azaltılması olduğu düşünüldüğünde¹⁶, bu hedefin gerçekleştirilmesi noktasında yukarıda sayılanların önemi daha net ortaya çıkmaktadır.

Bu kapsamda, küresel elektrikli araç şarj piyasaları hakkında yapılan çalışmalar halka açık şarj ünitelerinin sayısının arttırılmasının elektrikli araç piyasasının gelişimi açısından kritik önem teşkil ettiğini vurgulamaktadır. 2020 yılında dünya genelinde %30'u DC olarak adlandırılan hızlı şarj ünitesi olmak üzere, 1,3 milyon adet halka açık şarj

¹² Kocabey, S., s. 17.

¹³ Cilvez, M., Kasımay, İ., s.2.

¹⁴ Cilvez, M., Kasımay, İ., s.5.

¹⁵ Yılmaz, O., A., *Küresel Elektrikli Otomobil Piyasasına Genel Bakış*, Kırklareli Üniversitesi Sosyal Bilimler Dergisi, 4(2), 2020, s. 196.

¹⁶ Üstün, T., K., *Yeni Bir Dönemin Başlangıcı: Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Türk Çevre Hukuku ve Politikalarına Etkileri*, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, ORCID No: <https://orcid.org/0000-0002-2933-582X>, 2021, s. 340.

ünitesi bulunmaktayken, bu rakam 2021 yılında üçte biri DC şarj ünitesi olmak üzere 1,8 milyona ulaşmıştır¹⁷. Dünya üzerindeki toplam DC şarj ünitelerinin %85'i ile DC ünitelere göre yavaş dolum sağlayan AC şarj ünitelerinin ise %55'inin Çin'de bulunduğu göz önüne alındığında, Çin'in bu konuda bir dünya lideri olduğu söylenebilir¹⁸. 2022 yılında 374.000'den fazla AC şarj ünitesi¹⁹ ile Çin'den sonra ikinciliği alan Avrupa'daki dağılıma bakıldığında, bunların büyük kısmının Hollanda, Fransa, Almanya ve Birleşik Krallık'ta olduğu görülecektir. Yine aynı yıl, Amerika Birleşik Devletleri'ndeki AC şarj ünitesi sayıları ise %12'lik bir artışla 92.000'e ulaşmıştır²⁰.

Bütün bu istatistikler 1800'lerden başlayıp günümüze kadar ulaşan elektrikli araçların, geleceğimizin de kaçınılmaz bir parçası olmaya devam edeceğini göstermektedir. Sera gazı emisyonlarının azaltılması için ulaşımdan kaynaklı CO₂ salımının kontrol altına alınabilmesi, fosil yakıtlara bağlılığın önüne geçilmesi ve hatta şehirlerde ulaşımdan kaynaklı ses kirliliğinin engellenmesi gibi faktörler elektrikli araç talebinin her geçen gün artacağı ve nihayetinde onlarsız bir dünya olmayacağını da garantisidir. Dolayısıyla gerekli şarj alt yapısının sağlanması ve yaygınlaştırılması ile etkin bir şarj hizmeti piyasası oluşturulabilmesi için bütün bunların öncelikle doğru işleyen ve sağlam bir hukuki zemine oturtulmuş olması şarttır.

2. Dünya Elektrikli Araç Piyasası

Dünyadaki elektrikli araç piyasasının son durumuna bir göz atıldığında, 2021 yılında bir önceki yıla göre elektrikli araç piyasasının %168 büyüme gösterdiği görülmektedir. Her ne kadar 2019'un ilk yarısında pandeminin etkisiyle, dünya otomobil piyasasındaki küçülmeye orantılı olarak, elektrikli araç piyasası da beklenen büyümenin gerisinde kalmış olmasına rağmen, 2020'nin ikinci yarısından itibaren özellikle Avrupa'da beğeni toplayan elektrikli araç modellerinin piyasaya sürülmesi, yeşil fonların (green bonds)

¹⁷ International Energy Agency, *Global EV Outlook: Accelerating Ambitions Despite The Pandemic*, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/ad8fb04c-4f75-42fc-973a-6e54c8a4449a/GlobalElectricVehicleOutlook2022.pdf>, E.T. 19.11.2022, 2021, s. 39.

¹⁸ Renewable Energy World, <https://www.renewableenergyworld.com/storage/the-number-of-public-charging-stations-for-evs-in-china-surges-505-in-may/#gref>, E.T. 19.11.2022.

¹⁹ Ernst&Young, *Eurelectric, Power Sector Accelerating E-Mobility*, [power sector accelerating e-mobility-2022_eurelectric_report-2022-030-0059-01-e.pdf](https://www.eurelectric.org/~/media/PowerSector/E-Mobility/PowerSectorAcceleratingEMobility2022_eurelectric_report-2022-030-0059-01-e.pdf), E.T. 19.10.2022, 2022, s. 9.

²⁰ International Energy Agency. *Global EV Outlook 2022: Securing Supplies For an Electric Future*, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/ad8fb04c-4f75-42fc-973a-6e54c8a4449a/GlobalElectricVehicleOutlook2022.pdf>, E.T. 02.02.2022, 2022, s. 46.

kapsamının artırılması ve getirilen CO₂ sınırlamaları nedeniyle elektrikli araç piyasasının hacminde büyük bir artış gözlemlenmiştir²¹. Öyle ki, Avrupa’da elektrikli araç satışları 2021 yılında yaklaşık %70’lik bir büyüme ile 5,5 milyona ulaşarak otomobil piyasası tarihinde ilk kez dizel otomobil satışlarının önüne geçmiştir²².

Elektrikli araç piyasası denildiğinde ilk akla gelen ülke olan Çin’de sadece 2021 yılında satılan elektrikli araç sayısı, 2020 yılında dünya genelinde satılan toplam elektrikli araç sayısından fazladır. Çin’deki elektrikli araç piyasasındaki bu etkileyici büyümenin altında ise karbonsuzlaştırmanın artırılması amacıyla ulaşımaya yönelik 14. Beş Yıllık Plan kapsamında getirilen, 2025 yılına kadar elektrikli araç piyasasının yıllık ortalama %20 pazar payına ulaştırılması hedefi yatmaktadır²³.

Çin ve Avrupa’dan sonra üçüncü sırada gelen Amerika Birleşik Devletleri’nde de pandemiden kaynaklanan iki yıllık düşüşün ardından elektrikli araç satışları, 2021 yılında ikiye katlanarak yarım milyonu geçmiştir. Toplam araç stoku içerisindeki elektrikli araç sayısı ise 2 milyonu aşmıştır. 2021’de ABD’deki bu büyümeyi destekleyen ana etmenlerin başında ise Tesla modellerinin üretiminin artması ile yeni nesil elektrikli araç modellerinin mevcudiyeti gelmektedir²⁴.

Bu istatistikler dünya genelinde otomobil piyasalarına bakıldığında elektrikli araçların payının ne kadar hızla büyüdüğünü gözler önüne sermektedir. Bu büyümenin en önemli nedenleri ise CO₂ emisyonuna sınır getiren veya sıfır emisyonlu araçları zorunlu kılan destekleyici yasal düzenlemeler ile ekonomik gerileme karşısında elektrikli araç satışlarını korumak amacıyla getirilen ek teşvikler ve üretimde gittikçe artan elektrikli araç modelleri ile yeni batarya teknolojileridir²⁵.

Uluslararası Enerji Ajansı’nın her yıl yayımladığı Dünya Enerji Görünümü raporunda belirtilen ve sürdürülebilir enerji hedeflerine ulaşmak için yol haritası niteliğinde olan Sürdürülebilir Gelişme Senaryosu (Sustainable Development

²¹ Irle, R., *Global EV Sales For 2021 H1*, The Electric Vehicle World Sales Database, <https://www.ev-volumes.com/> E.T. 02.02.2022, 2021, s. 1.

²² International Energy Agency, *Electric Cars Fend Off Supply Challenges to More Than Double Global Sales*, <https://www.iea.org/commentaries/electric-cars-fend-off-supply-challenges-to-more-than-double-global-sales>, E.T. 02.02.2022, 2022, s. 1.

²³ International Energy Agency, 2022, s. 16.

²⁴ International Energy Agency, 2022, s. 2.

²⁵ International Energy Agency, 2022, s. 46.

Scenario)'na²⁶ göre, 2030 yılında dünya çapındaki elektrikli araç sayısının 230 milyona ulaşacağı öngörülmektedir. Karbon emisyonunun azaltılmasında elektrikli araçların üzerine düşen misyonu tamamlayabilmesi için elektrik üretiminin karbondan arındırılması, elektrikli araçların güç sistemlerine entegre edilmesi, şarj alt yapısının kurulması ve sürdürülebilir batarya üretimi ile geri dönüşümünün geliştirilmesi ve tabii ki bütün bunların işlerlik kazanabilmesi adına ise elektrikli araç piyasasının gelişimini destekleyecek hukuki düzenlemelerin hayata geçirilmesi büyük önem arz etmektedir.

3. AB Regülasyonları

3.1 2014/94/EU Sayılı Alternatif Yakıt Altyapısı Direktifi

3.1.1 Genel Olarak Direktif

AB ortak ulaştırma politikası kapsamında taşımacılık sektöründe petrol bağımlılığını azaltmak ve kaynak verimliliğinin esas alındığı, rekabetçi bir ortak ulaştırma sahası oluşturmak amacıyla 28 Mart 2011 tarihinde Avrupa Tek Taşımacılık Sahası için Yol Haritası Beyaz Kitabı (Yol Haritası) yayımlanmıştır. Bu Yol Haritasında, 2050 yılı itibariyle sera gazı emisyonlarının 1990'daki seviyelerine göre %60 oranında azaltılması teklif edilmiştir²⁷. Yine AB Komisyonu tarafından 24 Ocak 2013 tarihinde yayımlanan Taşımacılıkta Temiz Güç: Avrupa Alternatif Yakıtlar Stratejisi Tebliği ile elektrik, hidrojen, biyoyakıt, doğal gaz ve sıvılaştırılmış petrol gazı (LPG) uzun vadede petrol ikamesi olanağı olan başlıca alternatif yakıtlar olarak belirlenmiştir²⁸. Mevzuattaki bu gelişmeler 2014 yılında elektrikli araçların şarj alt yapısına ilişkin temel mevzuat olan 2014/94 Sayılı Alternatif Yakıt Altyapısı Direktifi'nin yürürlüğe girmesine vesile olmuştur. Söz konusu Direktif ile AB ulaştırma ve taşımacılık sisteminde sürdürülebilir alternatif yakıt stratejilerinin ve bunlara uygun alt yapıların oluşturulması hedeflendiğinden yalnızca şarj alt yapılarına ilişkin asgari gereklilikler düzenlenmekle kalmamış, aynı

²⁶ **Kayahan, U.,** *Bir Karbon Tutulum Depolama Teknolojisi-Oksiyanma'nın Akışkan Yataklı Sistemde Deneyisel Olarak İncelenmesi*, Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen ve Mühendislik Dergisi, <https://dergipark.org.tr/tr/pub/deumffmd/issue/56742/673091>, E.T. 18.10.2022, 2020, s. 715-716.

²⁷ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure, Official Journal of the European Union, L307/1, 28.10.2014, (2), <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0094&from=en>, E.T. 18.10.2022.

²⁸ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, (4).

zamanda yukarıda sayılan hidrojen, biyoyakıt, doğal gaz, LPG gibi ikame yakıtlara dayalı altyapılar için de gerekli düzenlemeler yapılmıştır²⁹.

Direktif ile her üye devlete petrol bağımlılığının minimize edilmesi ve taşımacılığın çevre üzerindeki olumsuz etkilerinin en aza indirgenmesi amacıyla sürdürülebilir araç ve yakıt teknolojileri geliştirilmesi ile bunların alt yapılarının oluşturulması hususunda ulusal hedeflerin belirlenmesi, bölgesel ve yerel otoriteler ile işbirliklerinin kurulması, yatırım ve teşviklerin düzenlenmesi ile küçük ve orta ölçekli işletmelerin desteklenmesine yönelik eylemlerin ana hatları ile çizildiği ulusal politika çerçevelerini (national policy frameworks) belirleme görevi yüklenmiştir³⁰.

Direktif çerçevesinde üye devletlere özellikle banliyö ve toplu konut alanları gibi yoğun nüfuslu alanlarda elektrikli araçların dolaşımı için gerekli ulaşım ağlarını oluşturacak sayıda ve kapsamda halka açık şarj ünitesi kurması önerilmiştir. Üye devletlerce bu bağlamda oluşturulacak şarj ünitelerinin sayısının belirlenmesinde ise, kendi sınırları içerisinde 2020 yılının sonuna kadar trafiğe kayıtlı olması beklenen elektrikli araç sayısının dikkate alınması tavsiye edilmiştir. Direktif kapsamında araç tipi, şarj teknolojisi ve özel şarj ünitelerinin sayısı dikkate alınarak her on adet elektrikli araç için bir adet halka açık şarj ünitesi kurulmasının uygun olduğu belirtilmiştir. Direktif’le aynı zamanda otobüs terminalleri, havaalanları, tren istasyonları gibi toplu taşıma alanlarında uygun sayıda halka açık şarj ünitesi kurulması gerekliliği ile toplu konut alanları, iş merkezi ve alışveriş merkezlerindeki ortak otoparklarda şarj ünitesi kurulması konusunda kamu kurumları, mülk sahipleri, yüklenici ve bina – site yönetimlerinin koordineli şekilde çalışmasına yönelik düzenlemelerin yapılması gerektiği vurgulanmıştır³¹.

2014/94 Sayılı Direktif aynı zamanda üye devletlere dağıtım şebekelerinin istikrarının korunması ve araçların gün içinde elektrik talebinin düşük olduğu zamanlarda şarj edilmesinin desteklenmesi için düşük fiyatlandırma yapılabilmesi ile şeffaflığın sağlanması amacıyla akıllı sayaç sistemleri geliştirilmesini önermiştir³².

²⁹ Ardiyok, Ş., İkiler, B., Köksal, E., *Elektrikli Araçlar İçin Şarj Altyapısı – Türkiye İçin Fırsat ve Öneriler*, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=3933614, E.T. 18.10.2022, BASEAK CORE Papers No:11, 2021, s. 7.

³⁰ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, (10).

³¹ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, (23).

³² Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, (28).

3.1.2 Direktif ile Getirilen Temel Kavramlar

Direktifin 2. maddesinde elektrikli araçlar şarj alt yapısına ilişkin temel kavramlar tanımlanmıştır. Buna göre;

- Elektrikli araç (Electric vehicle); harici olarak elektrikle şarj edilebilen, en az bir enerji dönüştürücü elektronik mekanizma ile donatılmış güç aktarma organı bulunan ve enerji depolama sistemine sahip motorlu taşıtı³³,
- Şarj ünitesi (Recharging point); bir elektrikli aracın tek seferde şarj edildiği veya pilinin değiştirildiği alanı³⁴,
- Normal şarj ünitesi (Normal power recharging point); meskenlere kurulan veya asıl görevi elektrikli araçları şarj etmek olmayan ve halka açık bulunmayan 3 kW'a eşit veya daha az güce sahip cihazlar hariç olmak üzere, gücü 22 kW'a eşit ya da daha düşük olan şarj ünitesini³⁵,
- Hızlı şarj ünitesi (High power recharging point); bir elektrikli araca elektriğin 22 kW'dan fazla bir güçle aktarılmasını sağlayan şarj ünitesini³⁶,
- Halka açık şarj ünitesi (Recharging or refuelling point accessible to the public); Birlik genelinde ayrımcılık yapmadan tüm kullanıcıların erişimine açık (ayrımcılık yapmadan erişim yetkilendirme, kullanım ve ödeme hususlarında farklı koşullar barındırabilir.) şarj ünitesini ifade eder³⁷.

3.1.3 Elektrikli Araç Şarj Alt Yapısına İlişkin Düzenlemeler

Elektrikli araçların Birlik içindeki dolaşımını sağlayacak şarj alt yapısının kurulumuna yönelik asgari gereklilikler 2014/94 Sayılı Direktifin 4. maddesinde düzenlenmiştir. Buna göre, üye devletler ulusal politika çerçevelerine uygun olarak 31 Aralık 2020'ye kadar elektrikli araçların en azından banliyö ve toplu konut alanları gibi nüfusun yoğun olduğu kesimlerde dolaşımını sağlayacak sayıda halka açık şarj ünitesini kurmalıdır³⁸. Söz konusu maddede aynı zamanda belirlenen sürenin sonunda üye

³³ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (2/2).

³⁴ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (2/3).

³⁵ Normal şarj noktasıyla ilgili detaylı teknik bilgi için bkz; 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (2/4).

³⁶ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (2/5).

³⁷ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (2/7).

³⁸ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (4/1).

devletlerce Direktif hükümlerinin uygulanıp uygulanmadığının denetlenmesi hususunda AB Komisyonu'nun değerlendirme yapabileceği de belirtilmiştir. Bu değerlendirme neticesinde Komisyon, uygun gördüğü takdirde 2025 yılı sonuna kadar nüfusun yoğun olduğu bölgeler ile üye devletler arasındaki sınırları kaldırmayı amaçlayan Trans-Avrupa Taşımacılık Ağı (TENT-T) üzerinde yeter sayıda halka açık şarj noktası kurulmasına ilişkin Direktif değişikliği önerebilecektir³⁹. Nitekim AB Komisyonu bu düzenlemeye dayanarak 2021 tarihinde yayımladığı önerge ile 2014/94/EU sayılı Direktifin yürürlükten kaldırılarak yerine Alternatif Yakıt Altyapısı Yönetmeliği'nin getirilmesini teklif etmiştir. Bu teklifin ardında öncelikle 2019 yılında yine Komisyon tarafından yayınlanan Avrupa Yeşil Mutabakatı'na uygun olarak iklim nötr ekonomi hedeflerine ulaşılabilmesi yatmaktadır⁴⁰. Söz konusu önergede elektrikli araçların şarj alt yapısına yönelik bir takım hedefler getirilmiştir. Buna göre, 31 Aralık 2025'e kadar TEN-T ağı boyunca çift yönlü olacak şekilde azami 60 km aralıklarla halka açık şarj havuzları oluşturulması planlanmıştır⁴¹.

Her ne kadar Direktif ile esas olarak halka açık şarj ünitelerinin kurulumun düzenlenmesi amaçlanmış olsa da, 4. maddenin 3. fıkrasında üye devletlere oluşturdukları ulusal politika çerçevesine uygun olarak özel şarj ünitelerinin kurulumunun desteklenmesi görevi de verilmiştir.

Direktif şarj istasyonu işletmecilerinin Birlik genelindeki herhangi bir tedarikçiden elektrik satın alabilmelerini sağlayacak şekilde serbestlik getirmiştir. Nitekim bu serbestliği desteklemek adına aynı maddenin 12. fıkrası, şarj istasyonu işletmecisinin şarj ünitesinin içinde bulunduğu bina veya tesise elektrik sağlayan tedarikçi ile anlaşma yapmak zorunda kalmaksızın, başka bir tedarikçiden de elektrik alabilmesinin mümkün olduğunu düzenlemiştir. Direktifle aynı zamanda, şarj istasyonu işletmecileri ile müşteriler arasındaki ilişkinin sözleşme hukuku kapsamında değerlendirilebileceği, istasyon işletmecilerinin müşteriler ile kendi ad ve hesabına sözleşme yapabilecekleri gibi, isterlerse

³⁹ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (4/2).

⁴⁰ Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure, and Repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, https://ec.europa.eu/info/sites/default/files/revision_of_the_directive_on_deployment_of_the_alternative_fuel_s_infrastructure_with_annex_0.pdf, E.T. 21.10.2022, s. 1.

⁴¹ International Energy Agency, *Proposal on the Regulation for the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure*, <https://www.iea.org/policies/8668-proposal-on-the-regulation-for-the-deployment-of-alternative-fuels-infrastructure-repealing-eu-directive-201494eu?technology%5B0%5D=Plug-in+hybrid§or%5B0%5D=Transport>, 2022, E.T. 21.10.2022.

piyasadaki diğer hizmet sağlayıcılar ad ve hesabına da şarj hizmeti verebileceği düzenlenmiştir⁴². Direktifin bu düzenleme ile halka açık şarj istasyonu kurarak bunu kendi adına işleten münferit bir işletmecinin, müşteri portföyünü oluşturmuş başka bir hizmet sağlayıcı ile sözleşme yapmak suretiyle onun ad ve hesabına hizmet verebilmesi gibi şarj hizmeti piyasasında oluşabilecek farklı iş modellerinin geliştirilmesine uygun yasal zemini oluşturmaya çalıştığını söylemek yanlış olmayacaktır. Bu düzenlemeyi destekleyecek şekilde Direktifin 4. maddesinin 9. fıkrasında elektrikli araç kullanıcılarının herhangi bir şarj istasyonu işletmecisi veya elektrik tedarikçisi ile önceden yapılmış bir sözleşmesi olmaksızın (ad hoc kapsamda) halka açık tüm şarj ünitelerinden isteği üzerine yararlanabileceği belirtilmiştir⁴³.

Direktifin elektrikli araçlar şarj alt yapısına ilişkin düzenlemeleri incelenirken son olarak, şarj hizmeti fiyatlarına ilişkin düzenlemesine de yer vermenin faydalı olacağı kanaatindeyiz. Buna göre ilgili maddenin 10. fıkrasında halka açık şarj ünitelerindeki fiyatların ayrımcılık yaratmayacak şekilde, makul, karşılaştırılabilir ve şeffaf olması gerektiği vurgulanmıştır⁴⁴. Bu düzenlemeyle üye devletlerde oluşturulacak şarj hizmeti piyasasının rekabet edilebilirliğinin önü açılmak istenmiştir.

3.2 2019/944 Sayılı Elektrik Piyasası Direktifi

Avrupa Parlamentosu ve Konseyi tarafından Haziran 2019 tarihinde kabul edilen Temiz Enerji Paketi içerisinde yer alan ve AB iç pazarında elektriğe ilişkin ortak kurallar getiren 2019/944 Sayılı Elektrik Piyasası Direktifi ile Birlik içinde entegre, rekabetçi, esnek ve şeffaf elektrik piyasaları oluşturulması hedeflenmiştir. Bu kapsamda söz konusu Direktif tüketici odaklı olarak temiz enerji dönüşümünün hayata geçirilmesi amacıyla elektrik üretimi, iletimi, dağıtımı, depolanması ve tedarikine ilişkin ortak hükümler içermektedir⁴⁵.

⁴² Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (4/8).

⁴³ Ateş, M., A., *Elektrikli Araç Şarj İstasyonlarına İlişkin AB Regülasyonu*, Uzman Gözüyle Enerji Dergisi, S. 18, http://enerjiuzmanlari.org.tr/wp-content/uploads/2021/01/Uzman-Gozuyle-Enerji_18-sayi_WEB.pdf, E.T.21.10.2022, s. 35.

⁴⁴ Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council, Article (4/10).

⁴⁵ Uyar, N., *Türkiye ve AB Elektrik Piyasalarında Tüketici Hakları ve Emisyon Tahsisi ile YEK-G Belgesinin Hukuki Niteliği*, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yayımlanmış Doktora Tezi, Ankara, 2022, s. 21.

Direktifin 40 numaralı önsözünde, taşımacılık sektörünün karbonsuzlaştırılması ve özellikle kentsel alanlarda emisyon azaltılması hedefinin gerçekleştirilmesinde elektromobilitenin önemi vurgulanarak, 20 Temmuz 2016 tarihli Düşük Emisyonlu Mobilite için Avrupa Stratejisi'ne atıfta bulunulmuş ve bunun geliştirilmesi amacıyla her türlü elektrikli araç için elverişli koşulların yer aldığı piyasa kurallarının oluşturulması gerekliliği belirtilmiştir. Bu kapsamda üye devletlere halka açık ve özel şarj ünitelerinin etkin dağıtımı ile bu şarj ünitelerinin sisteme tam entegrasyonunun sağlanmasına yönelik gerekli adımların atılması tavsiye edilmiştir⁴⁶.

Direktif'in Elektromobilitenin Elektrik Şebekesine Entegrasyonu başlıklı 33. maddesi elektrikli araçlar şarj hizmetine ilişkin hükümlerin yer aldığı esas düzenlemedir. Söz konusu maddenin birinci fıkrasında 2014/94 Sayılı Alternatif Yakıt Altyapısı Direktifi'ne atıfta bulunularak, elektrikli araçlar şarj hizmetine ilişkin bu direktif ile getirilen düzenlemelerin 2014/94 Sayılı Direktif'e aykırı olamayacağı belirtilmiştir. Buna göre, üye devletler halka açık şarj üniteleri ile özel şarj ünitelerinin dağıtım şebekelerine bağlantısının kurulmasına ilişkin düzenleyici çerçeveyi sağlamalı ve şarj ünitesi sahipleri, geliştiricileri, işletmecileri ve yöneticileri arasında herhangi bir ayırım yapmaksızın şebeke bağlantılarının kurulması hususunda dağıtım sistemi işletmecilerinin işbirliği yapmasını temin etmelidir⁴⁷.

Söz konusu maddenin ikinci fıkrası ile dağıtım sistemi işletmecilerinin üçüncü fıkarda belirtilen istisna dışında yalnızca kendi kullanımlarına ait özel şarj üniteleri hariç olmak üzere şarj ünitesi sahibi, işletmecisi, geliştiricisi ya da yöneticisi olamayacaklarına ilişkin önemli bir kısıtlama getirilmiştir⁴⁸. Bu düzenleme ile şarj hizmeti piyasasında rekabetin belli taraflar aleyhine bozulmasının önüne geçilmek istendiği açıktır. Üçüncü fıkarda belirtilen istisnai hal ise dağıtım sistemi işletmecisinin ancak Direktifte belirtilen belirli koşulların tamamının bir arada bulunması halinde şarj ünitesi sahibi, işletmecisi, yöneticisi ya da geliştiricisi olabileceğine yönelik düzenlemedir. Şöyle ki,

- a. düzenleyici kurumun gözetim ve onayına tabi, şeffaf, açık ve ayrımcı olmayan bir ihale süreci sonunda, şarj noktası sahibi, işletmecisi, geliştiricisi ya da

⁴⁶ Directive 2019/944/EU of the European Parliament and of the Council, (40).

⁴⁷ Directive 2019/944/EU of the European Parliament and of the Council, Article (33/1).

⁴⁸ Directive 2019/944/EU of the European Parliament and of the Council, Article (33/2).

yöneticisi olmaya kimsenin hak kazanamamış veya şarj hizmetini uygun maliyetle ve süresinde sunamamış olması,

- b. (a) bendinde belirtilen ihale sürecinin düzenleyici kurumun ön denetiminden geçmiş ve onaylanmış olması,
- c. dağıtım sistemi işletmecisinin şarj ünitelerini üçüncü tarafların erişimine açık olacak şekilde sistem kullanıcıları veya kullanıcı grupları ve özellikle kendi iştirakleri lehine ayrımcılık yaratmadan işletebilecek olması halinde dağıtım sistemi işletmecisi istisnai olarak şarj ünitesi sahibi, işletmecisi, geliştiricisi veya yöneticisi olabilir⁴⁹.

Son olarak söz konusu maddenin son fıkrasında, üçüncü fıkradaki istisnai hali uygulayarak, dağıtım sistemi işletmecisine şarj ünitesi işletme, geliştirme, yönetme veya aidiyeti veren üye devletlerin düzenli aralıklarla veya en azından beş yılda bir bu konuda hizmet verebilecek potansiyel tarafları değerlendirmek üzere istişare süreci başlatması gerektiği uygun görülmüştür. İstişare süreci sonunda şarj ünitelerinin geliştirilmesi, işletilmesi, yönetilmesi veya mülkiyetinin verilmesine müsait tarafların olduğu sonucuna varılması halinde, dağıtım sistemi işletmecisinin bu konudaki faaliyetlerinin aşamalı olarak sona erdirilmesi gerektiği düzenlenmiştir⁵⁰.

3.3 2018/844 Sayılı Binaların Enerji Performansı Hakkında Direktif

Yapı sektöründe binalarda tüketilen enerji miktarının her geçen gün artması ve ciddi çevresel sorunları da beraberinde getirmesi nedeniyle AB, 2002 yılında binalardaki enerji tüketimini azaltmaya yönelik yasal alt yapının oluşturulması amacıyla Binaların Enerji Performansı Direktifi'ni (2002/91/EC) yürürlüğe koymuştur. Söz konusu Direktif geçen yıllar içinde birden fazla kez değiştirilmiş ve 2018 yılında ise AB'nin 2030 enerji ve iklim hedefleri ile uyumlu hale getirilmek amacıyla tekrar revize edilmiştir. Direktif'in temel hedefi 2050 yılına kadar Birlik sınırları içinde binaların karbondan arındırılmasının sağlanmasıdır⁵¹.

⁴⁹ Directive 2019/944/EU of the European Parliament and of the Council, Article (33/3).

⁵⁰ Ateş, A., s. 37.

⁵¹ Aydın, Ö., *Binalarda Enerji Verimliliği Kapsamında Yapılan Projelerin Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği*, Mimarlık ve Yaşam Dergisi, S. 4, (DOI: 10.26835/my.511825), <https://dergipark.org.tr/tr/ download /article-file/745188>, E.T. 25.10.2022, 2019, s. 56.

Binaların Enerji Performansı Hakkında Direktif'in önsözünde, inovasyon ve yeni teknolojilerin taşımacılık sektörü de dâhil olmak üzere ekonominin karbonsuzlaştırılmasını mümkün kıldığı vurgulanarak, elektrikli araçların şarj edilebilmesi için gerekli alt yapının kurulmasında binalardan yararlanılabileceği ve beraberinde elektrikli araç bataryalarının da binalar için güç kaynağı olarak kullanılabileceği belirtilmiştir⁵². Direktif, elektrikli araçların enerji dönüşümünde önemli bir bileşen olduğunu, bu nedenle enerji verimliliğinin sağlanabilmesi için ikamete mahsus olan ve olmayan bina otoparklarında şarj noktalarının konuşlandırılması amacıyla yapı yönetmeliklerinin etkin olarak kullanılabileceğini düzenlemiştir. Bu kapsamda üye devletlere, kendi park alanlarına özel şarj ünitesi kurmak isteyen bireylerin karşılaşılabileceği idari engellerin en aza indirilmesine yönelik düzenlemeleri sağlamaları tavsiye edilmiştir⁵³.

Direktifle ayrıca elektrikli araç şarj alt yapısının kurulması amacıyla üye devletlere ulusal mevzuatlarında binaların mülkiyeti, bitişik park yerleri, gerçek ve özel tüzel şahıslar tarafından işletilen halka açık park yerleri ile ikamete mahsus olan ve olmayan binalardaki park alanları gibi olası her duruma uygun yasal gereklilikleri içeren düzenlemeleri yapmaları belirtilmiştir⁵⁴.

Direktifte 2018 yılında yapılan revizyonla, 8. maddeye bina ve otoparklarda elektrikli araçlar için şarj alt yapısının kurulmasına ilişkin hükümler eklenmiştir. 2010 tarihli önceki versiyonunda (2010/31/EU) sadece teknik yapı sistemlerine ilişkin düzenlemeler içeren 8. madde hükmü, 2018 yılındaki değişiklikle birlikte teknik yapı sistemleri, elektromobilité ve akıllı binalara ilişkin düzenlemeleri de içine alacak şekilde genişletilmiştir⁵⁵. Elektromobilitenin dengeli ve uygun maliyetli olarak gelişmesini amaçlayan bu son değişikliğe göre, on veya daha fazla araçlık otoparkı bulunan alışveriş merkezleri gibi ikamete mahsus olmayan yeni ve/veya kapsamlı tadilattan geçmiş binalarda 2014/94/EU Sayılı Direktif'e uygun olarak en az bir adet şarj ünitesi bulundurulmasının sağlanması gerektiği düzenlenmiştir. Ayrıca, ikamete mahsus olmayan binalarda her beş park yerinden en az bir tanesinde elektrikli araçların şarj edebilmesi için gerekli elektrik iletim hattının bulundurulmasına yönelik düzenleme de getirilen

⁵² Directive 2018/844/EU of the European Parliament and of the Council, (22)

⁵³ Directive 2018/844/EU of the European Parliament and of the Council, (23).

⁵⁴ Directive 2018/844/EU of the European Parliament and of the Council, (24).

⁵⁵ Directive 2010/31/EU of the European Parliament and of the Council, Article (8).

yeniliklerden biridir⁵⁶. Direktif'in 8. maddesinin 3. fıkrasında ise üye devletlere 1 Ocak 2025 itibariyle yirmiden fazla araç park yeri olan bütün ikamete mahsus olmayan bina otoparklarına belli sayıda şarj ünitesi kurulması tavsiye edilmiştir⁵⁷. Bunların dışında Direktif ile getirilen bir diğer önemli değişiklik ise ondan fazla araç park yeri olan tüm yeni veya kapsamlı yenilemeden geçirilmiş ikamete mahsus konut park alanlarında elektrikli araçların şarj edebilmeleri için gerekli elektrik iletim hattının bulundurulması gerekliliğidir⁵⁸. Direktif'in 8. maddesine ikamete mahsus konutlarla ilgili getirilen bu değişiklikler ile içerik olarak sadece halka açık şarj ünitelerini düzenleyen elektrikli araç şarj alt yapısına ilişkin temel mevzuat niteliğindeki 2014/94/EU Sayılı Direktifteki eksiklikler de bir nevi giderilmiştir.

3.4 2019/631 Sayılı Binek ve Hafif Ticari Araçların Uyması Gereken Emisyon Standartlarına İlişkin Direktif

AB Yeşil Mutabakatı kapsamında CO₂ emisyonlarını sıfırlama hedefinin gerçekleştirilmesinde büyük rol oynayacağı düşüncesiyle getirilen 2019/631 Sayılı Direktif, doğrudan elektrikli araç şarj alt yapısına ilişkin hükümler barındırmasa da, elektrikli araç üretimine yönelik bir takım düzenlemeler içermektedir. Bunların başında 1 Ocak 2021 tarihinden itibaren elektrikli araç üreticilerinin, ürettikleri araçların yarattığı emisyon miktarını periyodik olarak Komisyon'a bildirmeleri veya araçlarını ilgili verileri doğrudan Komisyon'un veri merkezlerine aktarabilecek donanıma sahip olarak üretilmelerine ilişkin düzenlenen yükümlülük gelmektedir⁵⁹.

Söz konusu Direktif ile AB ulaştırma ve taşımacılık sektörünün 2030 yılına kadar karbon emisyonlarını %15 oranında azaltması hedeflenmektedir. Bununla birlikte Direktif'te otomobil üreticilerine bir takım icapları yerine getirmeleri halinde emisyon azaltılması hedeflerinden belirli oranlarda muaf tutulma olanağı tanıyan emisyon kredisi kazanma hakkı da getirilmiştir. Bu hakkın fazla geniş kapsamlı düzenlenmiş olması nedeniyle Direktif, hem AB iklim hedeflerinden sapma ihtimali yaratması hem de elektrikli araç ekosisteminin gelişimini sekteye uğratabilecek olması nedeniyle uygulamada büyük

⁵⁶ Directive 2018/844/EU of the European Parliament and of the Council, Article (8/2).

⁵⁷ Directive 2018/844/EU of the European Parliament and of the Council, Article (8/3).

⁵⁸ Ardiyok, Ş., Canbeyli, A., *Elektrikli Araçlar ve Regülasyon/Avrupa'dan Başarılı Örneklerle Hukuki Bakış*, <https://www.tehad.org/2021/02/10/elektrikli-araclar-ve-regulasyon-avrupadan-basarili-orneklere-hukuki-bakis/>, E.T. 07.11.2022, 2021.

⁵⁹ Ardiyok, Ş., İkiler, B., Köksal, E., s. 10.

eleştiriler toplamaktadır. Direktif’le getirilen ortalamadan ağır otomobil üreticilerinin emisyon kredisi kazanabilmesi veya otomobillere eklenen LED ışık teknolojileri gibi inovasyon içeren parçalar suretiyle emisyon kredisi kazanılması gibi düzenlemelerin uygulamada kötüye kullanılabileceği ve bu durumunda karbon emisyonlarının azaltılmasının önüne geçebileceği belirtilmektedir. Elektrikli araçların AB emisyon hedeflerinde önemli bir yapıtaş görevi gördükleri göz önünde bulundurulduğunda, bu sayılan düzenlemelerin sektör gelişimini yavaşlatacağı ve hatta durdurabileceği değerlendirilmektedir. Elektrikli araç ekosisteminin gelişiminin şarj alt yapısının gelişimine sıkı sıkıya bağlı olduğu düşünüldüğünde, elektrikli araç sektörünün gelişiminin yavaşlaması neticesinde şarj alt yapılarının gelişiminin de duracağı aşikâr olduğundan, Direktif’in içerdiği bu düzenlemeler nedeniyle önemli riskleri beraberinde getirdiği ve bir an önce revize edilmesi gerektiği vurgulanmaktadır⁶⁰.

B. Türkiye’deki Elektrikli Araç ve Şarj Hizmeti Piyasaları ile Bu Piyasalara İlişkin Hukuki Düzenlemeler

1. Türkiye Elektrikli Araç ve Şarj Hizmeti Piyasaları

Türkiye şehir içi ve şehirlerarası ulaştırma sektörüne bakıldığında havayolu ve raylı toplu taşıma sistemlerindeki gelişmelere rağmen karayolu ulaşımının hala en büyük paya sahip olduğu söylenebilecektir. 2005 yılında şehirlerarası yollarda 182 milyar yolcu-km olan yolcu taşımacılığı, 15 yılda %50 artış göstererek 2020 yılında 273 milyar yolcu-km’ye ulaşmıştır. Yük taşımacılığı ise 190 milyar ton-km’den 273 milyar ton-km’ye yükselmiştir. Şehir içi ulaşım hariç tutulduğunda, 2020 yılında yolcu taşımacılığının %94’ü, yük taşımacılığının ise %88’i karayolu ile yapılmıştır⁶¹.

Enerji tüketimi açısından bakıldığında ise enerji talebinin %93’ünün karayolundan kaynaklandığı ve bu talebin %99’unun petrol ile karşılandığı görülmektedir. Ulaştırma

⁶⁰ Transport & Environment, Cars Climate Brief #1: Why CO₂ From New Cars Could Drop by Only 2% by 2029, [Cars climate brief #1:Why CO2 from new cars could drop by only 2% by 2029 - Transport & Environment \(transportenvironment.org\)](https://www.transportenvironment.org/publications/cars-climate-brief-1-why-co2-from-new-cars-could-drop-by-only-2-by-2029), E.T. 25.10.2022.

⁶¹ T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Karayolları Üzerindeki Yolcu ve Yük Taşımacılığı İstatistikleri, <https://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Istatistikler/SeyirveTasimalar/SeyirVeTasimalar.pdf>, E.T. 26.10.2022.

sektörü Türkiye toplam petrol tüketiminin yaklaşık üçte ikisini oluşturmaktadır⁶². Sektörün petrol ürünlerine olan yüksek bağılılığı nedeniyle, tüm ulaşım sektörü içindeki toplam sera gazı emisyonlarının %93'ü karayolu ulaşımından kaynaklanmaktadır⁶³.

Uluslararası iklim değişikliği politikaları sürecine katılım anlamında 1997 yılında yapılan Kyoto Protokolü görüşmelerinde gözlemci statüsünde yer alan Türkiye, 2009 yılında Kyoto Protokolü'nü, 2016 yılında da Paris Anlaşması'nı imzalamıştır. Ancak 1997'de gözlemci statüsünde yer almış olması nedeniyle Kyoto Protokolü'ne taraf olduğu tarihte herhangi bir emisyon azaltma yükümlülüğü altına girmemiştir⁶⁴. Aynı şekilde Paris Anlaşması'nı 2016'da imzalamış olmasına rağmen, yürürlük tarihinin 2021 olması nedeniyle, emisyon azaltma hedefine yönelik ilk açıklamasını da aynı yıl içerisinde yapmıştır. Buna göre, Türkiye 2053 yılı için net-sıfır emisyon hedefini açıklayarak, temiz enerji dönüşümünde büyük bir adım atmıştır⁶⁵.

Türkiye'nin açıklamış olduğu emisyon hedefine ulaşabilmesi için elektrik üretiminde her ne kadar yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının artması gerekse de beraberinde enerjinin son kullanıldığı ulaştırma gibi alanlarda fosil yakıtlara olan bağılılığın en aza indirilmesi amacıyla yenilenebilir enerji kaynaklarından üretilen elektriğin kullanılması bir zorunluluk haline gelmiştir. Bu nedenle, ulaştırmanın elektrifikasyonunun sağlanması diğer bir deyişle, elektrikli araçların ve bunlara yönelik teknoloji ve alt yapıların geliştirilmesi büyük önem arz etmektedir⁶⁶.

Enerji dönüşümü ve buna eşlik eden global kapsamdaki yeşil kalkınma politikaları göz önüne alındığında, dünyayı elektrikli araçların hakim olduğu bir geleceğin beklediğini ön görmek yanlış olmayacaktır. Nitekim 2030 yılı itibariyle dünya çapındaki toplam elektrikli araç sayısının 120 ile 250 milyon arasında olması beklenmektedir⁶⁷. Bu

⁶² T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Denge Tabloları, 2020 Denge Tablosu, <https://enerji.gov.tr/Preview/tr/63d0007a-f593-458b-9610-353eb2545897>, E.T. 26.10.2022.

⁶³ Sabancı Üniversitesi İstanbul Uluslararası Enerji ve İlim Merkezi, *Türkiye Elektrikli Araçlar Görünümü 2021*, <https://iiecec.sabanciuniv.edu/sites/iiecec.sabanciuniv.edu/files/inline-files/Tu%CC%88rkiye%20Elektrikli%20Arac%CC%A7lar%20Go%CC%88ru%CC%88nu%CC%88mu%CC%88%202021.pdf>, 2021, s. 141.

⁶⁴ Yeldan, E., Voyvoda, E., *Türkiye İçin Düşük Karbonlu Kalkınma Yolları ve Öncelikleri*, İstanbul Politikaları Merkezi, http://awsassets.wwftr.panda.org/downloads /20151007_turkiye_icin_duuk_karbonlu_kalkinma_yollar_ve_öncelikleri_rapor.pdf, E.T. 26.10.2022, 2015, s. 22.

⁶⁵ Sabancı Üniversitesi İstanbul Uluslararası Enerji ve İklim Merkezi, 2021, s. 144.

⁶⁶ Shura Enerji Dönüşüm Merkezi, *Türkiye Enerji Dönüşümü Görünümü 2021*, <https://shura.org.tr/wp-content/uploads/2022/07/Outlook-rapor-3.pdf>, E.T. 02.11.2021, 2021, s. 8.

⁶⁷ Shura Enerji Dönüşüm Merkezi, 2021, s. 38.

gelişmelerden nasibini alan Türkiye’de de elektrikli araç piyasası hızla büyümektedir. 2013 yılına kadar sadece 184 adet olan toplam elektrikli araç sayısı⁶⁸, 2022 Ocak ayı itibariyle 6.416’ya yükselmiştir⁶⁹. Aynı yılın ilk altı ayında satılan elektrikli araç sayısı, 2021 yılında satılan toplam elektrikli araç sayısının üç mislidir⁷⁰. 2018 yılında kurulan Türkiye’nin Otomobil Girişim Grubu (TOGG) ile ilk yerli elektrikli araç üretime başlanmış olması da bu büyümenin arkasında yatan önemli gelişmelerden biridir. Her ne kadar global elektrikli araç piyasasındaki hızlı büyümeye nazaran, Türkiye elektrikli araç piyasası daha geriden gelse de, bu gelişmenin ivme kazanması için elzem olan şarj alt yapısının geliştirilmesine yönelik çalışmalar artarak devam etmektedir. Bu kapsamda mevzuata ilişkin gelişmelerin anlatıldığı bir sonraki alt başlıkta yer verilen Elektrikli Araçlar Şarj Hizmeti Yönetmeliği’ne uygun olarak kurulup işletilen şarj istasyonlarında, 2022 yılı başı itibariyle 3.457 adet şarj ünitesi faaliyete alınmıştır⁷¹. Bununla birlikte piyasanın gelişimini olumlu etkileyecek bir dizi teşvik de uygulamaya konulmuştur. Bunların ilki 2011 yılında Özel Tüketim Vergisi’nde (ÖTV) yapılan bir indirimle başlamış, 2016 yılında getirilen ikinci indirim ile 50 kW’ın üzerinde ve 1.800 cm³ ün altında elektrikli motor gücü olan araçlar için %90 olan ÖTV oranı %45’e, 100 kW’ın altında ve 2.500 cm³ ün altında elektrikli motor gücü olan araçlar için ise %145 olan ÖTV oranı %90’a çekilmiştir. 2018 yılında daha kapsamlı bir vergi düzenlemesinin parçası olarak elektrikli araçlar için Motorlu Taşıtlar Vergisi (MTV) oranı %25 olarak uygulanmaya başlanmıştır⁷².

Bütün bu gelişmeler Türkiye’nin 2053 net sıfır karbon hedefini gerçekleştirmek amacıyla yenilenebilir enerji yatırımlarıyla başladığı enerji dönüşümü sürecinde ulaşımın elektrifikasyonunda geldiği noktayı gözler önüne sermektedir. Elektrikli araçların ülke genelinde yaygınlaşması, getirilen birincil mevzuat ile tanımlanan hukuksal çerçevenin, serbest piyasa ekonomisine dayanan, yatırımların önündeki engellerin ortadan kaldırıldığı ve teknoloji odaklı ikincil düzenlemeler ile desteklenmesi neticesinde gerçekleşebilecektir.

⁶⁸Türkiye’deki Elektrikli Otomobil Sayısı, <https://www.enerjiatlas.com/haber/turkiye-deki-elektrikli-otomobil-sayisi>, E.T. 03.11.2022.

⁶⁹ Enerjide Dijital Dönüşüm Bülteni, *Veri-Analiz, Elektrikli Araç Sayısı, Mevcut Şarj Ağı İşletmecilerinin Soket Sayıları ve Toplam Güçleri* - Ocak 2022, S. 2, 2022, s. 13.

⁷⁰ Türkiye Elektrikli ve Hibrit Araçlar Derneği (TEHAD), <https://www.tehad.org/2022/07/08/2022-yili-ilk-6-ayinda-satilan-elektrikli-ve-hibrit-otomobil-satis-rakamlari/>, E.T. 03.11.2022, 2021.

⁷¹ Euronews, *Türkiye’de Elektrikli Şarj İstasyonu Sayısı Ne Kadar, Diğer Ülkelerde Durum Ne?*, <https://tr.euronews.com/2022/03/19/elektrikli-arac-say-s-art-yor-turkiye-ve-avrupa-da-sarj-istasyonlar-yeterli-mi>, E.T. 20.10.2022, 2022.

⁷² Shura Enerji Dönüşüm Merkezi, *Türkiye Ulaştırma Sektörünün Dönüşü: Elektrikli Araçların Türkiye Dağıtım Şebekesine Etkileri*, <https://shura.org.tr/wp-content/uploads/2019/12/Turkiye-ulasirma-sektorunun-donusumu-Elektrikli-araclarin-Turkiye-dagitim-sebekesine-etkileri-1-1.pdf>, E.T. 03.11.2021, 2019, s. 21.

2. Elektrikli Araç Şarj Hizmeti Piyasasının Hukuki Alt Yapısı

2.1 Hukuki Altyapının Gelişim Süreci

Türkiye'nin enerji dönüşümüne ilişkin politikalarının son on yılda şekillenmesi ve enerji dönüşümü odaklı enerji yatırımlarının da buna paralel olarak ilerlemiş olması nedeniyle elektrikli araçlar ve şarj alt yapılarına ilişkin mevzuat çalışmalarının geçmişi çok da eskiye dayanmamaktadır. Bu açıdan, enerji dönüşümü ve enerjinin verimli kullanımına yönelik çalışmalar dikkate alındığında, 2007 yılında yürürlüğe giren 5627 Sayılı Enerji Verimliliği Kanunu'nun mevzuata kazandırılan ilk düzenleyici metin olduğu söylenebilir. Ancak 5627 Sayılı Kanun her ne kadar enerjinin etkin kullanımı, israfının önlenmesi, enerji maliyetlerinin ekonomi üzerindeki yükünün hafifletilmesi ve çevrenin korunması için enerji kaynaklarının ve enerjinin kullanımında verimliliğin artırılması amacıyla hazırlanmış olsa da, bu hedefe giden yolda mihenk taşı olan ulaşımın elektrifikasyonuna yönelik detaylı bir düzenleme içermemiştir⁷³. Bu bağlamda yalnızca ulaşımında enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik usul ve esasların Ulaştırma Bakanlığınca çıkarılacak yönetmelikle belirleneceği hüküm altına alınmış ve bu yönde başka bir düzenlemeye yer verilmemiştir. Buna rağmen enerji verimliliğinin artırılmasına yönelik usul ve esaslar söz konusu Kanunun yürürlüğe girişinin üzerinden oldukça uzun bir süre geçmesinin ardından, 2019 yılında Bakanlıkça yayımlanabilmiştir. 02.05.2019 tarihli, 30762 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren *Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik*, motorlu araçların birim yakıt tüketimlerinin düşürülmesine, araçlarda verimlilik standartlarının yükseltilmesine, çevreci alternatif yakıt kullanımının teşvik edilmesine, sera gazı emisyonlarının azaltılmasına, toplu taşımacılığın yaygınlaştırılmasına, akıllı ulaşım sistemlerinin etkin uygulanmasına, sürdürülebilir şekilde ulaşım alt yapılarının iyileştirilmesine ve kentsel ulaşım planlarının hazırlanmasına ilişkin usul ve esasları kapsamaktadır⁷⁴. Yönetmeliğin *Kentsel Ulaşım Planlaması* başlıklı 6. maddesinin 10. fıkrasında, elektrik piyasasıyla ilgili mevzuat hükümlerine uygun olmak kaydıyla, belediyelere elektrikli araçların şarj edebilmesi için otopark, cadde ve sokaklar üzerinde gerekli alt yapının oluşturulmasını sağlama yükümlülüğü getirilmiştir. Aynı şekilde *Otoparkların Oluşturulması* başlıklı 9. maddenin 6. fıkrası ile yine belediyelere

⁷³ 5627 Sayılı Enerji Verimliliği Kanunu, Madde 1.

⁷⁴ Ulaşımında Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik, Madde 1.

otoparklarda şarj ünitelerinin kurulumu ve ücretsiz veya uygun fiyatla şarj hizmeti verilmesi yetkisi verilmiştir.

BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'nin “*ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar*” ilkesi kapsamında, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 2010 yılında iklim değişikliğine neden olan sera gazı emisyonlarının azaltılması ile ülkelerin güvenliğini ve gelecek nesillerin varlığını tehdit edebilecek boyutta karmaşık bir sorun haline gelen iklim değişikliğiyle mücadelede kısa, orta ve uzun vadeli hedeflerin belirlendiği *Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi* yayımlanmıştır⁷⁵. Bina, sanayi, ulaştırma ve enerji sektörlerinde enerji verimliliğinin artırılmasını amaçlayan bu belgede akıllı ulaşım sistemi uygulamalarının geliştirilmesi ve hibrit gibi çevre dostu ulaşım araçlarının kullanımının yaygınlaştırılması orta vadeli hedef olarak belirlenmiştir⁷⁶. Bu vesileyle, enerji kaynağı olarak benzinli ya da dizel bir motor ile beraber elektrik motoru da kullanılması nedeniyle hibrit (*melez*) adı verilen araçlara ulusal bir belgede yer verilerek, elektrikli araçlara ilişkin ilk düzenlemeler ortaya çıkmaya başlamıştır.

Türkiye'nin enerji verimliliğindeki yol haritasının ortaya konulması ve sonuç odaklı hedeflerle desteklenmiş politikalar oluşturulması amacıyla, *Enerji Verimliliği Strateji Belgesi* hazırlanmıştır. Söz konusu belge, 25.02.2012 tarihli, 28215 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu belgede, Türkiye'deki ulaşırmadan kaynaklı CO₂ salımının gelişmiş ülkelere nazaran düşük olmakla birlikte, artış hızının son derece yüksek olması nedeniyle önlem alınmadığı takdirde sera gazı emisyonlarının ciddi boyutta artacağı ve ulaştırma sektörünün bu artışın mimarı olacağı belirtilmiştir. Belgenin *Stratejik Amaçlar, Hedefler ve Eylemler* başlıklı 7. bölümünde, ulaşımda motorlu taşıtların birim fosil yakıt tüketimini azaltmak ve çevreye zararlı emisyonları düşürmek amacıyla, akıllı ulaştırma sistemlerinin kurulması ile elektrikli ve hibrit araçların özendirilmesi için ilgili kanunlarda değişiklik yapılmasına yönelik tasarıların hazırlanması ve ikincil mevzuatın düzenlenmesi için 24 aylık bir süre öngörülmüştür⁷⁷.

⁷⁵ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, *Türkiye İklim Değişikliği Strateji Belgesi 2010-2023*, https://webdosya.csb.gov.tr/db/iklim/editordosya/file/strateji%20belgesi/Turkiye%20Iklim%20Degisikligi%20Strateji%20Belgesi_TR.pdf, E.T. 07.11.2022, s. 1.

⁷⁶ T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, s. 21.

⁷⁷ Enerji Verimliliği Strateji Belgesi 2012-2023, 7. *Stratejik Amaçlar, Hedefler ve Eylemler*, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2012/02/20120225-7.htm>, E.T. 07.11.2022.

Kalkınma Bakanlığı tarafından hazırlanan ve TBMM'nin 02.07.2013 tarihli, 1041 no.lu kararı ile onaylanan 2014-2018 Onuncu Kalkınma Planı kapsamında söz konusu dönemde alınacak enerji verimliliği önlemlerinin belirlendiği “*Enerji Verimliliğinin Geliştirilmesi Programı Eylem Planı*” yayımlanmıştır. Bu plan doğrultusunda, ulaşımda enerji verimliliğinin artırılması amacıyla enerji verimliliği yüksek, emisyon oranı düşük taşıtlara vergisel avantajlar sağlanması hedeflenerek, elektrikli ve hibrit araçlar için vergi farklılaştırılması yapılmasına karar verilmiştir⁷⁸. Bu kapsamda, 05.10.2016 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan 2016/9256 Sayılı BKK ile hibrit elektrikli araçlara ÖTV indirimi getirilmiştir⁷⁹. Zira elektrikli araçlar ile ilgili yapılan ilk yasal düzenlemelere bakıldığında da bunların öncelikle vergi hukukuna yönelik düzenlemeler olduğu dikkati çekmektedir.

Elektrikli araçlar şarj alt yapısına ilişkin ilk önemli düzenleme, 2013 yılında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafında hazırlanan “*Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik*” (İmar Yönetmeliği) ile getirilmiştir. Önceki İmar Yönetmeliği’nin 40. maddesi değiştirilerek, *Akaryakıt, Şarj ve Servis İstasyonları* başlıklı yeni düzenleme ile elektrikli araçların şarj edilebilmesi için akaryakıt istasyonları ve otoparklara elektrikli araç şarj yeri yapılabileceği hükmü getirilmiştir⁸⁰.

Bu düzenlemenin hemen akabinde 2014 yılında, Elektrik Piyasası Kanunu (EPK)’na dayanılarak çıkarılan *Elektrik Piyasası Dağıtım Yönetmeliği*’nin 5. maddesi ile dağıtım sistemine bağlantı başvurusu yapacak kullanıcıların, başvurularında elektrikli taşıtların şarj edebilmesi için kurulacak hızlı, orta ve yavaş şarj ünitelerinin sayısı ve gücünü de içeren elektrik projesinin dağıtım şirketine sunulması gerekliliği düzenlenmiştir. Bu sayede üretim faaliyeti gösteren tüzel kişiler dışındaki kullanıcıların, şebeke bağlantı esaslarına uygun olarak elektrikli araç şarj üniteleri için dağıtım şirketlerine başvuru yapabilmelerine imkân tanınmıştır⁸¹. Söz konusu yönetmelik 15.04.2022 tarihinde yürürlükten kaldırılarak yerine *Elektrik Dağıtım Sistemi Yönetmeliği* getirilmiştir. Yeni yönetmelik tarihinde ise

⁷⁸ T.C. Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Kalkınma Planı, *Enerji Verimliliğinin Geliştirilmesi Programı, Eylem No 30 ve 31*, https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2018/10/14Enerji_Verimliliğinin_Gelistirilmesi_Programi.pdf, E.T. 07.11.2022. 2015, s. 15.

⁷⁹ **Gündüz, İ., O., Yakar, S.,** *Avrupa Birliği ve Türkiye’de Elektrikli Otomobillere Yönelik Vergi Teşviklerinin Değerlendirilmesi*, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c. 29, S. 4, 2020, s. 215.

⁸⁰ Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik, 8.9.2013 Tarihli, 28759 Sayılı R.G., Madde 25.

⁸¹ Elektrik Piyasası Dağıtım Yönetmeliği (mülga), 02.01.2014 Tarihli, 28870 Sayılı R.G., Madde 5.

hali hazırda *Şarj Hizmeti Yönetmeliği* yürürlüğe girmiş bulunduğundan, önceki metinde yer alan şarj hizmetine yönelik düzenlemeler yeni yönetmeliğe aktarılmamıştır.

Yukarıda aktarılan ve başta 5627 Sayılı Enerji Verimliliği Kanunu olmak üzere, Ulusal İklim Değişikliği Strateji Belgesi, Enerji Verimliliği Strateji Belgesi ve Onuncu Kalkınma Planına dayanılarak, 2017 – 2023 yılları arasında uygulanmak üzere, *Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı* (Eylem Planı) hazırlanmıştır. Söz konusu Eylem Planı 02.01.2018 tarihli, 30289 mükerrer sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Enerji, ulaştırma, sanayi ve teknoloji, bina ve hizmetler ile tarım ve yatay konular olmak üzere toplam 6 ana kategoride, 55 eylem planı içeren Enerji Verimliliği Eylem Planı ile 2023 yılında Türkiye’nin enerji tüketiminin %14 oranında azaltılması amaçlanmıştır. Eylem planında sürdürülebilirliğin sağlanması ve enerji verimliliğinin teşvik edilmesi amacıyla ulaştırma sektörüne yönelik öncelikli konular tespit edilmiş ve enerji verimli araçların özendirilmesi ile alternatif yakıtlar ve yeni teknolojilere ilişkin çalışmaların geliştirilmesi konularını içeren 9 ayrı eylem planı hazırlanmıştır⁸². Enerji verimli araçların özendirilmesi eylem planı doğrultusunda ise elektrikli araçlara halihazırda ÖTV Kanununda yer alanlardan farklı olarak, yeni vergi avantajları getirilmesinin sağlanması ile şarj istasyonlarının kurulumuna yönelik mevzuat çalışmalarının tamamlanması için de ilgili bakanlık ve kurumlara 2019 yılı sonuna kadar süre tanınmıştır⁸³. Bu kapsamda EPDK tarafından 2018 yılında Elektrikli Araç Şarj İstasyonuna İlişkin Usul ve Esaslar Taslağı hazırlanmıştır. Söz konusu taslak metninde elektrikli araçların elektrik enerjisi temin edecekleri şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi, bu istasyonlar vasıtasıyla elektrik enerjisi tedariki ve istasyonların satış, kiralama ve benzeri yollarla devredilmesine ilişkin işlemler ile işletmecilerin hak ve yükümlülükleri ayrıntılardan uzak ve yüzeysel bir bakış açısı ile düzenlenmiştir. Taslak metinde ikili anlaşmalar yoluyla şarj istasyonundan elektrikli araçlara elektrik enerjisi satışı yapma ve şarj hizmeti sunma yetkisi sadece üretim ve tedarik lisansı sahibi tüzel kişilere verilmiştir. Bunlar dışındaki gerçek ve tüzel kişilere ise şarj istasyonu aracılığıyla kar amaçlı olarak elektrik enerjisi satışı yapma ve şarj hizmeti verme olanağı tanınmamıştır⁸⁴. Toplam 8

⁸²T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı 2017-2023, <https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/EVCED/tr/EnerjiVerimlili%C4%9Fi/UlusalEnerjiVerimlili%C4%9FiEylemPlan%C4%B1/Belgeler/UEVEP.pdf>, E.T. 16.11.2022, Ankara, 2018, s. 25.

⁸³ T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, s. 77.

⁸⁴ Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Elektrikli Araç Şarj İstasyonuna İlişkin Usul Ve Esaslar Taslağı, https://www.tehad.org/wp-content/uploads/2017/01/EPDK-Elektrikli_Ara%C3%A7lar_%C5%9Earj_%C4%B0stasyonuna_%C4%B0li%C5%9Fkin-Usul_Esaslar_Taslak-Metni.pdf, E.T. 16.11.2022, s. 2.

maddeden ibaret olan bu metin her ne kadar yürürlüğe girememiş olsa da, içeriğinde şarj ünitesi ve şarj istasyonu kavramlarının tanımlanması nedeniyle elektrikli araç şarj hizmeti piyasasının temel kavramlarını ortaya koyan ilk çalışma olması nedeniyle önem taşımaktadır.

Şarj hizmetine yönelik somut hükümlerin yer aldığı bir diğer önemli yasal düzenleme ise yine 2018 yılında yürürlüğe konulan Otopark Yönetmeliği'dir. Bu Yönetmelik ile AVM otoparkları dâhil bütün genel otoparklarda her 50 park yeri için en az bir adet elektrikli araca uygun (şarj ünitesi dâhil) park yeri düzenlenmesi şart koşulmuştur⁸⁵.

Elektrikli araçların şarj istasyonlarının ihtiyaç duyduğu düzenlemelere ilişkin bütün bu mevzuatsal gelişmelerden sonra, nihayetinde temel kanun niteliğinde olan 6446 Sayılı EPK'ya 2021 yılında 7346 Sayılı Kanun ile elektrikli araçlar ve şarj istasyonlarına ilişkin temel düzenlemeler eklenmiştir. Söz konusu Kanuna getirilen ek madde 5 ile ikincil mevzuatın hazırlanması ve şarj hizmeti usul ve esaslarının düzenlenmesi yetkisi EPDK'ya verilmiştir. Bu yetki dahilinde EPDK tarafından hazırlanan ve aşağıda ayrıntılarıyla incelenecek olan Şarj Hizmeti Yönetmeliği 02.04.2022 tarihli 31797 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

2.2 Başlıca Kavramlar

İçten yanmalı motora sahip otomobillerin her geçen gün yerini elektrikli araçlara bıraktığı, hatta dünyanın önde gelen otomotiv üreticilerinin 2030 yılına kadar tamamen elektrikli araç üretimine geçeceklerini açıkladığı⁸⁶ günümüzde, elektrikli araç piyasasının gelişiminin şarj altyapısının ve batarya teknolojilerinin gelişimine bağlı olduğu tartışmasız bir gerçektir. 2023 yılında yollarda olması beklenen ilk yerli elektrikli otomobil projesi TOGG ile Türkiye'nin de elektrikli araç piyasasındaki gelişmelerden uzakta kalmadığını söylemek mümkündür. Nitekim yapılan araştırmalar neticesinde, Türkiye elektrikli araç piyasasının geleceğine ilişkin 2023, 2025 ve 2030 yıllarının hedef alındığı 3 farklı projeksiyon hazırlanmıştır. Buna göre; 2023 yılında Türkiye'de elektrikli araç stokunun yaklaşık 45 bin adete ulaşması beklenirken, bu rakamın 2030 yılı için 1,6 milyon adedi

⁸⁵ Otopark Yönetmeliği, 22.02.2018 Tarihli, 30340 Sayılı R.G., Madde 6.

⁸⁶ Şarj İşletmecisi Nasıl Olunur?, ParaDergi, <https://www.paradergi.com.tr/sektorler/2022/07/19/sarj-istasyonu-isletmecisi-nasil-olunur-1>, E.T. 19.11.2022, 2022.

bulması hedeflenmektedir. Alt yapı açısından bakıldığında ise 2023 yılında kamuya açık toplam 12,5 bin şarj soketinin kurulu olması tahmin edilirken, 2030 yılında bu takamın 160 bin şarj soketine ulaşması beklenmektedir⁸⁷. Bu senaryolar yakın gelecekte elektrikli araçlar şarj istasyonu sektörünün yaklaşık 1 milyar dolarlık hacme ulaşmış büyük bir sektöre dönüşeceğini göstermektedir⁸⁸.

Sektörde beklenen bu büyümenin gerçekleşmesi için gerekli olan diğer önemli adım ise şarj istasyonlarının kurulumu, şebekeye bağlanması ve işletilmesine yönelik geniş kapsamlı mevzuatın oluşturulmasıdır. Bu amaçla yukarıda da açıklandığı üzere, öncelikle 6446 Sayılı EPK'da gerekli değişiklikler yapılmış, hemen akabinde ise Şarj Hizmeti Yönetmeliği yürürlüğe konulmuştur. Söz konusu piyasanın tamamen yeni oluşu beraberinde önemli kavramların ortaya konulması ile hukuki tasnifinin yapılması ihtiyacını getirmiştir. Bu bağlamda şarj hizmeti, şarj istasyonu, şarj istasyonu işletmecisi gibi tamamen bu piyasaya özgü kavramlar Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nin 3. maddesinde tanımlanarak hukukumuza kazandırılmıştır. Bu kapsamda;

- **Elektrikli araç;** hareket etmesinde tek başına veya destekleyici olarak elektrikli bir motor kullanan ve elektrik enerjisiyle haricen şarj edilebilen motorlu karayolu taşıtını⁸⁹,
- **Şarj hizmeti;** elektrikli araçların akü, pil, kondansatör ve benzeri enerji depolayan ekipmanlarını şarj etmek üzere, ticari amaçla ve bedeli mukabilinde gerçekleştirilen kablolu veya kablosuz enerji aktarımını⁹⁰,
- **Şarj ünitesi;** bir veya daha fazla sayıda kablolu veya kablosuz şarj bağlantısının sağlanabildiği, şarj hizmetinin sunulduğu fiziksel olarak tek bir üniteyi⁹¹,
- **Kullanıcı;** elektrikli araç için şarj hizmeti alan kişiyi⁹²,
- **Şarj istasyonu;** elektrikli araçlara kablolu veya kablosuz elektrik enerjisi aktarımının yapıldığı tesisi⁹³,

⁸⁷ T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Elektrikli Araçlar İçin Şarj İstasyonları Destek Programı, <https://sarjdestek.sanayi.gov.tr/turkiye-icin-elektrikli-arac-sarj-altyapisi>, E.T. 19.11.2022.

⁸⁸ Şarj İşletmecisi Nasıl Olunur?, ParaDergi, 2022.

⁸⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/ç.

⁹⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/p.

⁹¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/ş.

⁹² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/h.

⁹³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/r.

- **Halka açık şarj istasyonu;** tüm kullanıcıların fiziki erişimine açık şarj istasyonunu⁹⁴,
- **Özel şarj istasyonu;** girişi kısıtlı olan yerlerde tesis edilen ve ticari faaliyet de yürütülebilen şarj istasyonunu⁹⁵,
- **Şarj ağı;** elektrikli araçlara birden çok şarj istasyonunda şarj hizmeti sağlamak için oluşturulan ve şarj ağı işletmecisi tarafından yönetilen sistemi⁹⁶,
- **Şarj ağı işletmecisi;** kullanıcılara şarj ağına erişim açarak şarj hizmeti sağlayan ve şarj ağının işletmesini gerçekleştiren lisans sahibi tüzel kişiyi⁹⁷,
- **Şarj istasyonu işletmecisi;** şarj ağı işletmecisinden almış olduğu sertifika kapsamında şarj istasyonlarını yerinde işleten ve üçüncü taraflara bu istasyonda şarj hizmeti sağlayan gerçek veya tüzel kişiyi⁹⁸,
- **Sadakat sözleşmesi;** elektrikli araç kullanıcısının şarj hizmetini belli avantajlar dâhilinde edinmesi amacıyla şarj ağı işletmeci lisansı sahibi ile yaptığı sözleşmeyi⁹⁹,
- **Sertifika;** bir şarj ağı bünyesinde bir veya birden çok şarj istasyonunun, şarj ağı işletmecisi nam ve hesabına kurulması veya işletilmesi amacıyla EPDK'nın belirlediği usul ve esaslar çerçevesinde şarj ağı işletmecisi tarafından gerçek veya tüzel kişiye verilen yetki belgesini¹⁰⁰,
- **Serbest erişim platformu;** Mevcut tüm şarj istasyonlarının gerçek zamanlı olarak görüntülenebilmesi için oluşturulan, şarj istasyonlarının verilerini canlı olarak sağlayan ve veri değişimi ile diğer işlemlerin standart protokoller ve ara yüz ile sağlandığı EPDK tarafından hazırlanan platformu,¹⁰¹

ifade etmektedir.

⁹⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/d.

⁹⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/j.

⁹⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/n.

⁹⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/o.

⁹⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/s.

⁹⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/k.

¹⁰⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/m.

¹⁰¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/l.

2.3 Yasal Düzenlemeler

2.3.1 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'na Getirilen Düzenlemeler

Elektrikli araçların şarj edilmesini sağlayacak istasyonların kurulumu ve işletilmesi ile bu istasyonlarda kullanıcılara verilecek olan hizmete ilişkin yasal düzenlemeler, elektrik enerjisi piyasasını düzenleyen temel kanun olan 6446 Sayılı EPK'da 25.12.2021 tarihinde yapılan değişiklik ile getirilmiştir¹⁰². Söz konusu değişiklik ile 6446 Sayılı Kanunun öncelikle 3. maddesinde yer alan tanımlara elektrikli araç, şarj hizmeti, şarj ağı, sertifika ve şarj istasyonu gibi daha önce mevzuatta yer almayan temel kavramlar eklenmiştir.

Elektrikli araçlara ilişkin EPK'ya getirilen en önemli düzenleme, şarj hizmetini lisansa tabi bir faaliyet olarak düzenleyen ek 5. maddedir. Bu kapsamda elektrikli araçlara birden çok şarj istasyonunda şarj hizmeti sunulması yetkisi, sadece EPDK tarafından verilecek şarj ağı işletmeci lisansını almış tüzel kişilere tanınmıştır. Lisans sahibi şarj ağı işletmecilerinin, kendi ağlarına bağlı kuracakları şarj istasyonlarını kendi nam ve hesaplarına işletebilmeleri olanağı bulunduğu gibi şarj ağlarındaki istasyonların tamamının ya da bir kısmının işletmesini gerçek ya da tüzel üçüncü kişilere sertifika vermek suretiyle devredebilmeleri de mümkündür. Lisans sahibi şarj ağı işletmecisinden sertifika alan şarj istasyonu işletmecileri, sertifika kapsamındaki şarj istasyonlarını şarj ağı işletmecisi adına işletmek ve kullanıcılara şarj hizmeti sunmakla yükümlüdür. Ancak şarj ağı işletmecisinin şarj istasyonu işletmecisine sertifika vermek suretiyle işletme hakkını devretmiş olması, Kanundan kaynaklanan yükümlülük ve sorumluluklarının da devredildiği anlamına gelmemektedir. Nitekim Kanundaki düzenlemeye göre asli sorumlu, lisans sahibi şarj ağı işletmecisidir¹⁰³.

Şarj ağı işletmeci lisansı sahibinin asli sorumlulukları Kanunda sıralanmıştır. Buna göre şarj ağı işletmeci lisansı sahibi;

- 6446 Sayılı Kanuna ve bu Kanuna bağlı olarak çıkartılan Şarj Hizmeti Yönetmeliği ile EPDK tarafından yapılan düzenlemelere uygun olarak şarj hizmeti sunmak,

¹⁰² 7346 Sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Madde 33.

¹⁰³ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Ek Madde 5/1.

- Şarj ağına bağlı şarj istasyonlarında tüm elektrikli araçlara uygun şarj ekipmanı bulundurmak vasıtasıyla kesintisiz, sürekli ve kaliteli şarj hizmeti vermek,
- Şarj hizmetini EPDK tarafından yayınlanan bedele uygun olarak ilan etmek ve uygulamak,
- Şarj ağındaki şarj istasyonlarının birlikte çalışabilirliğini sağlayacak gerekli sistemi kurmak, işler halde tutmak ve gerektiğinde EPDK ile EPDK tarafından yetkilendirilmiş kamu kurumlarının erişimine açmak,
- Gerek kendisi gerekse sertifika verdiği şarj istasyonu işletmecilerince kurulan şarj istasyonlarının dağıtım şirketi ile yapacakları bağlantı anlaşmalarına uygun olarak kurulmasını ve işletilmesini temin etmek ile
- Serbest erişim platformu için gerekli entegrasyonu sağlamakla yükümlüdür¹⁰⁴.

Elektrikli araçların şarj istasyonlarında alacakları şarj hizmeti fiyatının belirlenmesinde, hizmet sağlayıcıların uyması gereken temel sınırlamalar 6446 Sayılı Kanun'un ek 5. maddesinin 3. fıkrası ile belirlenmiştir. Buna göre, her ne kadar ilgili maddede şarj hizmeti fiyatının EPDK tarafından belirlenecek usul ve esaslar dâhilinde serbestçe kararlaştırılabileceği düzenlenmiş olsa da, bu serbestliğin ancak bazı sınırlar içerisinde kullanılabileceği hüküm altına alınmıştır. Şöyle ki, şarj hizmeti fiyatının belirlenmesinde öncelikle şarj istasyonu ve şarj ağı yatırım ve kurulum maliyetleri ile elektrik enerjisi alım maliyetlerinin kıstas alınacağı düzenlenmiştir. Beraberinde ise vergi, fon, pay gibi yasal yükümlülüklerin getirdiği ek maliyetlerin hesaba katılması ve en son olarak da makul bir kar payının dikkate alınması suretiyle fiyatın oluşturulması gerektiği belirtilmiştir. Ayrıca, şarj hizmeti fiyatları konusunda şeffaflık ilkesinin esas alındığı Kanuna göre, tespit edilen şarj hizmeti fiyatının lisans sahibi şarj ağı işletmecisi tarafından şarj istasyonlarında ve diğer dijital ortamlarda yayınlanması şart koşulmuştur¹⁰⁵.

Bununla birlikte şarj hizmeti piyasasında, piyasa aktörleri arasında yapılan ancak piyasadaki rekabeti bozucu ya da sınırlayıcı etkiler doğuran anlaşma ve eylemlerin tespit edilmesi veya yürütülen faaliyetlerin şarj hizmetini bozucu etkiler oluşturması halinde, gerekli işlemlerin yürütülmesi yetkisi 6446 Sayılı Kanun ile yukarıda olduğu gibi EPDK'ya tanınmıştır. Bu yetki kapsamında EPDK, piyasa faaliyetlerinin her aşamasında

¹⁰⁴ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Ek Madde 5/2.

¹⁰⁵ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Ek Madde 5/3.

ve her seferinde üç ayı geçmemek üzere, bölgesel veya ulusal düzeyde taban ve/veya tavan fiyat belirleme hakkına sahiptir¹⁰⁶.

Elektrikli araç piyasasının gelişimi için ülke çapında şarj istasyonları ile şarj ağlarının kurulup yaygınlaştırılmasının öncelik taşınması nedeniyle, yasa koyucu tarafından şarj ağı işletmeci lisansı verilmesine yönelik her türlü hususun EPDK'nın yetkisinde olduğu düzenlenmiştir. Nitekim Kanunun ek 5. maddesinin 4. fıkrasında lisans verilmesine ilişkin şartların, lisansta yer alacak asgari hususların, lisans tadilinin, lisans süresinin, lisans ile şarj ağı işletmecisinin kazandığı hak ve yükümlülüklerin ve şarj istasyonu kurulumuna yönelik ticari ve teknik zorunluluklar gibi özel şartların sadece EPDK tarafından belirlenebileceği hüküm altına alınmıştır¹⁰⁷. Kanun ile tanınan bu geniş yetkilerin dışında, Kurum'a ayrıca gerekli hallerde şarj istasyonu kurulması zorunluluğu getirme yetkisi de tanınmış, ancak bu zorunluluğun hangi hallerde söz konusu olacağına yönelik bir düzenleme ise getirilmemiştir.

Şarj hizmetinden faydalanan kullanıcıların hak ve yükümlülüklerinin neler olacağına ilişkin düzenlemelerin yine EPDK tarafından belirleneceği, serbest erişim platformunun kurulması ve bu platform aracılığıyla kullanıcılara gerekli verilerin iletilmesi ile her iki yılda bir, elektrikli araç kullanımı ve şarj alt yapısının ihtiyaçları doğrultusunda ilgili Bakanlıklara projeksiyon hazırlanması yükümlülükleri de ek madde 5 ile Kuruma tanınan diğer hak ve yetkiler olarak karşımıza çıkmaktadır¹⁰⁸.

7346 Sayılı torba yasayla EPK'ya eklenen bir diğer önemli düzenleme ise, şarj ağı işletmeci lisansı sahibinin kanundaki iletim, üretim, dağıtım vb diğer lisans sahiplerinin hak ve yükümlülüklerinden ayrı tutulmuş olduğunu düzenleyen ek 5. maddenin 5. fıkrası hükmüdür. Bu hüküm ile şarj ağı işletmeci lisansı sahibinin, lisanslara ilişkin kanunun sadece lisans sahibinin yasaya ve yönetmeliğe aykırı faaliyetlerinden dolayı maruz kalacağı yaptırımları ve bu yaptırımların uygulanma usulünü düzenleyen 16. maddesinin kapsamında yer aldığı düzenlenmiştir¹⁰⁹.

¹⁰⁶ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Ek Madde 5/4/e.

¹⁰⁷ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Ek Madde 5/4/a.

¹⁰⁸ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Ek Madde 5/4/c, ç, d.

¹⁰⁹ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Ek Madde 5/5.

2.3.2 Şarj Hizmeti Yönetmeliğiyle Getirilen Düzenlemeler

Şarj hizmetine ilişkin 6446 Sayılı EPK'da yapılan değişiklik neticesinde getirilen ek 5. maddede belirtilen ikincil mevzuat ve düzenlemelerin, yürürlük tarihinden itibaren üç ay içerisinde uygulamaya konulacağı düzenlenmiştir¹¹⁰. Bu hüküm mucibince, EPDK tarafından ilgili kurum, kuruluş ve piyasa aktörlerinin görüşleri alınmak suretiyle hazırlanan Şarj Hizmeti Yönetmeliği 02.04.2022 tarihli, 31797 sayılı R.G.'de yayımlanarak, yayımı tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Şarj Hizmeti Yönetmeliği ile şarj ünitesi ve şarj istasyonlarının kurulup işletilmesi, şarj ağının oluşturulması, lisanslama faaliyetleri, şarj ağı ve şarj istasyonu işletmecileri ile kullanıcıların hak ve yükümlülükleri başta olmak üzere, şarj hizmetinin verilmesine yönelik esaslı iş ve işlemler düzenlenmiştir. Bu sayede elektrikli araçlara ait şarj hizmeti piyasası ihtiyaç duyduğu yasal alt yapıya kavuşmuştur. Elektrikli araçlara yol yardımı amacıyla elektrik temini sağlayan mobil şarj üniteleri¹¹¹ ve kullanıcıların kendi ihtiyacı doğrultusunda kurdukları, şarj ağına bağlantı zorunluluğu bulunmayan şarj üniteleri ile ticari faaliyet göstermeyen, özel şarj istasyonları ise söz konusu yönetmeliğin kapsamı dışında bırakılmıştır¹¹².

2.3.2.1 Lisanslama Faaliyeti

Şarj ağı işletmeci lisansına ilişkin usul ve esaslar yönetmeliğin ikinci bölümünde ayrıntılı olarak düzenlenmiştir. Buna göre, elektrikli araçlara şarj hizmeti sağlamak amacıyla kurulan birden fazla şarj istasyonunun oluşturduğu şarj ağının işletilmesi faaliyeti ancak EPDK tarafından verilen şarj ağı işletmeci lisansı ile yürütülebilir. Bu kapsamda şarj ağı işletmeci lisansı alınabilmesi için öncelikle Kurum'a elektronik ortamda başvuru yapılması gerekmektedir. Başvuruda lisans almak isteyen tüzel kişinin kuruluş sözleşmesi, ortaklık yapısı, esas sermaye miktarı gibi bilgileri belgelendirmesi ve lisans bedelini ödemiş olması zorunludur¹¹³. Şarj ağı işletmeci lisansı almak isteyen tüzel kişilerin 2022 yılı için sahip olması gereken asgari sermaye tutarı 4.500.000 TL (dörtmilyonbeşyüzbin)

¹¹⁰ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu, Geçici Madde 30.

¹¹¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 1/2.

¹¹² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 5.

¹¹³ Şarj Ağı İşletmeci Lisansı İşlemleri İle İlgili Başvurulara İlişkin Usul ve Esaslar, 02.04.2022 Tarihli, 31797 Sayılı R.G., 17.03.2022 Tarihli, 10852 Sayılı Kurul Kararı, Madde 6/1, <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/23-2-1040/enerji-donusum-dairesi>, E.T. 25.11.2022.

olarak belirlenmiştir. İşbu sermayenin başvuru anında ödenmiş olması gerekliliği ise bulunmamaktadır¹¹⁴. Başvurunun anonim şirket tarafından yapılacak olması durumunda borsada işlem görenlerin dışındaki bütün paylarının nama yazılı olması ve borsada işlem görmek üzere ihraç edilecek paylar dışında hamiline yazılı pay çıkartılmaması gerekmektedir. Ayrıca, lisans almak isteyen anonim şirket türündeki tüzel kişilerin esas sözleşmelerine, pay senetlerinin türünün değiştirilmesi ya da şirket sermaye miktarının azaltılması hallerinde Kurum onayı alınacağına ilişkin hüküm eklenmiş olması şarttır¹¹⁵. Lisans başvurusu yapacak kamu tüzel kişileri ise, esas sermaye miktarına ve esas sözleşmeye ilişkin bu koşullardan muaf tutulmuştur¹¹⁶.

Şarj ağı işletmeci lisansının, Türk Ticaret Kanunu'nun birleşme ve bölünmeye yönelik hükümleri saklı kalmak kaydıyla, devredilmesi mümkün değildir. Lisansın devrinin yasak olmasına ilişkin hükmün şirket birleşme ve bölünmesi dışında¹¹⁷ Yönetmelikte bir istisnası daha düzenlenmiştir. Buna göre; banka ve finans kuruluşları tarafından lisans sahibine proje finansmanı sağlanması halinde, ilgili kuruluşa Kurum'a bilgi verilmesi ve lisans sahibi tüzel kişinin lisans kapsamındaki bütün yükümlülüklerinin üstlenilmesi şartıyla, Yönetmelik hükümlerine uygun bir başka tüzel kişiye lisans verilmesini talep etme hakkı verilmiştir. Bu durumda banka ve finans kuruluşu tarafından önerilen tüzel kişiye, Kurum'un uygun görmesi halinde ve yönetmelikten kaynaklanan bütün yükümlülükleri yerine getirmesi koşuluyla, asıl lisans sahibi tüzel kişinin lisansının devamı niteliğinde lisans verilebileceği düzenlenmiştir¹¹⁸.

Şarj ağı işletmeci lisansına ilişkin Yönetmelikle getirilen bir diğer kısıtlama ise, tarifesi düzenlemeye tabi olan ve elektrik piyasasında faaliyet gösteren lisans sahibi tüzel kişilere lisans verilmeyeceğini düzenleyen 4. maddenin 4. fıkrasıdır. Bu fıkra kapsamında dağıtım şirketlerinin şarj hizmeti sunmalarının önüne geçilmiştir¹¹⁹. Ardıyok ve arkadaşları tarafından, *“dağıtım şirketlerinin gerek şarj istasyonlarının şebekeye bağlanması, gerekse genel aydınlatmadan sorumlu oldukları düşünüldüğünde bilhassa cadde üstü şarj*

¹¹⁴ 17.03.2022 Tarihli, 10853 Sayılı Kurul Kararı, <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/23-2-1040/enerji-donusum-dairesi>, E.T. 25.11.2022.

¹¹⁵ Şarj Ağı İşletmeci Lisansı İşlemleri İle İlgili Başvurulara İlişkin Usul ve Esaslar, Ek 3, Madde 2/a.

¹¹⁶ Şarj Ağı İşletmeci Lisansı İşlemleri İle İlgili Başvurulara İlişkin Usul ve Esaslar, Ek 3, Açıklamalar Madde 1.

¹¹⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 4/2/a.

¹¹⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 4/2/b.

¹¹⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 4/4.

noktalarının oluşturulmasında pozitif dışsallık sağlayabileceği” gerekçesiyle bu düzenleme eleştirilmektedir¹²⁰.

2.3.2.1.1 Başvuru Süreci

Lisans başvurusu yapan tüzel kişinin elektronik ortamda sunmuş olduğu bilgi ve belgelerin değerlendirilmesi, EPDK tarafından on iş günü içerisinde tamamlanmak zorundadır. Değerlendirme neticesinde başvuruda eksiklikler olduğunun Kurumca tespit edilmesi halinde, durum yazı ile başvurucuya bildirilir. İlgili tüzel kişinin yazıyı tebliğ aldığı tarihten itibaren on beş iş günü içerisinde söz konusu eksiklikleri gidermesi gerekmektedir. Eksikliklerin süresi içinde giderilmemesi durumunda ise başvurunun yapılmamış sayılmasına karar verilir. Bu durumda başvuru sahibinin talebi üzerine, ödemiş olduğu lisans bedeli Kurumca iade edilir¹²¹. Başvuru sırasında Kurumun gerekli gördüğü her türlü ek bilgi ve belgeyi başvuru sahibi tüzel kişiden talep etme yetkisi olduğu gibi başvuru sahibi tüzel kişiyi temsile yetkili kişi ve kişileri bizzat görüşme yapmak üzere davet etme hakkı da bulunmaktadır¹²².

Lisans başvurusunun eksiksiz olması halinde esasa ilişkin değerlendirme yapılmak üzere başvuru Enerji Piyasası Düzenleme Kurulu’na gönderilir. Kurul tarafından ise en geç otuz gün içinde değerlendirme tamamlanarak olumlu ya da olumsuz bir karar verilmek zorundadır. Lisans başvurusu olumlu değerlendirilen tüzel kişiye şarj ağı işletmeci lisansı verilir. Lisans alan tüzel kişilerin ticaret unvanları, lisans süreleri ve tescilli markaları EPDK’nın web sayfasında duyurulur¹²³.

¹²⁰ Ardiyok, Ş., Kıl, İ., F., Yaldir, B., N., *Elektrikli Araç Şarj Hizmeti Yönetmeliği Yürürlüğe Girdi, Lisans Başvuruları Yolda, Rekabet ve Regülasyon*, <https://www.rekabetregulasyon.com/elektrikli-arac-sarj-hizmeti-yonetmeliği-yururluge-girdi-lisans-basvuruları-yolda/>, 2022, E.T. 28.11.2022.

¹²¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 7/1.

¹²² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 7/3.

¹²³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 8.

2.3.2.1.2 Lisans Süresi ve Lisans Tadili

Yönetmelik ile şarj ağı işletmeci lisansının en fazla 49 yıllığına verilebileceği hüküm altına alınmıştır¹²⁴. Ancak ilgili maddenin ikinci fıkrasıyla, söz konusu azami süre gözetilmek suretiyle ve lisans süresinin bitiminden başlamak üzere sürenin yeniden uzatılmasına imkân tanınmıştır. Maddenin lafzı incelendiğinde, şarj ağı işletmeci lisansının “en fazla” 49 yıllığına verilebilecek olmasından, lisans süresinin uzatılması hali de dâhil olmak üzere, şarj ağı işletmeci lisansının 49 yıldan fazla süre ile verilemeyeceği sonucu ortaya çıkmaktadır. Oysaki uygulamada şarj ağı işletmeci lisansının, elektrik piyasasındaki diğer lisansların uzatma taleplerinde olduğu gibi, her 49 yılda bir, süre bitiminden önce talepte bulunulması şartıyla, yeniden 49 yıl daha uzatılması söz konusudur. Bu durumda, ikincil düzenlemenin lafzında değişikliğe gidilerek, madde metninin “tek seferde en fazla 49 yıl” olarak yazılmasının hem teori hem de uygulamada anlam birliği oluşturması açısından önemli olduğu düşünülmektedir. Nitekim şarj hizmeti faaliyetinin lisans kapsamında maksimum yürütülebileceği sürenin Elektrik Piyasası Lisans Yönetmeliği’ndeki lisans süreleri ile aynı doğrultuda düzenlenmiş olması da yasa koyucunun uygulamada yeknesaklık sağlama hedefini güttüğünün bir göstergesidir¹²⁵. Lisans süresinin uzatılmasına ilişkin taleplerin ne zaman ve ne şekilde yapılabileceği de Yönetmelik metninde ayrıca düzenlenmiştir. Buna göre uzatma taleplerinin, azami lisans süresinin bitiminden en erken dokuz, en geç üç ay öncesinde talep edilmesi ve bu talebin tadil başvurusu olarak yapılması gerekmektedir¹²⁶.

Yönetmelikte lisans tadilinin yalnızca süre uzatma talepleri için değil, aynı zamanda lisansa kayıtlı bir bilginin değişmesi, lisansa bilgi eklenmesi veya lisanstan çıkarılması gibi durumlar için de yapılabileceği düzenlenmiştir¹²⁷. Ancak lisans tadilinin piyasadaki rekabeti bozucu nitelikte olmaması önem arz etmektedir. Lisans tadilinin, uzatma taleplerinde olduğu gibi hem lisans sahibinin başvurusu ile hem de Kurum tarafından resen yapılabilmesi öngörülmüştür¹²⁸. Bu bağlamda lisans sahibi şarj ağı işletmecisi, tadil sebebini öğrendiği ya da sebebin ortaya çıktığı tarihten itibaren en geç

¹²⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 12/1.

¹²⁵ **Tuncel, D., SibeR, M., Elektrikli Araçlara Yönelik Şarj Hizmeti Yönetmeliği Yayınlandı,** <https://www.lexology.com/library/detail.aspx?g=d8ccb083-e97f-416c-ba68-37bd09d35685>, E.T. 28.11.2022, 2022, s. 1.

¹²⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 12/3.

¹²⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 13/2.

¹²⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 13/1.

otuz gün içerisinde gerekli belgelerle Kurum’a müracaat eder¹²⁹. Lisans tadil başvurusunun değerlendirilmesi usulü, lisans başvurusuna ilişkin 7. madde hükmü ile paralellik arz eder şekilde düzenlenmiştir. Şöyle ki, Kurum tarafından lisans tadiline ilişkin sunulan bilgi ve belgeler Kurum’a sunulmalarından itibaren on iş günü içinde tamamlanır. İncelemede eksikliklerin tespit edilmesi durumunda eksikliklerin tadil talep eden tüzel kişiye tebliğ edilerek tamamlanması istedir. Bu noktada 7. madde hükmündeki on beş iş günlük süreden farklı olarak on iş günlük bir süre belirlenmiştir. Kanımızca sürenin daha kısa tutulmuş olmasının nedeni, sadece tadili gerekecek hususlardaki eksikliklerin giderilecek olmasıdır. Bu süre içinde eksikliklerin giderilmemesi durumunda ise tadil talep eden tüzel kişinin talebi reddedilerek, tadil bedeli iade edilir¹³⁰.

2.3.2.1.3 Lisans Bedelleri

Yönetmelik ile lisans kapsamında alınacak bedeller lisans alma, lisans tadili ve lisans sureti çıkartma ile yıllık lisans bedeli olarak dört farklı kategoride düzenlenmiştir¹³¹. Bu bedellerin Kurul tarafından her yıl Aralık ayı içinde belirlenerek Resmi Gazete’de yayımlanacağı ve Kurum web sayfasından duyurulacağı da hüküm altına alınmıştır¹³². 2023 yılı lisans alma, lisans tadili ve lisans sureti çıkartma bedellerine ilişkin Kurul Kararı 17.12.2022 tarihli ve 32046 sayılı R.G.’de yayımlanmıştır. Adı geçen Kurul Kararı’na göre, lisans almak için 668.790,- TL, lisans tadili olarak 31.220,- TL ve son olarak lisans sureti çıkartılması içinse 6.690,- TL bedel tespit edilmiştir¹³³. Yönetmelik kapsamında lisans alma, tadil ve suret çıkartma bedellerinin başvuru tarihindeki bedeller üzerinden hesap edilerek peşin olarak ödeneceği¹³⁴, ancak lisans alma ve tadil başvurularında eksik belge olması halinde, bunların Kurum’a sunulduğu tarihte geçerli olan bedellerin dikkate alınacağı öngörülmüştür¹³⁵.

Lisans bedellerini düzenleyen 11. maddenin 4. fıkrasında yıllık lisans bedelinin, lisans sahibi şarj ağı işletmecilerinin yürüttükleri şarj hizmeti faaliyetine ilişkin yıllık gelir

¹²⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 13/2.

¹³⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 13/3.

¹³¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 11/1.

¹³² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 11/2.

¹³³ 17.12.2022 Tarihli ve 32046 Sayılı R.G.’de Yayımlanan 15.12.2022 Tarihli, 11459 Sayılı Kurul Kararı, <https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2022/12/20221217-20.pdf> E.T. 17.12.2022.

¹³⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 11/3.

¹³⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 11/9.

tablolarında yer alan net satış tutarları üzerinden hesaplanacağı belirtilmiştir¹³⁶. Ancak şarj istasyonlarının bağlı bulunduğu şarj ağlarının ivedilikle oluşturulmasının önem arz etmesi nedeniyle, teşvik amaçlı olarak yönetmeliğin yürürlüğe girdiği tarihi takip eden takvim yılı başından itibaren 5 yıl süre ile yıllık lisans bedeli alınmayacağı da hükme bağlanmıştır¹³⁷.

2.3.2.1.4 Lisansın Sona Ermesi

Yönetmelikte şarj ağı işletmeci lisansının, süre uzatılması yönünde bir karar verilmemiş olması halinde, lisans sahibi tüzel kişiye herhangi bir bildirim yapılmasına gerek olmaksızın süresinin bitiminde kendiliğinden sona ereceği düzenlenmiştir¹³⁸. Bu düzenlemeye ek olarak Yönetmelikte lisansın Kurul kararıyla sonlandırılabilmesine de imkân tanınmıştır. Buna göre; lisans sahibi hakkında alınan iflas kararının kesinleşmesi¹³⁹, lisans sahibinin bizzat talep etmesi¹⁴⁰ ve lisans sahibi tüzel kişinin birleşme veya bölünme dışında bir sebeple tüzel kişiliğinin sona ermesi¹⁴¹ hallerinde, lisans Kurul kararı ile sona erdirilir. Bunların dışında aynı maddede lisans sahibinin lisans verilmesi aşamasında yüklenmiş olduğu ve belli bir süre içerisinde yerine getirmesi gereken bir yükümlülüğünün bulunması durumunda, bu yükümlülük süresi içinde yerine getirilmezse hakkında Kurul kararı ile lisansının sona erdirilmesine karar verilebileceği de düzenlenmiştir¹⁴². Benzer şekilde, lisans alınması şartlarını kaybeden lisans sahibi tüzel kişinin lisansının da Kurul kararı ile sonlandırılacağı hüküm altına alınmıştır. Yalnız bu halde, lisansın sonlandırılabilmesi için öncelikle durumun lisans sahibine resmi olarak bildirilmesi ve eksikliğin giderilmesini talep etme zorunluluğu bulunmaktadır. Bu durumda lisansın sonlandırılmasına karar verilebilmesi için lisans sahibinin kendisine yapılan bildirim tarihinden itibaren otuz gün içerisinde eksik koşulun tekrar sağlandığına ilişkin bilgi ve belgeleri Kurum'a ibraz edememiş olması gerekmektedir¹⁴³. Lisansın sonlandırılmasına ilişkin getirilen bu düzenlemeler dışında ayrıca lisans sahibinin, aşağıda ayrıntılarıyla

¹³⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 11/4.

¹³⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 11/6.

¹³⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/1.

¹³⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/1/a.

¹⁴⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/1/c.

¹⁴¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/1/b.

¹⁴² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/1/d.

¹⁴³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/1/ç.

incelendiği üzere, yasal süresi içinde şarj ağını oluşturmaması veya oluşturduktan sonra koruyamaması hali de lisansın sona erdirilmesi sebepleri arasında sayılmıştır¹⁴⁴.

2.3.2.2 Şarj Ağı Lisansı Sahibinin Hak ve Yükümlülükleri

2.3.2.2.1 Şarj Ağının Oluşturulması

Şarj ağı işletmeci lisansı sahibi tüzel kişinin hak ve yükümlülükleri düzenlenirken gerek Kanundaki gerekse Yönetmeliğin 3. maddesindeki şarj ağı tanımı genişletilerek, şarj ağının kurulması, bu ağa bağlı şarj istasyonlarında yer alan şarj ünitelerinin özellikleri ile zorunlu şarj istasyonlarının kurulmasına ilişkin ayrıntılar belirlenmiştir. Düzenlemede öncelikle Kurul tarafından başvurusu kabul edilen ve şarj ağı işletmeci lisansı verilen tüzel kişilerin hak ve yükümlülüklerinin lisansın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren başlayacağı hüküm altına alınmıştır. Lisansın yürürlük tarihi ise Yönetmelikte lisansta belirtilen tarih olarak düzenlenmiştir¹⁴⁵. Bu kapsamda şarj ağı işletmecisinin ilk ve en önemli yükümlülüğü, lisansının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde şarj ağını oluşturmaktır. Söz konusu şarj ağı ise en az elli adet şarj ünitesinden ve en az beş farklı ilçede kurulacak şarj istasyonundan oluşmak zorundadır. Ayrıca, kurulması zorunlu bu elli adet ünitenin en az yüzde beşi ile Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğunda olan otoyollar ile devlet yollarında yer alan şarj ünitelerinin en az yüzde ellisinin ise hızlı şarj ünitesi olması şartı getirilmiştir¹⁴⁶. Şarj ağı işletmeci lisansı sahiplerinin şarj ağını bu zorunlu düzenlemelere uygun olarak lisanslarında belirtilen tarihten itibaren altı ay içinde kuramamaları ya da kurup da koruyamamaları halinde ise Kurul kararı ile lisanslarının sona erdirilmesi mümkündür. Ancak yasa koyucu lisansın sona erdirilmesi yaptırımını sürenin sonunda derhal uygulanacak şekilde düzenlememiştir. Şöyle ki, şarj ağı işletmecisinin şarj ağının kurulmasına ilişkin yükümlülüklerini altı aylık sürenin sonunda halen yerine getirememiş olması durumunda, Yönetmelik gereği kendisine otuz günlük ek bir süre daha tanınmıştır¹⁴⁷. Bu otuz günlük ek süre içerisinde şarj ağı oluşturulmasına yönelik koşulların tamamlanması ve Kurum'a bildirilmesi durumunda ise Kurul tarafından lisansın sona erdirilmesi kararı verilmesi mümkün değildir. Yönetmeliğin 15. maddesinin 2. fıkrasında belirtilen altı aylık süre ile 4. fıkrasındaki otuz günlük ek süre birlikte

¹⁴⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/1/e.

¹⁴⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 10.

¹⁴⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 15/2.

¹⁴⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 15/4.

değerlendirildiğinde, şarj ağı işletmeci lisansı sahiplerinin şarj ağlarını ilgili düzenlemelere uygun olarak oluşturabilmeleri için aslında yedi aylık sürelerinin olduğu sonucu ortaya çıkmaktadır. Şarj ağının oluşturulmasına ilişkin Yönetmelikle getirilen bütün bu yükümlülüklerin, şarj istasyonu kuracak yatırımcıların nereye, hangi kapasitelerde şarj istasyonu kuracaklarına ilişkin kararı piyasa koşulları çerçevesinde serbestçe verebilmelerinin önünde engel teşkil etmesi nedeniyle piyasanın gelişimini aksatabileceği açısından eleştirilmektedir¹⁴⁸.

2.3.2.2.2 Şarj Ağı Lisansı Sahibinin Diğer Yükümlülükleri

İşletmeci lisansı kapsamında ülke genelinde şarj hizmeti sunma hakkına¹⁴⁹ sahip şarj ağı işletmeci lisansı sahibinin, asli yükümlülüğü olan şarj ağını oluşturmasının yanı sıra ilgili mevzuat ile getirilmiş başkaca yükümlülükleri de bulunmaktadır. Bu bağlamda şarj ağı işletmecisinin;

- a) Şarj istasyonlarında sürekli, kesintisiz ve kaliteli şarj hizmeti sunulması¹⁵⁰,
- b) Şarj hizmetinin eşit taraflar arasında ayırım gözetmeksizin verilmesi¹⁵¹,
- c) Şarj istasyonlarında her türlü elektrikli araca şarj hizmeti sağlanması¹⁵²,
- d) Şarj hizmeti fiyatının mevzuata uygun şekilde belirlenmesi, ilan edilmesi ve uygulanması¹⁵³,
- e) Lisans işlemleri ile ilgili bedellerin zamanında Kurum'a ödenmesi¹⁵⁴,
- f) Şarj istasyonlarının birlikte çalışabilirliğinin sağlanması amacıyla gerekli yönetim, denetim ve kayıt sisteminin kurulması, işler halde tutulması ve Kurum ile Kurumca belirtilen diğer kamu kurum ve kuruluşlarının bu sisteme erişiminin sağlanması¹⁵⁵

olarak sayılabilecek yükümlülükleri yerine getirmesi de gerekmektedir.

¹⁴⁸ Ardiyok, Ş., Köksal, E., Kıl, İ., F., Serter, Y., S., *Şarj Hizmeti Yönetmelik Taslağının İktisadi ve Hukuki Değerlendirilmesi*, BASEAK CORE Papers No: 15, https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=4051581, E.T. 07.12.2022, 2022, s. 16.

¹⁴⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/a.

¹⁵⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/a.

¹⁵¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/b.

¹⁵² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/c.

¹⁵³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/ç.

¹⁵⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/k.

¹⁵⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/e.

Şarj ağı işletmecilerinin kuracakları şarj istasyonlarında sürekli ve kesintisiz şarj hizmeti sunma yükümlülüğü altında bulunmaları, uygulamada piyasa aktörlerince dağıtım şirketlerinin elektrik tedarik yükümlülüğüne benzetilmektedir¹⁵⁶. Aynı şekilde, verilecek şarj hizmetinin “kesintisiz”, “sürekli” ve “kaliteli” olması gerektiği şeklindeki bu tanımlamanın söz konusu hizmeti *evrensel hizmet* tanımına yaklaştırdığı ve bu sebeple şarj ağı işletmecilerinin sorumluluklarının belirsiz hale gelmesine neden olduğu yönünde eleştiriler getirilmektedir¹⁵⁷. Şarj ağı işletmecilerinin ağlarına bağlı şarj istasyonlarında sürekli ve kesintisiz hizmet sunma yükümlülükleri otel, restoran, alışveriş merkezi (AVM) gibi işyerlerine ait otoparklarda herkesin kullanımına açık şarj istasyonlarını kapsamamaktadır. Şöyle ki, bu lokasyonlardaki şarj istasyonlarına, yönetmelik ile bağlı bulundukları işyerlerinin çalışma saatleri ile sınırlı hizmet sunmaları yönünde istisna tanınmıştır¹⁵⁸.

2.3.2.2.3 Şarj Ağı Lisansı Sahibinin Hakları

Şarj ağı işletmeci lisansı sahiplerinin şarj hizmeti faaliyetleri kapsamında sahip oldukları başlıca haklar; düzenledikleri sertifikalar vasıtasıyla şarj istasyonu kurdurma ve işletirme¹⁵⁹, elektrikli araç kullanıcıları ile sadakat sözleşmesi yapabilme¹⁶⁰ ve şarj hizmeti fiyatını serbestçe belirleme¹⁶¹ olarak sayılabilir.

EPDK’dan almış olduğu lisans ile şarj istasyonlarını bizzat kurup işletmek hakkına sahip olan şarj ağı işletmecisine, Yönetmelik tarafından bu hakkını üçüncü kişiler vasıtasıyla kullanma hakkı da tanınmıştır. Bu bağlamda, şarj ağı işletmecisi kendi nam ve hesabına şarj istasyonu kurulup işlettirilmesi amacıyla üçüncü kişilere *sertifika* verebileceği gibi, hali hazırdaki şarj istasyonlarının kendi şarj ağına bağlanması için şarj istasyonu işletmecisine sertifika da düzenleyebilir¹⁶². Şarj ağı işletmecisi ile şarj istasyonu işletmecisi arasında düzenlenen bu sertifika taraflar arasındaki hak ve yükümlülükleri belirleyen bir tür sözleşme niteliğinde olup, barındırması gereken asgari içerik ise

¹⁵⁶ Ardiyok, Ş., Kıl, İ., F., Yaldir, B., N., *Elektrikli Araç Şarj Hizmeti Yönetmeliği Yürürlüğe Girdi, Lisans Başvuruları Yolda, Rekabet ve Regülasyon*, <https://www.rekabetregulasyon.com/elektrikli-arac-sarj-hizmeti-yonetmeliği-yururluge-girdi-lisans-basvuruları-yolda/>, 2022, E.T. 28.11.2022.

¹⁵⁷ Ardiyok, Ş., Köksal, E., Kıl, İ., F., Serter, Y., S., s. 17.

¹⁵⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 23/2.

¹⁵⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/1/c.

¹⁶⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/1/ç.

¹⁶¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/1.

¹⁶² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 20/1.

Yönetmelik ile belirlenmiştir¹⁶³. Şarj istasyonu işletmecisi şarj istasyonlarını tek seferde yalnızca bir şarj ağı işletmecisinin ağına bağlama hakkına sahiptir. Fakat şarj istasyonu işletmecisinin şarj ağı işletmecisinden aldığı sertifika kapsamında aynı ağa bağlı birden fazla şarj istasyonu bulunabilir. Taraflar arasında düzenlenen sertifikanın geçerlilik süresi şarj ağı işletmeci lisansının süresinden uzun olamaz¹⁶⁴. Sertifika kapsamında şarj hizmeti sunulmasında asli sorumluluk şarj ağı işletmecisine aittir¹⁶⁵. Şarj ağı işletmeci lisansı sahibi tüzel kişi, vereceği sertifikalarla ilgili usul ve esasları düzenleme yetkisine sahip olmakla birlikte bu yetkisini Kanunun ve ilgili mevzuatın emredici hükümlerine aykırı şekilde kullanamayacağı gibi sertifikada piyasanın işleyişini bozucu düzenlemelere de yer veremez¹⁶⁶. Şarj istasyonu işletmecisi ise almış olduğu sertifika ile şarj ağı işletmecisinin gözetiminde şarj hizmeti sunulmasından sorumludur¹⁶⁷. Sertifikanın süresinin bitiminde ya da şarj ağı işletmecisi tarafından iptalinde şarj istasyonu işletmecisinin şarj hizmeti faaliyeti sona erer. Bu durumda şarj istasyonu işletmecisi başka bir şarj ağı işletmecisinden sertifika almak suretiyle onun şarj ağına bağlanarak şarj hizmeti vermeye devam edebilir¹⁶⁸. Sertifikanın süresinin bitiminde aynı tarafların söz konusu faaliyeti birlikte yürütmeye devam etmek istemeleri halinde, bu durumun sürenin uzatılması yoluyla mı yoksa yeniden bir sertifika düzenlenmesi ile mi yapılacağı hususunda Yönetmelikte açık bir hüküm bulunmamaktadır. Aksine bir düzenleme olmaması nedeniyle, kanaatimizce her iki şekilde de düzenleme yapılabilmesi mümkündür. Bu noktada vurgulanması gereken asıl husus ise şarj ağı işletmecisinin lisansının sona ermesi halinde ona bağlı sertifikaların geçerliliğinin de sona erecek olmasıdır¹⁶⁹.

Yönetmelik ile şarj ağı işletmecisine lisansı kapsamında şarj istasyonuna bütünleşik elektrik depolama ve üretim tesisi kurma hakkı tanınmıştır¹⁷⁰. Şarj istasyonlarının elektrik ihtiyacının karşılanmasını temin etmek amacıyla getirilen bu düzenlemeyle, Elektrik Piyasasında Lisanssız Elektrik Üretim Yönetmeliği kapsamında güneş, rüzgâr, biyo kütle gibi yenilenebilir enerji kaynaklarına dayalı elektrik üretim tesisi kurulabilecektir. Aynı şekilde, Elektrik Piyasasında Depolama Faaliyetleri Yönetmeliği kapsamında şarj

¹⁶³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 20/2.

¹⁶⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 20/4.

¹⁶⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 20/5.

¹⁶⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 20/3.

¹⁶⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 20/6.

¹⁶⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 20/7.

¹⁶⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 14/3.

¹⁷⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 24/1.

istasyonu bünyesinde tüketim tesisine birleşik elektrik depolama tesisi kurulması da mümkün hale getirilmiştir.

Şarj ağı işletmecisinin bir diğer önemli hakkı ise vermiş olduğu şarj hizmeti fiyatını, Yönetmelikle belirlenen sınırlar dâhilinde, serbestçe belirleyebilmesidir. Buna göre şarj ağı işletmeci lisansı sahibi tüzel kişi, esas yatırım maliyeti, amortismanlar, işletme maliyetleri, elektrik tedarik maliyeti ve vergi, pay, fon gibi yükümlülüklerinin üzerine *makul ölçüde kar* eklemek suretiyle hizmet bedelini, birim enerji fiyatı (TL/kWh) cinsinden¹⁷¹ serbestçe belirleme yetkisini haizdir¹⁷². Kanaatimizce *makul karlılık* ifadesi son derece muğlâk olup, ÇAPTUĞ'un tanımıyla *“hukuk kurallarının belirli, istikrarlı ve öngörülebilir olması, bireylerin bu kuralların kendilerine uygulanması sırasında idarece gerçekleştirilen tüm işlem ve eylemlerde devlete güven duymaları ve bu güvenin hukuk tarafından korunması”*¹⁷³ niteliğindeki hukuki güvenlik ilkesine aykırılık teşkil etmektedir. Ardıyok ve arkadaşları fiyat oluşumun EPDK tarafından yapılan tarife düzenlemelerinden ayırıştırılarak rekabetçi piyasaya bırakılması gerektiğini savunmaktadır¹⁷⁴.

Şarj hizmeti fiyatlarının birim enerji cinsinden (TL/kWh) belirlenmesinin ise tüketicilerin aldıkları hizmetin karşılığı olan bedeli basit, kolay ve karşılaştırılabilir kılması açısından tercih edildiği anlaşılmaktadır. Öte yandan bu yöntemin handikapları bulunduğu da bilinmektedir. Elektrikli araçların şarj etme hızlarının bataryanın %20 ile %80 aralığında dolu olduğu durumlarda daha uygun olduğu, %80'i aşan hallerde şarj hızının oldukça düştüğü ve bataryalara zarar verdiği göz önüne alındığında¹⁷⁵, bilinçsiz kullanıcıların zamana bağlı olmayan bir fiyatlandırma modelinde gereksiz şarj edebilecek olmaları bu handikapların en başında gelmektedir. Bu yönüyle seçilen yöntemin şarj ünitelerinin verimli ve etkin kullanılmasının önünde bir engel teşkil ettiği de söylenebilir.

¹⁷¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/1.

¹⁷² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/3.

¹⁷³ Çaptuğ, M., *Hukuki Güvenlik İlkesinin Kavramsal Gelişimi*, , Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Yıl 9, S., 17, <https://pdf.trdizin.gov.tr/pdf/dE9hcFJnUkNm dHNmNmkyUU5sM3Vzb2h3bmY0RWhBMWovZmFSTWZZeThBNU9LNU12ZG5oK0lJaEN4NjV5aFdGaXh1RDVITC8xWGcweWVIMWU4emxYTTYvY1g4RTVaT0k3Q29RVVU5c0tta1VVbzF1bUhscJwN09zY21jZG5YTjRzbC9ZR1NVaUVnTHV1VzY5eUZxcnhEdWpqNjNvWWFVbENUTlplck1KUVILMGIydUF6cVpuanNjMnE3dW1GTHo0L05OeVJkQ012MnBDanZsSzRhSVVkt1hjb0diVHdkdkQ4OG55Zm5QTkxkZFdkcCtJbEF3blAzejBKajBIZmdBRWVST0pBbGNZa2dD WmxRPT0>, E.T. 09.12.2022, 2021, s. 141.

¹⁷⁴ Ardıyok, Ş., Köksal, E., Kıl, İ., F., Serter, Y., S., s. 21.

¹⁷⁵ Tong, S., Fung, T., Klein, M., P., Weisbach, D., A., Park, J., W., *Demonstration of Reusing Electric Vehicle Battery for Solar Energy Storage and Demand Side Management*, Journal of Energy Storage, V.11, <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S2352152X17300968>, E.T. 10.12.2022, 2017, s. 200.

Şarj ağı işletmecisinin yukarıda aktarılan bedelin dışında ise kullanıcılardan her ne ad altında olursa olsun başka bir bedel tahsil etmesi yasaktır¹⁷⁶. Ancak, şarj ağı işletmecisi tarafından şarj hizmetinin tamamlandığının kullanıcıya bildirilmesi koşuluyla, şarj istasyonundan ayrılmayan kullanıcılardan ek ücret talep edilebileceği de hüküm altına alınmıştır¹⁷⁷. Burada dikkate alınması gereken nokta, talep edilebilecek olan bu ek ücretin yalnızca şarj hizmeti tamamlandıktan sonra istenebilecek olmasıdır. Bu hükmün getirilmesinin asıl amacı ise özellikle herkesin kullanımına açık şarj istasyonlarında aracını şarj ünitesine bağlayıp başından ayrılan araç sürücülerinin, şarj hizmeti tamamlanmasına rağmen aracını istasyonda bırakmaya devam ederek, bir başka kullanıcının hakkını bloke etmesinin önüne geçebilmektir.

Yönetmelik, lisans sahipleri tarafından şarj istasyonlarında uygulanan hizmet bedelinin hangi unsurlar katılarak ne şekilde oluşturulduğunun EPDK'ya bildirilmesi¹⁷⁸ ile kendi web siteleri ve diğer dijital mecralardan erişilebilecek şekilde eş zamanlı olarak kamuya duyurulmasını zorunlu kılmıştır¹⁷⁹. Ardıyok ve arkadaşları bu zorunluluğu fiyat oluşumunun dinamik bir süreç olması sebebiyle eleştirmektedir¹⁸⁰. Bunun yanı sıra ülkedeki mevcut şarj istasyonlarının gerçek zamanlı olarak görüntülenebilmesi amacıyla EPDK tarafından Yönetmeliğin 30. maddesine istinaden *serbest erişim platformu* kurulması gerekmektedir¹⁸¹. Söz konusu platformda, şarj ağlarının tamamında yer alan halka açık şarj istasyonlarının¹⁸² lokasyonlarının, şarj ünitesi sayıları, güçleri ve soket sayıları ile tiplerinin ayrıca istasyonların şarja uygunluk durumları ve ücretlerinin yer alması sağlanacaktır¹⁸³. Şarj ağı işletmecilerine ise EPDK tarafından kurulacak bu platformda yer alan verileri, belirlenen süresi içinde Kurum'a sunmaları zorunluluğu

¹⁷⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/d.

¹⁷⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/10.

¹⁷⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/5.

¹⁷⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/2.

¹⁸⁰ **Ardıyok, Ş., Köksal, E., Kıl, İ., F., Serter, Y., S., s. 21.**

¹⁸¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 30/1.

¹⁸² 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'nun 3. maddesinde serbest erişim platformunun mevcut tüm şarj istasyonlarını kapsayacak şekilde kurulması öngörülmüştür. Ancak Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nin 30. Maddesinde sadece halka açık şarj istasyonları için EPDK tarafından serbest erişim platformu kurulacağı düzenlenmiştir. Bu iki düzenleme arasındaki çelişkinin giderilmesi amacıyla, Elektrik Piyasası Kanunu ile Bazı Kanunlarda ve 375 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun Teklifi 10.12.2022 tarihinde TBMM'ye sunulmuştur. Söz konusu teklifin 7. maddesi gerekçesinde, ticari faaliyet yürütülen halka açık şarj istasyonlarının serbest erişim platformunda görüntülenmesinin şarj hizmeti piyasası açısından yeterli olduğu, ticari faaliyet konusu olmayan şarj istasyonlarına yer verilmesine ayrıca gerek bulunmadığı belirtilmiştir. <https://www.kamunet.net/amp/ekonomi/elektrik-piyasasi-kanunu-ile-bazi-kanunlarda-ve-375-sayili-kanun-hukmunde-kararnamede-degisiklik-yapilmasina-dair-kanun-teklifi-10-aralik-2922-h8900.html>, E.T. 18.12.2022.

¹⁸³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 30/2.

getirilmiştir.¹⁸⁴ Bu zorunluluk kapsamında şarj ağı işletmecileri lisanslarının yürürlük tarihinden itibaren en geç bir ay içinde serbest erişim platformunda yayımlanacak bilgileri tam ve doğru olarak sağlayacak bir sistem geliştirmekle yükümlüdürler¹⁸⁵. Getirilen bu düzenlemelerin uygulamada tüketici lehine şeffaflık sağlayacağı öngörülmekle birlikte zaman içerisinde bu şeffaflığın oligopolistik fiyatlandırmaya dönüşerek piyasada rekabeti ortadan kaldıran tek fiyat uygulamasına neden olması ihtimali olduğu da göz ardı edilmemelidir¹⁸⁶.

Her ne kadar Yönetmelik kapsamında ilgili piyasada şarj hizmeti fiyatlarının şarj ağı işletmecilerince serbestçe belirlenebileceği düzenlenmiş olsa da, belirlenen fiyatların rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıdığı ya da şarj ağı ve şarj istasyonu işletmecilerince rekabeti bozucu eylemlerin yapıldığının tespit edilmesi halinde EPDK'ya her seferinde üç ayı aşmamak üzere bölgesel veya ulusal düzeyde taban ve/veya tavan fiyat uygulaması yaparak piyasaya müdahale etme yetkisi verilmiştir¹⁸⁷.

Şarj ağı işletmecilerine yönetmelik ile şarj ağlarına yeni şarj istasyonları ekleme ya da hali hazırda ağına bağlı bir şarj istasyonunu ağından çıkartma olanağı tanınmıştır. Şarj ağının genişletilmesi ve daraltılması başlıklı 17. madde hükmü, her iki halde de şarj ağı işletmecisinin bu yöndeki talebini elektronik ortamda Kurum'a bildirmesi gerekliliğini düzenlemektedir¹⁸⁸. Bu bağlamda, Kurum kendisine yapılan talebi on iş günü içerisinde sonuçlandırıp, kararını şarj ağı işletmecisine yine elektronik ortamda bildirir. Sonucun olumlu olması halinde, söz konusu şarj istasyonu şarj ağı işletmecisinin ağına bağlanır ve serbest erişim platformunda yayımlanır¹⁸⁹. Şarj istasyonunun şarj ağından çıkartılması taleplerinin ise hem Kurum'a hem de şebeke işletmecisine bildirilmesi zorunludur¹⁹⁰. Birlikte çalışabilirlik¹⁹¹ kapsamında şarj ağına bağlı şarj istasyonlarının birbirleriyle ve iletim ve dağıtım sistemleri ile etkili ve uyumlu bir sistem içerisinde çalışmasının temin edilmesi de gerekmektedir.

¹⁸⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 30/son.

¹⁸⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/1.

¹⁸⁶ Ardiyok, Ş., Kıl, İ., F., Yaldir, B., N., <https://www.rekabetregulasyon.com/elektrikli-arac-sarj-hizmeti-yonetmeli-yururluge-girdi-lisans-basvurulari-yolda/>, E.T. 09.12.2022.

¹⁸⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 26.

¹⁸⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 17/1.

¹⁸⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 17/2.

¹⁹⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 17/3.

¹⁹¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 19/1 ve 2.

Lisans sahibi şarj ağı işletmecilerine tanınan bir diğer hak ise kullanıcılarıyla karşılıklı sadakat sözleşmesi akdedebilmektir¹⁹². Yönetmelikte sadakat sözleşmesi son derece basit ve ayrıntıdan uzak bir dille düzenlenmiş olup, kullanıcı tarafından şarj ağı işletmecisine yazılı ya da kurumsal iletişim kanalları vasıtasıyla başvurulması ile sözleşmenin yapılabileceği belirtilmekle yetinilmiştir. Sözleşmenin yazılı ya da mesafeli olarak yapılması geçerlilik şartı olarak düzenlenmiştir¹⁹³. İkincil düzenleme yapılırken metinde kullanılan sadakat sözleşmesi terimi ile şarj ağı işletmecilerinin kullanıcılarını üyelik benzeri bir sistemle farklı fiyat avantajlarından yararlandırabilmesinin önünün açılmak istendiği anlaşılmaktadır. Dolayısıyla sadakat sözleşmesi terimi ile 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu'nda düzenlenen hizmet sözleşmelerine ilişkin işçinin işverene sadakat borcu veya eser sözleşmelerindeki yüklenicinin sadakat borcu düzenlemelerinin kastedilmediğinin altı çizilmelidir.

Yönetmelikte sadakat sözleşmesi yapılmak suretiyle şarj ağı işletmecileri tarafından sözleşme akdedilen kullanıcılara münhasır farklı şarj hizmeti fiyatı belirlenebilmesine imkân tanınmıştır¹⁹⁴. Ancak bu imkândan yararlanılırken fiyat dengesinin sadakat sözleşmesi yapmamış kullanıcılar aleyhine bozulmasının önüne geçebilmek maksadıyla Yönetmelikte, şarj hizmeti fiyatının sadakat sözleşmesi akdedilen kullanıcılara uygulanan en düşük fiyatın %25'inden fazla olamayacağı hüküm altına alınmıştır¹⁹⁵.

2.3.2.3 Kullanıcıların Hak ve Yükümlülükleri

Yönetmelik, kullanıcıların şarj hizmeti sunan halka açık tüm şarj istasyonlarından eşit durumdaki diğer kullanıcılarla aynı koşullarda hizmet alımını şart koşmuştur¹⁹⁶. Kullanıcıların şarj hizmeti alabilmesi için öncelikle araçlarını bu hizmeti almaya hazır hale getirmesi gerektiği belirtilerek, şarj ağı işletmecisi ile şarj istasyonu işletmecisinin edimlerini yerine getirme yükümlülüklerinin bu andan itibaren başlayacağı düzenlenmiştir¹⁹⁷. Ayrıca, Yönetmelikte şarj ağı işletmecisi ile sadakat sözleşmesi akdetmemiş kullanıcıların hizmet alımı esnasında talep edilen bilgileri doğru ve eksiksiz

¹⁹² Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/ç.

¹⁹³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 29/1.

¹⁹⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 29/3.

¹⁹⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/2/7.

¹⁹⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 27/1.

¹⁹⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 27/4.

olarak vermesi yükümlülüğü bulunduğu da düzenlenmiştir¹⁹⁸. Ancak bu halde kullanıcılar tarafından hangi bilgilerin verilmesi gerektiği hususuna yönelik bir düzenleme getirilmeyerek hukuki boşluk yaratıldığı düşünülmektedir. Kaldı ki bu noktada 6698 Sayılı Kişisel Verilerin Korunması Kanunu hükümlerinin göz önünde tutulması isabetli olacaktır.

2.3.3 Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğiyle Getirilen Düzenlemeler

O zamanki adıyla Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan ve 03.07.2017 tarihli, 30113 sayılı R.G’de yayımlanarak yürürlüğe giren Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği’nin akaryakıt servis istasyonlarını düzenleyen 35. maddesinin 4. fıkrasıyla “*elektrik enerjisi ile çalışan araçların şarj edebilmesi için, ilgili elektrik kurumunun olumlu görüşü ile otoparklar, akaryakıt istasyonları veya diğer uygun yerlerde elektrikli araç şarj yeri yapılabilir.*” hükmü getirilmiştir. Bu bağlamda herhangi bir imar planı değişikliğine gerek olmaksızın otopark ve akaryakıt istasyonları başta olmak üzere uygun diğer alanlara şarj yeri yapılabilmesi mümkündür¹⁹⁹. Yönetmelikte şarj yeri ile kastedilen hususun ise Şarj Hizmeti Yönetmeliği kapsamında şarj ünitesi ve şarj istasyonu olduğu değerlendirilmektedir. Ayrıca, elektrikli araçların şarj istasyonlarına yönelik bu düzenlemenin akaryakıt istasyonları başlığı altından çıkartılarak, başlı başına yeni bir madde ile düzenlenmesinin daha doğru olacağı kanaatindeyiz. Zira her ne kadar madde başlığı akaryakıt servis istasyonları olsa da madde metninde bu istasyonlar haricindeki otopark ve diğer uygun alanlarda şarj yeri yapılabileceği düzenlendiğinden, elektrikli araç şarj istasyonlarının sadece akaryakıt istasyonlarına has düzenlenmediği ortadadır. Nitekim şarj istasyonlarının akaryakıt servis istasyonları ile herhangi bir teknik bağlantısı da bulunmamaktadır. Bu nedenle Yönetmelikte elektrikli araç şarj istasyonları başlıklı ayrı bir madde düzenlemesine ihtiyaç olduğu açıktır.

2.3.4 Otopark Yönetmeliğiyle Getirilen Düzenlemeler

Elektrikli araçların otoparklarda şarj edebilmelerine ilişkin düzenleme, 31434 Sayılı R.G.’de yayımlanan Otopark Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğin 3. maddesi ile 2021 yılında getirilmiştir. Bu madde kapsamında Otopark Yönetmeliğinin 5.

¹⁹⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 27/2.

¹⁹⁹ Altınok, A., Z., Şarj İstasyonlarının Türkiye ve Dünyadaki Hukuki Düzenlemeleri, <https://www.tehad.org/2021/02/14/sarj-istasyonlari-turkiye-ve-dunyadaki-hukuki-duzenlemeleri/>, E.T. 12.12.2022.

maddesine eklenen j fıkrası ile yeni yapılacak yapılarda zorunlu otopark adedi 20 ve üzerinde ise yapı ruhsatı başvurularında zorunlu otopark alanlarının bir adetten az olmamak üzere en az %5'nin elektrikli araçlara uygun olarak düzenlenmesi şartı getirilmiştir²⁰⁰. Benzer şekilde söz konusu yönetmeliğin 6. maddesinin 5. fıkrasında, yeni yapılacak olan bölge ve genel otoparklar ile AVM'lere ait otoparklarda toplam araç park yeri sayısının en az %10'unun elektrikli araçlara uygun olarak düzenlenmesi hükmü getirilmiştir. Yönetmelik ile kurulacak şarj ünitelerinin güçlerine ilişkin de düzenleme getirilmiş olup, otuzbin m² den büyük AVM'lerde en az bir, yetmişbin m² den büyük AVM'lerde ise en az ikisi hızlı şarj ünitesi olması zorunlu kılınmıştır²⁰¹. Otopark Yönetmeliği ile getirilen bu düzenlemenin, AB'nin bu konudaki temel düzenlemesi olan 2014/94 sayılı *Alternatif Yakıt Altyapısı Direktifi*'ne paralel şekilde her on adet elektrikli araç için bir şarj istasyonu kurulması zorunluluğu olarak değiştirilmesinin daha doğru olacağı düşünülmektedir.

²⁰⁰ Otopark Yönetmeliği, Madde 5/j.

²⁰¹ Otopark Yönetmeliği Madde 6/5.

İKİNCİ BÖLÜM

ELEKTRİKLİ ARAÇ ŞARJ HİZMETİNDEN DOĞAN HUKUKİ İLİŞKİLERİN BENZER HUKUKİ KAVRAMLARLA KARŞILAŞTIRMALI OLARAK DEĞERLENDİRİLMESİ

A. Şarj Hizmeti Kapsamındaki Elektrik Temininin Enerji Sağlama Sözleşmeleri Açısından Değerlendirilmesi

Sekonder bir enerji kaynağı olan elektrik, doğada kendiliğinden bulunmadığı gibi elde edilmesi için de bir takım faaliyetlerin yapılması gereken bir enerji türüdür. Her ne kadar günümüzde elektriğin depolanmasına yönelik teknolojik gelişmeler hızlanmış olsa da yüksek maliyetli olması nedeniyle doğal gaz ve petrol kadar kolay depolanamadığından, üretildiği anda tüketilmesi zorunludur. Aksi takdirde boşa giden bir üretim söz konusu olacağından, üretilen elektriğin derhal tüketilmesi önemli bir gerekliliktir. İşte elektriğin bu özellikleri onu ticarete konu bir “mal” olarak doğal gaz ve petrolden ayırır²⁰².

Üretim anında elektriğin yüksek voltajlı olması nedeniyle tüketicilerin kullanımına sunulmadan önce voltajının düşürülmesi gerekmektedir. İletim hatları vasıtasıyla voltajının düşürüleceği dağıtım merkezlerine ulaştırılan elektrik, voltajın düşürülmesinin akabinde dağıtım hatları vasıtasıyla tüketiciye arz edilir. Elektrik pazarını diğer ürün pazarlarından ayıran temel fark da üretim, iletim ve dağıtım hatlarından oluşan bu nakil sistemidir²⁰³. Böylesine bir şebeke sisteminde ise şebeke unsuruna (dağıtım ve iletim) bağlı çok sayıda sözleşme oluşması kaçınılmazdır. Literatürde enerji sağlama sözleşmeleri olarak adlandırılan bu sözleşmeleri;

- Perakende satış sözleşmeleri,
- İkili anlaşmalar,
- Piyasa katılım anlaşmaları (dengeleme uzlaştırma mekanizması çerçevesinde),
- Yan hizmet anlaşmaları,

²⁰² Ayrancı, H., *Enerji Sözleşmeleri*, Yetkin Yay., Ankara, 2010, s. 39.

²⁰³ Aslan, İ., Y., Altınay, G., Ilıcak, A., Önal, E., Katırcıoğlu, E., Ardiyok, Ş., Gültekin, B., Akçaoğlu, C., *Enerji Hukuku*, c. 1, Elektrik Piyasasında Rekabet ve Regülasyon, Ekin Yay., Bursa, 2007, s. 284.

- Son kaynak tedarik anlaşmaları

olarak sıralamak mümkündür²⁰⁴. Şarj hizmeti piyasası açısından bakıldığında söz konusu hizmetin içerisinde elektrik temininin yer aldığı da düşünüldüğünde, yukarıda sayılan enerji sağlama sözleşmelerinden konumuza en uygun nitelikte olan ikili anlaşmalar özelinde elektrik temini açıklanmaya çalışılmıştır. Bu açıdan öncelikle aşağıda genel olarak enerji sağlama sözleşmelerinin hukuki niteliğinden ve özelliklerinden bahsedilmiş, ardından şarj hizmeti kapsamında elektrik tedarikinin ikili anlaşmalar kapsamında değerlendirilip değerlendirilemeyeceği incelenmiştir.

1. Enerji Sağlama Sözleşmelerinin Hukuki Niteliği

Enerji sağlama sözleşmelerinin hukuki niteliğine girilmesinden önce bir mal olarak elektriğin hukuki niteliği üzerinde kısaca durulmasında fayda vardır. Elektriğin hukuki niteliğine ilişkin mevzuatımızda doğrudan bir düzenleme söz konusu değildir. Bu bakımdan elektriğin bir noktadan başka bir noktaya nakledilebildiği göz önüne alındığında, taşınır mülkiyetini düzenleyen TMK'nın 762. maddesi belirleyicidir²⁰⁵. Nitekim söz konusu maddede geçen *nitelikleri itibarıyla taşınabilen maddi şeyler ile taşınmaz mülkiyetinin kapsamına girmeyen doğal güçler* ifadesi elektriğin de taşınır bir mal olduğu sonucunu ortaya çıkarmaktadır²⁰⁶. Elektriğin taşınır bir mal olmasının doğal sonucu ise satış sözleşmesine yani mülkiyetin devrine konu olabilmesidir.²⁰⁷ Bir enerji kaynağı olan elektriğin taşınır bir mal olarak satış sözleşmesine konu olabilmesi, enerji sağlama sözleşmelerinin de satış sözleşmesi kapsamında tanımlanıp tanımlanamayacağı sorusunu akıllara getirmektedir. Enerji sağlama sözleşmelerinin hukuki niteliğinin belirlenmesinde öncelikle bu sözleşmelerin kurulması ile ne amaçlandığının ortaya konulması önemlidir. Bu açıdan, enerji satım sözleşmesi ile satıcı belli bir miktar enerjinin mülkiyetini alıcıya devretmekle, alıcı ise bedelini ödemekle yükümlüdür. Bu yönüyle incelendiğinde enerji sağlama sözleşmeleri TBK'nın 207. maddesinde tanımlanan satış sözleşmesine

²⁰⁴ Özel, Ç., Büyüktanır, Ö., B., G., Özel, F., *Elektrik Piyasalarında Elektrik Sağlama Amaçlı Sözleşmeler*, Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, c., 8, Sayı Özel, 2013, s. 2093.

²⁰⁵ Günal, N., *Enerji Sağlama Sözleşmelerinde İfa Engelleri*, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2020, s. 28.

²⁰⁶ 4721 sayılı Türk Medeni Kanunu, Madde 762; "Taşınır mülkiyetinin konusu, nitelikleri itibarıyla taşınabilen maddi şeyler ile edinmeye elverişli olan ve taşınmaz mülkiyetinin kapsamına girmeyen doğal güçlerdir."

²⁰⁷ Günal, N., s. 29.

benzemektedir²⁰⁸. Tam iki tarafa borç yükleyen bir sözleşme olan satış sözleşmesi, sözleşme konusunun miktar yönünden tam ve kesin olarak belirlenmiş olması şartını taşımadığı gibi bedelin de sözleşmenin kurulması anında saptanmış olması zorunluluğunu barındırmamaktadır. Şu halde sözleşme ile taahhüt edilen mal ve bedelin belirlenebilir durumda olması, sözleşmenin kurulması açısından yeterlidir²⁰⁹. Enerji sağlama sözleşmelerinin satım sözleşmesi niteliğinden uzaklaştığı nokta ise enerjinin teslimi ile edimin sona ermemesidir. Zira enerji sağlayıcısının bu enerjiyi sürekli hazır bulundurma edimi de bulunmaktadır. Bu açıdan değerlendirildiğinde ise enerji sağlama sözleşmelerinin satış sözleşmelerinden farklı olarak hizmet sağlama sözleşmesi olduğu görüşü ortaya çıkmaktadır²¹⁰.

Elektriğin taşınır bir mal değil de hizmet olduğu fikrine dayanan hizmet sağlama sözleşmesi görüşü, temel olarak elektriğin bir kamu hizmeti olduğu düşüncesinden hareketle yola çıkmaktadır. Kamu hizmeti ise gerek yargı kararları gerekse doktrinde benzer şekillerde tanımlanmakla birlikte, Anayasa Mahkemesi'nin 1996 tarihli kararında açıklandığı üzere, *“Devlet ya da diğer kamu tüzel kişileri tarafından ya da bunların gözetim ve denetimi altında, genel ve ortak gereksinimleri karşılamak, kamu yararı ya da çıkarını sağlamak için yapılan ve topluma sunulmuş bulunan sürekli ve düzenli etkinlikleri”*²¹¹ içeren bir kavramdır.²¹² EPK'da elektriğin kamu hizmeti olup olmadığına yönelik açık bir düzenleme bulunmamaktadır. Dolayısıyla öncelikle bir hizmetin kamu hizmeti olarak nitelendirilebilmesi için kanunlar tarafından o hizmetin ne şekilde düzenlenmiş olduğunun araştırılması gereklidir. Şu halde elektrik piyasası faaliyetlerinin kanunlarda ve yargı kararlarında ne olarak tanımlandığı meselesi önem kazanmaktadır.²¹³ Ülkemizde 1980 öncesi dönemde elektrik piyasasını oluşturan üretim, iletim ve dağıtım faaliyetleri devlet tarafından tekel olarak yürütülen kamu hizmetleriydi. Bu dönemde elektriğin kamu hizmeti olarak nitelendirilmiş olması, elektrik sağlama sözleşmelerinin de hizmet sağlama sözleşmesi olarak görülmesi sonucunu doğuruyordu.²¹⁴ Ancak 1980 sonrası dönemde başlayan ve giderek yaygınlaşan özelleştirmeler ile birlikte meydana

²⁰⁸ **Yakın, E.**, *Enerji Satım Sözleşmeleri Özelinde Sözleşme Hukuku'nda Take Or Pay ile Take And Pay Kayıtları*, Ankara Barosu Dergisi, S. 3, 2020, s. 297.

²⁰⁹ **Ayrancı, H.**, s. 140.

²¹⁰ **Ayrancı, H.**, s. 147.

²¹¹ Anayasa Mahkemesi T., 9.12.1994, E. 1994/43 K. 1994/42-2 sayılı kararı, RG. 24.1.1995, S. 22181.

²¹² **İşksungur, Ö. D.**, *Elektriğin Hukuki Niteliği*, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. 15, S. 3-4, 2011, s. 260.

²¹³ **İşksungur, Ö. D.**, s. 261.

²¹⁴ **Çavuşoğlu, G., F.**, *Elektrik Dağıtım Hizmetlerinin Özelleştirilmesi Hakkında Kısa Bir Değerlendirme*, Fasikül Hukuk Dergisi, c. 10, S. 109, 2018, s. 34-41.

gelen yeni enerji piyasasında, elektriği mal olarak kabul eden satış sözleşmesi ile elektrik bağlantısını hizmet kabul eden bağlantı ve sistem anlaşmaları birbirinden ayırmış ve enerji sağlamanın hizmet edimi niteliğinde sayılabilecek kısmı özelleştirmeye tabi tutularak dağıtım şirketlerinin yetkisine verilmiştir²¹⁵. Dağıtım faaliyetinin özel kişilere devredilmiş olması verilen hizmetin kamu hizmeti niteliğinde olmasını değiştirmemektedir. Nitekim elektrik piyasasını düzenleyen EPK'nın 1. maddesi uyarınca elektrik enerjisinin tüketicilere sürekli, kaliteli, çevreyle uyumlu ve düşük maliyetli olarak sunulabilmesi amacı düzenlenmiş olup, bu amaç için elektrik piyasası faaliyetlerinin rekabet ortamında özel hukuk hükümlerine göre düzenlenmesi gerekliliği hüküm altına alınmıştır²¹⁶. Söz konusu madde gereğince elektrik enerjisinin sürekli ve kaliteli olarak sunulmasına yönelik bu düzenleme elektriğin kamu hizmeti olması niteliğinin de devam ettiğini göstermektedir. Dolayısıyla günümüzde enerji sağlama sözleşmelerinin elektriği hem mal hem hizmet olarak nitelendiren bu özelliği nedeniyle doktrinde sui generis bir sözleşme türü olduğu savunulmaktadır²¹⁷.

Bu görüşe göre, enerji sağlama sözleşmelerinde edimlerden biri olan elektrik enerjisini sürekli hazır etme yükümlülüğü onu satış sözleşmesinden uzaklaştırmaktadır. Sözleşme konusu elektriğin ekonomik değeri ancak diğer teknik edimlerinin de yerine getirilmesi ile ortaya çıkmaktadır. Bu özelliği ise enerji sağlama sözleşmelerinin hizmet niteliğini vurgulamaktadır. Kaldı ki, elektrik enerjisinin sadece satım sözleşmesine konu edilmesi ile taraflarca ulaşılmak istenen amaca varılamamaktadır. Bir örnek ile açıklamak gerekirse; perakende satış şirketi tarafından elektriğin tüketiciye satılması ile enerji kullanılabilir hale gelmemekte yani sözleşmenin tarafı olan perakende satış şirketi edimini ifa etmiş ve sorumluluktan kurtulmuş olmamaktadır. Edimin ifa edilmiş sayılabilmesi için beraberinde dağıtım şirketinin bağlanma ve sistem kullanma anlaşmasından doğan edimlerini de yerine getirmiş olması gerekmektedir. Kısacası, enerji sağlama sözleşmelerinde bir sözleşmeler ağı söz konusu olup, hepsi bir arada yorumlandığında söz konusu sözleşmelerin kendine özgü, atipik (sui generis) sözleşmeler olduğu görüşü ortaya çıkmaktadır²¹⁸.

²¹⁵ Ayrancı, H., s. 148.

²¹⁶ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu Madde 1/1.

²¹⁷ Ayrancı, H., s. 150.

²¹⁸ Ayrancı, H., s. 150-152.

2. Enerji Sağlama Sözleşmesinin Özellikleri

Genel olarak enerji sağlama sözleşmelerinde belli bir bedel karşılığında enerjinin diğer tarafa kullanılması söz konusudur. Dolayısıyla bu sözleşmelerin en temel özelliğinin yararlandırma olduğu söylenebilir. Sözleşme konusunun diğer yana yararlandırılması veya kullanılmasıyla, diğer yanın bunun için bedel ödemesi sözleşmenin asli unsurlarını teşkil etmektedir. Edimlerin bu şekilde karşılıklılık içermesi ise enerji sağlama sözleşmelerinin tam iki tarafa borç yükleyen sözleşme olduğu sonucunu doğurmaktadır²¹⁹.

Enerji sağlama sözleşmelerinin diğer bir özelliği ise sürekli bir borç ilişkisi barındırıyor olmalarıdır. Bu sözleşmeler ile amaçlanan edimlerin bir defaya mahsus olarak değil, belirli ya da belirsiz bir süre boyunca sürekli olarak yerine getirilmesidir. Nitekim enerji sağlama sözleşmelerini satış sözleşmesinden ayıran en önemli farklardan biri de budur²²⁰. Alıcının her enerji kullanım talebi sözleşmenin yeniden kurulması sonucuna yol açmaktadır²²¹. Bu nedenle ani edimli sözleşmelere göre taraflar arasında zaman içinde gittikçe çoğalan bir güven ilişkisi doğması söz konusu olmaktadır. Bu da enerji sağlama sözleşmelerinin sona erdirilmesinde, ani edimli sözleşmelerden oldukça farklı olarak bir takım özel bildirim yükümlülüklerinin yerine getirilmesine ve bunların ihlalleri halinde ise tazminat sorumluluğuna yol açmaktadır²²².

3. Şarj Hizmeti Kapsamındaki Elektrik Temininin İkili Anlaşmalar Kapsamında Olup Olmadığının Değerlendirilmesi

Yukarıda enerji sağlama sözleşmelerinden genel olarak bahsedilirken, bu sözleşmelerin birden fazla türü olduğu aktarılmıştı. Şarj hizmeti kapsamında elektrik temininin değerlendirilmesi açısından enerji sağlama sözleşmelerinin türleri arasından konumuz açısından önem arz etmesi hasebiyle ikili anlaşmalar üzerinde durulması gerekli görülmüştür.

²¹⁹ Günal, N., s. 48.

²²⁰ Özel, Ç., Büyüktanır, Ö., B., G., Özel, F., s. 2112.

²²¹ Ayrancı, H., s. 153.

²²² Özel, Ç., Büyüktanır, Ö., B., G., Özel, F., s. 2112.

EPK'nın 3/1/j ve Elektrik Piyasası Tüketici Hizmetleri Yönetmeliği'nin 4/1/k maddelerine göre ikili anlaşmalar gerçek ve tüzel kişiler arasında özel hukuk hükümlerine tabi olarak, elektrik enerjisi ve/veya kapasitenin alınıp satılmasına dair yapılan ve Kurul onayına tabi olmayan ticari anlaşmalar olarak tanımlanmıştır²²³. İkili anlaşmalar iletim sistemine doğrudan bağlanan serbest tüketicilerle üreticiler ya da serbest tüketicilerle tedarikçiler arasında akdedilebilir²²⁴. Bu kapsamda elektrik piyasasında serbest tüketici kavramının ne olduğuna da atıfta bulunmak gereklidir. EPK'nın 3/1/z/cc maddesine göre serbest tüketici Kurul tarafından belirlenen elektrik enerjisi miktarından daha fazla tüketimde bulunan veya iletim sistemine doğrudan bağlı olan veya organize sanayi bölgesi tüzel kişiliğini haiz olduğu için tedarikçisini seçme hakkına sahip olan gerçek veya tüzel kişilere verilen addır²²⁵. İkili anlaşmaların dağıtım şirketleri ile serbest tüketicilerle tedarikçiler arasında yapılması da mümkündür²²⁶.

Elektrik sağlama sözleşmelerinin bir türü olan ikili anlaşmalar, tam iki tarafa borç yükleyen, sürekli bir borç ilişkisi doğuran, rızai sözleşmelerdir. Tarafların asli yükümlülükleri; tedarikçinin elektrik enerjisi ve/veya kapasite sağlaması, karşı tarafın ise bedel ödemeyi üstlenmesidir. Bedelin taraflarca serbestçe belirlenmesi mümkündür. Enerji sağlama sözleşmelerinin belirleyici özelliklerinden olan enerjiyi daima hazır bulundurma yükümlülüğü ikili anlaşmalarda tedarikçi için de söz konusudur²²⁷.

Şarj hizmeti kapsamında bir elektrik alış verişi olmakla birlikte, ülkemizde geliştirilen kurgu ile birlikte; şarj ağı işletmeci lisansı sahibi ile şarj ağı hizmetinin tüketicisi ya da bir başka ifadeyle elektrikli araç kullanıcısı arasında yukarıda sıralanan elektrik anlaşmalarından farklı bir hizmet sözleşmesi ihdas edildiği görülmektedir. Elektrik piyasasında üretim lisansı sahibi santraller ile tedarik lisansı sahibi tüzel kişiler arasında, tedarik lisansı sahibi tüzel kişiler ile diğer tedarik lisansı sahibi tüzel kişiler arasında ikili anlaşmalar yoluyla elektrik alış verişi olduğu yukarıdaki açıklamalarımızda yer almaktadır. Şarj ağı işletmeci lisansı sahibi tüzel kişinin, ikili anlaşma yoluyla elektrik tedarik lisansı

²²³ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu Madde 3/1/j ve 30.05.2018 tarihli, 30436 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Elektrik Piyasası Tüketici Hizmetleri Yönetmeliği Madde 4/1/k.

²²⁴ **Günel, N.**, s. 40.

²²⁵ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu Madde 3/1/z/cc ve 30.05.2018 tarihli, 30436 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Elektrik Piyasası Tüketici Hizmetleri Yönetmeliği Madde 4/1/çç.

²²⁶ **Günel, N.**, s. 40.

²²⁷ **Kayıkçı, M., S., Büyükkorkmaz, G., Elektrik Tedarik Sözleşmeleri, Mondaq Articles, <https://www.mondaq.com/turkey/government-contracts-procurement--ppp/1222566/elektrik-tedarik-s%C3%B6zle%C5%9Fmeleri>, E.T. 21.03.2023.**

sahibi tüzel kişiden elektrik temin etmesi de bu anlamda mümkündür. Öte yandan şarj hizmeti kapsamında ikili anlaşma silsilesinin sona erdiği ve şarj hizmeti lisans sahibinin kullanıcıya şarj hizmeti sunduğu, elektriğin ise bu hizmetin sadece bir unsuru haline geldiği görülmektedir. Enerji sağlama sözleşmelerinde tedarikçinin elektriği sürekli, kesintisiz, kaliteli ve kullanıma hazır halde tutması yükümlülüğü, Şarj Hizmeti Yönetmeliği ile şarj ağı işletmeci lisansı sahibi tüzel kişilere getirilen şarj hizmetinin kesintisiz, sürekli ve kaliteli olması gerektiği şeklindeki yükümlülük ile benzerlik taşımaktadır. Yükümlülükler arası getirilen bu benzerliğin önceki açıklamalarımızda da aktarmış olduğumuz gibi elektriğin aynı zamanda bir kamu hizmeti olması özelliğinden kaynaklandığı düşünülmektedir.

B. Şarj Ağı İşletmecisi ile Şarj İstasyonu İşletmecisi Arasındaki İlişkinin Akaryakıt Dağıtıcısı ile Bayi İlişkisi Kapsamında Değerlendirilmesi

1. Genel Olarak

Sözlükte bir merkezden çeşitli yerlere gönderme işi²²⁸ olarak tanımlanan *dağıtım* faaliyeti ticaretin doğuşu kadar eski bir faaliyettir. Ürünün üreticiden son kullanıcıya ulaştırılması dağıtım faaliyeti ile yapıldığından, tedarik zincirindeki taraflar arasında dağıtım sözleşmeleri akdedilir²²⁹. Dağıtım sözleşmesi ile dağıtıcı ürünü önce satın alıp sonra tekrar satar. Buradaki alım ve satım sözleşmelerinin bir tarafı daima dağıtıcıyken, karşı taraf ilk sözleşmede akit sağlayıcı, ikincide ise tüketicidir²³⁰. Dağıtım sözleşmeleri genel olarak bakıldığında çerçeve anlaşmalar kavramı içinde değerlendirilir. Bu bağlamda dağıtım sözleşmeleri ile sağlayıcı veya bir üst dağıtıcı ile bir alttaki pazarda faaliyet gösteren dağıtıcısı arasındaki hukuki ilişkinin esaslı unsurları belirlenir. Dağıtıcı, kendi masraflarını ve karını ürünün satışından elde ettiği için sözleşme kapsamında aldığı ürünlerin satışını artırmak gayesi taşır. Bu gayeyi temin edebilmek içinse sözleşme süresince belirli yatırımlar yapar. Dolayısıyla dağıtıcının bu yatırımlarının tamamlanması ve geri dönüşlerinin sağlanabilmesi için belirli bir süre gerekmektedir. Dağıtım sözleşmelerinin bu özelliği doktrinde süreklilik olarak anılmaktadır. Dağıtıcılar, üretici

²²⁸ TDK Güncel Sözlük, <https://sozluk.gov.tr/>, E.T. 13.12.2022.

²²⁹ Karauz, A., K., *Akaryakıt Bayilik Sözleşmeleri*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yayınlanmış Doktora Tezi, Antalya, 2015, s. 13.

²³⁰ Karauz, A., K., s. 12.

veya sağlayıcıdan hukuki ve ekonomik anlamda bağımsız olduklarından, dağıtım sözleşmesi ile üstlendikleri yükümlülükleri de kendi nam ve hesaplarına yaparlar. Bir başka ifade ile dağıtıcılar, üretici ya da sağlayıcıdan satın aldıkları ürünleri kendi ad ve hesaplarına yeniden satarlar. Üretici veya sağlayıcının bu bağımsız dağıtım sistemi kapsamında ürünlerinin satılmasından elde ettikleri fayda ise kendilerini tamamen üretime, yeni ürün geliştirmeye ve var olan ürünlerini iyileştirmeye adayabilmeleridir²³¹.

Dağıtım sözleşmeleri bünyesinde bayilik, franchising ve tek satıcılık sözleşmeleri yer alır²³². Türk hukukunda yasal tanımı bulunmayan bayilik sözleşmesi doktrinde şu şekilde tanımlanmıştır; “çerçeve niteliğinde, sürekli öyle bir sözleşmedir ki üretici, malların tamamını veya bir kısmını belirli bir bölgede satmak üzere bayiye göndermeyi, buna karşılık olarak bayi de üreticinin dağıtım ağına dâhil olarak sözleşme konusu mal veya hizmeti kendi adına ve hesabına satmak ve bu mal ile hizmetlerin sürümünü artıracak faaliyetlerde bulunmak yükümlülüğünü üstlenir.”²³³ İsimsiz sözleşmelerden biri olarak değerlendirilen bayilik sözleşmesi ile üretici, tek bir bayiye anlaşarak alt bayilerden oluşan dağıtım sistemi kurma yetkisini münhasıran ona verebileceği gibi, kendisinin atadığı bir sağlayıcı ile anlaşarak alt bayilikler kurma yetkisini o sağlayıcıya da verebilir²³⁴. Bahsedilen ilk durumda bayilik sözleşmesi üretici ile doğrudan münhasır yetkili bayi arasında kurulurken, ikinci halde üretici ile sağlayıcı arasında akdedilmektedir.

Modern ekonomik hayatın getirilerinden birisi olan franchise sözleşmesi, dilimizde ve hukukumuzda tam karşılığı bulunmadığından aynı isimle anılan, franchise alan ve franchise veren arasında kurulan kendine özgü (*sui generis*) bir diğer isimsiz sözleşmedir²³⁵. Yargıtay’a göre, “*Franchising, bir ürün veya hizmetin imtiyaz hakkına sahip tarafın belirli bir süre şart ve sınırlamalar dahilinde işin yönetim ve organizasyonuna ilişkin bilgi ve destek sağlamak suretiyle imtiyaz hakkına konu ticari işleri yürütmek üzere ikinci tarafa verdiği imtiyazdan doğan uzun dönemli ve sürekli bir iş*

²³¹ Aşcıoğlu, M., K., *Rekabet Hukuku ve Dağıtım Sözleşmeleri*, Adalet Yay., Ankara, 2011, s. 4-7.

²³² Alkaç, S., E., S., *Akaryakıt İstasyonu Bayilik Sözleşmesi*, On İki Levha Yay., İstanbul, 2017, s. 19.

²³³ Nurcu, İ., E., *Bayilik Sözleşmesi*, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD., Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2019, s. 16.

²³⁴ Nurcu, İ., E., s. 6.

²³⁵ Eren, F., *Borçlar Hukuku Özel Hükümler*, Yetkin Yay., 8. Baskı, Ankara, 2020, s. 979.

*ilişkileri bütünü olup, birbirinden bağımsız iki taraf arasında meydana getiren sözleşmesel ilişkidir*²³⁶. ”

Dağıtım sözleşmeleri bünyesinde yer alan bir diğer çerçeve niteliğinde ve isimsiz sözleşme ise tek satıcılık sözleşmesidir. EREN’e göre tek satıcılık sözleşmesi, “*yapımcı ile tek satıcı arasındaki hukuki ilişkiyi düzenleyen, tam iki tarafa borç yükleyen ve yapımcının ürettiği malın tamamını veya bir kısmını belirli bir bölgede, belirli bir süre tekel hakkına sahip olarak satmak üzere tek satıcıya teslim etmeyi, tek satıcının da bu malları teslim alıp, kendi adına ve hesabına satarak, bedelini ödemeyi ve bunların sürüm ve satımını artırmayı üstlendiği sözleşmedir.*” Tek satıcılık sözleşmesi ile franchise sözleşmesi birbirine oldukça benzemektedir. Ancak, franchise sözleşmesinde, franchise alan, franchise verenin satış sistemine ve dağıtım organizasyonuna daha bağımlı olup, franchise verenin kontrolü altındadır. Ayrıca franchisingde franchise alan, bedel karşılığında maddi mallardan çok franchise verenin markası, ünvanı, sembolü gibi maddi olmayan sınai haklarını kullanmayı elde ederken, tek satıcılık sözleşmesinde bunun aksine tek satıcı, yapımcıdan sözleşme konusu maddi malı satın alarak, belirli bir bölgede *tekel halinde* satış sürümünü arttırmakla yükümlüdür²³⁷.

Akaryakıt sektörüne gelindiğinde, karşımıza sağlayıcı olarak akaryakıt dağıtım şirketleri çıkmaktadır. Akaryakıt piyasasını düzenleyen 5015 sayılı *Petrol Piyasası Kanunu*’nda dağıtıcı; akaryakıt dağıtım yetkisi olan ve lisansına işlenmesi halinde depolama, taşıma, ihrakiye ve madeni yağ üretimi işlemleri yapabilen sermaye şirketleri olarak tanımlanmıştır²³⁸. Uygulamada akaryakıt dağıtım şirketleri ile akaryakıt bayileri arasındaki sözleşmeler ise “*Akaryakıt Bayilik Sözleşmesi*” olarak anılmaktadır²³⁹. Ancak teoride akaryakıt sağlayıcısı dağıtım şirketleri ile bayiler arasındaki sözleşmenin bayilik mi yoksa tek satıcılık sözleşmesi mi olduğunun tespiti önem taşımaktadır. Şöyle ki, tek satıcılık sözleşmesi olduğunun kabulü halinde, sözleşmenin esaslı unsurunu tekel hakkı teşkil edeceğinden sağlayıcının aynı sözleşme bölgesine başka bayi yerleştirmesi ya da bizzat kendisinin o bölgede satış yapması sözleşmede aksine hüküm olmadıkça mümkün olmayacaktır. Oysaki bayilik sözleşmesinde, sağlayıcı sözleşme bölgesine birden fazla

²³⁶ Yargıtay 19. HD, T. 25.06.2001, E. 2001/819, K. 2001/4917, <https://www.lexpera.com.tr/ictihat/yargitay/19-hukuk-dairesi-e-2001-819-k-2001-4917-t-25-06-2001>, E.T. 15.12.2022.

²³⁷ EREN, F., s. 989.

²³⁸ 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu Madde 2/11.

²³⁹ ASLAN, İ., Y., ÖNAL, H., E., *Türk Akaryakıt Sektöründe Rekabet Yasaklarından Doğan Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Ekin Yay., Bursa, 2011, s. 3.

bayi yerleştirebileceği gibi, kendisi de bizzat satış yapabilir. Akaryakıt sektöründe ise çoğunlukla bayilere belirli bir bölgede tek başına satış yapma veya sadece belirli bir müşteri çevresine satış yapma hakkı verilmemekte ve hatta akaryakıt dağıtıcısına istediği yere yeni bayilik verme yetkisi de tanınmaktadır²⁴⁰. Açıklandığı üzere, tekel hakkı bulunmayan akaryakıt bayileri ile akaryakıt dağıtıcıları arasındaki sözleşmeler için bayilik sözleşmelerinin tipik birer örneği olduğu söylenebilir²⁴¹.

2. Akaryakıt Bayilik Sözleşmesinin Tarafları Arasındaki İlişkinin Şarj Hizmeti Yönetmeliği Kapsamında Sertifika Veren ve Alan Arasındaki İlişki Açısından Değerlendirilmesi

Akaryakıt bayilik sözleşmesinde akaryakıt dağıtıcısı 5015 sayılı Kanun kapsamında lisans sahibi tüzel kişidir. Dolayısıyla öncelikli yükümlülüğü lisans sahibi olarak mevzuattan kaynaklanan hukuki, ticari ve teknik şartları yerine getirmektir²⁴². Şarj hizmeti faaliyeti açısından ise, sertifika verme yetkisi olan şarj ağı işletmecisinin tıpkı akaryakıt dağıtıcısında olduğu gibi bu hizmeti lisans kapsamında yürütmesi zorunludur²⁴³. Bu çerçevede, akaryakıt dağıtıcısının 5015 sayılı Kanunun 4. maddesinden doğan can, mal ve çevre güvenliğini sağlama ile tesis ve faaliyetleri sigortalama yükümlülüğü benzer şekilde şarj ağı işletmecisi için de getirilmiştir²⁴⁴. Akaryakıt dağıtıcılarının bayiler ile yaptıkları sözleşmeleri EPDK'ya bildirim yükümlülüğü bulunurken, Yönetmelikte bir nebze farklı olarak şarj ağı işletmecilerinin şarj istasyonu işletmecilerine verecekleri sertifika örneğini lisans başvuru aşamasında bildirim yükümlülüğü bulunmaktadır²⁴⁵. Ayrıca hem akaryakıt dağıtıcısı hem de şarj ağı işletmecisi eşit durumdaki alıcılara ayırım gözetmeksizin eşit muamele etmek zorundadır²⁴⁶.

Akaryakıt bayilik sözleşmesi kurulması ile akaryakıt bayisi, sözleşmenin karşı tarafı olan dağıtıcının dağıtım ağına dâhil edilmiş olur. Bu şekilde akaryakıt dağıtıcısı ile bayisi arasında birinin asli yükümlülük olarak akaryakıt ikmal yükümlülüğü altına girdiği diğerinin ise bu ürünü nihai kullanıcıya yeniden satmak üzere dağıtıcıdan satın alma

²⁴⁰ Alkaç, E., S., s. 21-25.

²⁴¹ Karauz, A., K., s. 45.

²⁴² Karauz, A., K., s. 91.

²⁴³ Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 4/1.

²⁴⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 16/2/g.

²⁴⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 17/4.

²⁴⁶ 5015 sayılı Petrol Piyasası Kanunu Madde 4/k ve Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 16/2/b.

yükümlülüğünü üstlendiği bir *çerçeve sözleşme* kurulmuş olur. Bu çerçeve sözleşme kapsamında taraflar, birinin akaryakıt temin etme diğerinin ise temin edilen akaryakıtı yeniden satmak için alması üzerine kurulu *süreklilik* arz eden edimler yükümlülüğü altına girerler²⁴⁷. Bayilik sözleşmesinin çerçeve niteliğinden elde edilmek istenen gaye ise münferit satış sözleşmelerinin hazırlanmasıdır. Bu sözleşmeler ile dağıtıcı dağıtım ağındaki bayisine akaryakıt sağlarken, bayi de bu malları nihai kullanıcıya yeniden satış yapmak amacıyla teslim alır²⁴⁸. Bu kapsamda akaryakıt bayisi kendi ad ve hesabına hareket etmek²⁴⁹ ve yeniden satış fiyatını belirlemek hakkına sahip olur²⁵⁰.

Şarj Hizmeti Yönetmeliği'ne dayanarak sertifika alan şarj istasyonu işletmecisi de tıpkı akaryakıt dağıtıcısında olduğu gibi şarj ağı işletmecisinin şarj ağına katılmış olur²⁵¹. Ancak şarj ağı işletmecisinin vermiş olduğu sertifika kapsamında şarj istasyonu işletmecisine, akaryakıt dağıtıcısının ikmal yükümlülüğüne paralel şekilde elektrik temin etme yükümlülüğü bulunmamaktadır.

Akaryakıt dağıtıcısının bayilik sözleşmesi ile bayisine tekel hakkı kapsamında belli bir bölgede ya da belli bir müşteri grubuna satış yapma hakkı tanımadığı, aksine aynı bölgede birden fazla bayi ile sözleşme yapabileceği gibi kendisinin de doğrudan satış hakkı bulunduğu yukarıda incelenmişti. Bu açıdan değerlendirildiğinde, benzer şekilde lisans sahibi şarj ağı işletmecisinin de şarj ağına bağlı şarj istasyonlarının kurulması ya da işletilmesi amacıyla birden fazla şarj istasyonu işletmecisine sertifika vermesinin önünde yasal bir engel bulunmamaktadır. Bu noktada Yönetmelikte düzenlenen her bir şarj istasyonu için yalnızca bir lisans sahibi tarafından sertifika düzenlenebileceğine yönelik hükmün vurgulanması önem arz etmektedir²⁵². Bu kapsamda şarj istasyonu işletmecisi tüzel kişi, lisans sahibi şarj ağı işletmecisinden aldığı tek sertifika ile onun ağına bağlı birden fazla şarj istasyonunu işletebilir. Bu konuda Yönetmelik ile getirilen tek sınırlamanın her şarj istasyonu için yalnızca bir sertifika düzenlenebilmesi şartı olması nedeniyle, şarj istasyonu işletmecisi tüzel kişinin aynı anda farklı şarj ağı işletmecilerinden alacağı sertifikalar ile onların ağlarındaki farklı istasyonları işletebilmesi de mümkündür. Benzer şekilde Petrol Piyasası Kanunu'nun 8. maddesinde tek elden satın alma

²⁴⁷ Karauz, A., K., s. 107.

²⁴⁸ Karauz, A., K., s. 93.

²⁴⁹ Nurcu, İ., E., s. 16.

²⁵⁰ Karauz, A., K., s. 134.

²⁵¹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 20/1.

²⁵² Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 20/4.

yükümlülüğünün açıklaması olarak “*lisanslarının devamı süresince; bayisi olduğu sağlayıcı haricinde diğer sağlayıcı ve onların bayilerinden akaryakıt ikmali yapılmaması... ile yükümlü*” olduğu hüküm altına alınmıştır²⁵³. İki düzenleme birlikte değerlendirildiğinde gerek bayinin gerekse şarj istasyonu işletmecisinin aynı istasyon için birden fazla dağıtıcı / şarj ağı işletmecisi ile sözleşme yapamayacağı ortaya çıkmaktadır.²⁵⁴

Akaryakıt bayilik sözleşmesi kapsamında akaryakıt dağıtıcısı ile bayi arasında süreklilik arz eden bir borç ilişkisi doğmakta ancak bayi akaryakıt dağıtıcısı adına ve hesabına değil, kendi ad ve hesabına hareket etmektedir²⁵⁵. Bu noktada bayi, akaryakıt dağıtıcısına karşı sürümü artırma borcu altındadır. Genel anlamdaki bayilik sözleşmelerinde yer alan satışı ve sürümü artırma borcu, bayinin reklam, pazarlama ve müşteri hizmetleri sağlamak gibi faaliyetler yürütmek suretiyle sağlayıcı ya da dağıtıcının markasının tanınırlığının ve satışlarının artmasının teminini içerir²⁵⁶. Ancak akaryakıt sektöründeki bayilik sözleşmeleri açısından sürümü artırma faaliyeti biraz daha farklılık arz etmektedir. Bunun en önemli sebebi ise dağıtım şirketinin kimliğinin piyasadaki gücüdür. Her ne kadar bayiler sözleşme ile bağlı oldukları dağıtım şirketinin kimliği altında yer alsalar da kendi nam ve hesaplarına hareket edebilme haklarından ötürü kendi müşteri portföylerini geliştirici bir takım faaliyetlerde de bulunabilirler. Bunlar arasında en dikkat çekici olan ise akaryakıt istasyonlarında uygulanan “*promosyonlardır*”. Bayilerin rekabet avantajı elde edebilmesinde oldukça önemli bir payı olan promosyonlar, akaryakıt istasyonlarında 2011 yılına kadar hizmete ilişkin promosyonlar ile mali ve aynı promosyonlar olarak uygulanmaktaydı. Bu kapsamda ise akaryakıt satışında tüketiciye oyuncak, mendil, antifrizli su vb. ürünler aynı promosyon olarak sunulmaktaydı²⁵⁷. Ancak, aynı promosyonların akaryakıt fiyatı oluşumunda rekabeti olumsuz etkilediği gerekçesiyle EPDK, 15.12.2010 tarihli Kurul Kararı ile akaryakıt ve madeni yağ satışlarında hediye, eşantıyon, kampanya vs isimler altında aynı promosyon sunulmasına yasak getirmiştir²⁵⁸.

Şarj Hizmeti Yönetmeliği’ndeki düzenlemeler incelendiğinde ise sertifika kapsamında şarj ağı işletmecisi ile şarj istasyonu işletmecisi arasında her ne kadar

²⁵³ Alkaç, S., E., S., s. 53.

²⁵⁴ 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu Madde 8/a.

²⁵⁵ Nurcu, İ., E., s. 17.

²⁵⁶ Nurcu, İ., E., s. 18.

²⁵⁷ Karauz, A., K., s. 124.

²⁵⁸ 25.12.2010 Tarihli ve 27796 Sayılı R.G.’de yayımlanmış; 2924/2 Sayılı ve 15.12.2010 Tarihli EPDK Kararı, <https://www.lexpera.com.tr/mevzuat/kurul-kararlari/enerji-piyasasi-duzenleme-kurulunun-15-12-2010-tarihli-ve-2924-2-sayili-karari-2924-2>, E.T. 15.12.2022.

süreklilik içeren bir borç ilişkisi kurulmaktaysa da şarj istasyonu işletmecisi şarj istasyonu kurulması ve işletilmesi faaliyetini lisans sahibi şarj ağı işletmecisi adına ve hesabına yürütmektedir. Bu nedenledir ki, şarj hizmeti faaliyetinin yürütülmesinde asli sorumlu şarj ağı işletmecisidir²⁵⁹. Aynı sebeple, Yönetmelik şarj hizmetinin yürütülmesinde şarj istasyonu işletmecisine satış ve sürümü artırma yükümlülüğü de getirmemiştir. Ancak şarj istasyonu işletmecisinin şarj hizmeti verirken kullanıcılara ayni ya da mali bir takım promosyonlar vermesinin önünde yasal bir engel bulunmamaktadır. Hatta aracının şarj olmasını bekleyen kullanıcıya verilen hizmetin cezbediciliği sağlamak ve bekleme süresi kaliteli geçirtebilmek adına kahve vb. promosyonların sunulması şarj hizmeti piyasasının doğal yapısı gereğidir.

Son olarak, akaryakıt dağıtıcısıyla bayi arasındaki ilişkide şarj hizmeti faaliyetiyle gelen düzenlemelerden farklı olarak, bayinin dağıtıcıdan satın aldığı akaryakıtı nihai kullanıcıya satarken yeniden satış fiyatı belirleme yetkisi bulunmaktadır. Oysa şarj istasyonu işletmecisinin şarj hizmeti fiyatını belirlemeye yönelik böyle bir yetkisi yoktur. Yönetmeliğin 16. maddesinin 2. fıkrasının ç bendinde şarj hizmeti fiyatını ilgili mevzuata uygun şekilde belirlemek, ilan etmek ve uygulamak yükümlülüğü şarj ağı işletmecisine verilmiştir. Bu kapsamda, ikinci bölümde ayrıntıları ile incelendiği üzere, hizmet bedeli, şarj istasyonlarının kurulumu ve şarj ağının oluşturulmasına ilişkin esas yatırım maliyetine işletme maliyeti, amortisman, elektrik tedarik bedeli, vergi, pay ve fon gibi yasal yükümlülükler ve bunlara ilaveten makul bir kar eklenmesi suretiyle şarj ağı işletmecisi tarafından oluşturulur²⁶⁰.

C. Şarj Hizmeti Sadakat Sözleşmesinin Genel İşlem Koşulları Açısından Değerlendirilmesi

1. Genel İşlem Koşullarının Tanımı

Borçlar hukukunun temelinde sözleşme serbestisi yatmaktadır. Her özgürlük gibi kanundan, tarafların karşılıklı anlaşmasından ya da dürüstlük kurallarından kaynaklanan sınırları olsa da, temel bir hak ve özgürlük olarak Anayasa'da düzenlenen sözleşme

²⁵⁹ Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 20/5.

²⁶⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 25/3.

serbestisi²⁶¹ kişilerin istedikleriyle, istedikleri içerikte ve şekilde sözleşme yapabilmelerini ifade eder. Günümüzde ise gelişen ekonomik ve teknolojik şartlar bazı mal ve hizmetlerin kitlelere sunulmasını gerektirmektedir. Bu nedenle söz konusu mal ve hizmetlerin sunumunda her seferinde her kişi ile birebir sözleşme yapılması imkânsız hale geldiğinden, “önceden hazırlanan tip sözleşmelerin” mal ve hizmet alımında gelen kişiye üzerinde değişiklik yapma hakkı ya da tartışma olanağı tanımadan doğrudan sunulması sonucunu doğurmuştur²⁶². Bu kapsamda borçlar hukukunda “bir sözleşme yapılırken düzenleyenin, ileride çok sayıdaki benzer sözleşmede kullanmak amacıyla, önceden, tek başına hazırlayarak karşı tarafa sunduğu sözleşme hükümleri”²⁶³ olarak tanımlanan genel işlem koşulları²⁶⁴, sözleşme özgürlüğünün belirli düzeyde sınırlanması anlamına gelmektedir²⁶⁵.

2. Genel İşlem Koşullarının Unsurları

Borçlar Kanunu’nun yukarıda değinilen 20. maddesindeki tanım dikkate alındığında genel işlem koşullarının dört temel unsuru olduğu söylenebilir.

Bunlardan ilki genel işlem koşullarının içinde yer aldıkları sözleşmenin bir şartını oluşturmasıdır. Dolayısıyla genel işlem koşulunun varlığı için sözleşmenin türü önem arz etmemektedir. Genel işlem koşulları asli edimler ile ilgili olabileceği gibi yan edimler için de söz konusu olabilir. Bir sözleşmede genel işlem koşulunun varlığından bahsedebilmek için, o sözleşme koşulunun taraf iradesini yansıtmaması şarttır. Örneğin, matbu sözleşmelerde yer alan ve tekrar eden kanunun emredici hükümleri, taraf iradesine ilişkin olmaklarından genel işlem koşulu niteliği de taşımazlar²⁶⁶.

Genel işlem koşullarının barındırması gereken bir diğer unsur, sözleşmenin kurulmasından önce tek yanlı olarak düzenlenmesidir. Bu kapsamda genel işlem koşulunun

²⁶¹ 2709 Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası Madde 48.

²⁶² Akıntürk, T., Ateş, D., *Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Özel Borç İlişkileri*, Beta Yay., 23. Baskı, İstanbul, 2014, s. 47.

²⁶³ 6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu, Madde 20/1.

²⁶⁴ Genel işlem koşulları terimi farklı kanunlarda basit farklılıklarla anılmaktadır. Türk Borçlar Kanunu’nda *genel işlem koşulları*, Türk Ticaret Kanunu’nda *genel işlem şartları*, Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun’da *haksız şart* olarak kullanılmaktadır. Çalışmamızda ise Türk Borçlar Kanunu’ndaki kullanım şekli ile ele alınmıştır. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Tığ, G., Ş., *Genel İşlem Şartları*, s. 14.

²⁶⁵ Tığ, G., Ş., *Genel İşlem Şartları*, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Özel Hukuk ABD., Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2019, s. 15.

²⁶⁶ Tuzcuğlu, T., *Avrupa Birliği Normları ve 6098 S. TBK Hükümleri Işığında Genel İşlem Şartları*, Seçkin Yay., Ankara, 2020, s. 92-93.

bizzat sözleşmenin taraflarından biri eliyle değil de bir üçüncü şahıs tarafından hazırlanması da mümkündür. Tek yanlı olarak düzenlenme ilkesinin kabulü için önemli olan sözleşme içeriğindeki genel işlem koşulunun sözleşmenin taraflarından birinden diğer tarafa sunulmuş olmasıdır²⁶⁷. Bu açıdan sözleşmede bulunan genel işlem koşullarının tartışılarak sözleşmeye eklendiğine ilişkin konulan hükümler, bu kayıtları tek başına genel işlem koşulu olmaktan çıkartmaz²⁶⁸. Aksine söz konusu kayıtlar da birer genel işlem koşulu teşkil eder.

Genel işlem koşulları herkes için uygulanmak üzere sözleşmenin kurulmasından önce tasarlandıklarından kanun hükümlerine benzer şekilde, genel ve soyut niteliktedirler. Ancak bu nitelikte olmaları menfaatler açısından da objektif oldukları anlamını taşımaz. Bu açıdan genel işlem koşulları çoğunlukla kullanan ya da hazırlayan lehine düzenlemeler içerirler²⁶⁹.

Genel işlem koşullarının son ve en ayırt edici unsuru ise çok sayıda sözleşmede kullanılmak üzere müzakere edilmeden hazırlanmış olmalarıdır. Genel işlem koşulları karşı tarafa sözleşmeye müdahil olma hakkı tanımazlar. Sözleşmeyi hazırlayan taraf kendi menfaatini korumak adına karşı tarafın aleyhine olacak hususları sözleşmeye ekler ve karşı yanın sözleşmenin kurulması sırasında bunlar üzerinde müzakere etme olanağı bulunmaz. Zaten genel işlem koşullarının denetime tabi tutulmasının özünde de bu nitelikleri yatmaktadır. Doktrinde genel kabul gören görüş, genel işlem koşullarının birden fazla kez kullanılmak amacıyla hazırlanmış olmasının tek bir sefer kullanılmış olması nedeniyle bunları genel işlem koşulu olmaktan çıkartmayacağı yönündedir. Sonuç olarak fiilen kaç kez kullanıldığına bakılmaksızın, karşı tarafın sözleşmenin kurulması sırasında üzerinde tartışma olanağı bulunmayan, dayatılmış hükümler genel işlem koşulu olarak değerlendirilmelidir²⁷⁰.

²⁶⁷ **Tığ, G., Ş.**, s. 27.

²⁶⁸ 6098 Sayılı TBK, Madde 20/3.

²⁶⁹ **Aydoğdu, M.**, *Genel İşlem Koşulları Şerhi*, Adalet Yay., Ankara ,2018, s. 105.

²⁷⁰ **Keskin, B.**, *Genel İşlem Koşullarının Denetimi*, İstanbul Aydın Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2021, s. 18.

3. Genel İşlem Koşullarının Denetimi

Hukukumuzda genel işlem koşullarının denetimi, ilişkilendirme (*yürürlük denetimi*) ve sözleşme imzalandıktan sonra gerçekleşen denetim (*yargısal denetim*) olmak üzere iki aşamalıdır. Yürürlük denetimi yargısal denetimin ilk aşaması olup, bu denetimi geçemeyen genel işlem koşullarının yaptırımı yazılmamış sayılmalarıdır. Yargısal denetim ise *bağlayıcılık* (*yürürlük veya kapsam*) denetimi, *yorum* denetimi *içerik* denetimi olmak üzere üçe ayrılır²⁷¹.

Yürürlük denetimi, aleyhine genel işlem koşulu dayatılan sözleşme tarafının onayı ile sözleşmeye dâhil edilmek istenen genel işlem koşulunun hangi kapsamda geçerli olacağının belirlenmesidir. Bu aşamada denetlenen husus, genel işlem koşulunu dayatan tarafın bilgi verme yükümlülüğünü yerine getirip getirmediği ile karşı tarafın kabulünün geçerli olup olmadığı ve sözleşmenin özelliğine ve işin niteliğine yabancı genel işlem koşullarının bulunup bulunmadığıdır. Burada amaçlanan aleyhine genel işlem koşulu yer alan tarafın bilgisi dâhilinde olmayan sözleşme maddelerinin yürürlük kazanmasının önünü alabilmektir. Dolayısıyla yürürlük ya da kapsam denetimi aslında genel işlem koşullarının denetiminin en başta gelen aşaması olup, bu noktada öncelikle genel işlem koşulunun sözleşmenin konusu ve içeriğine uygun olup olmadığı ile tarafların sözleşme üzerinde karşılıklı ve birbirine uygun irade beyanlarının olup olmadığının denetlenmesidir²⁷². Yürürlük denetiminin yaptırımı yazılmamış sayılmazdır. Yürürlük denetimi sonucunda sözleşmenin yapılması esnasında genel işlem koşulunu düzenleyen tarafın karşı tarafa bu koşulun varlığı hakkında açıkça bilgi vermediğinin ya da gerekli bilgiyi vermesine rağmen genel işlem koşulu dayatılan tarafın bu koşulu kabulünün olmadığına anlaşılması halinde, söz konusu genel işlem koşulunun yazılmamış olmasına karar verilir²⁷³. Bu halde, genel işlem koşulu dışındaki hükümler geçerlidir ve düzenleyen taraf yazılmamış sayılan genel işlem koşulunun yokluğu durumunda diğer hükümlerle sözleşmeyi hiç yapmayacağını ileri süremez²⁷⁴.

Yorum denetimi, sözleşmede yer alan ancak açık, net ve anlaşılır olmayan ya da birden fazla anlama gelebilen genel işlem koşullarının düzenleyen aleyhine

²⁷¹ Aydoğdu, M., s. 137.

²⁷² Tuzcuoğlu, T., s. 135.

²⁷³ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 21.

²⁷⁴ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 22.

yorumlanmasıdır²⁷⁵. Dolayısıyla bu denetimde öncelikle sözleşme içeriğinde var olan genel işlem koşulu ile ne kastedilmek istendiği açığa çıkarılmaya çalışılır. Burada bahsedilen aslında “*saydamlık kuralıdır.*” Saydamlık kuralı ile amaçlanan ise genel işlem koşulunu okuyan tarafın herhangi bir hukuki yardım almadan koşulu ve içeriğini anlamasının sağlanmasıdır. Böylelikle genel işlem koşulu dayatılan taraf, kendi lehine ve aleyhine olan hususları hukuki yardıma ihtiyaç duymaksızın öngörebilecektir²⁷⁶.

Yürürlük ve yorum denetimlerinden geçen genel işlem koşullarının geçerliliğinin tabi tutulacağı son denetim ise *içerik denetimidir*. İçerik denetimi aşamasına gelen genel işlem koşulları artık sözleşmenin içeriği haline gelmiştir ve bu noktada kendisine genel işlem koşulu dayatılan tarafın sözleşme özgürlüğünün ve iradesinin korunması amaçlanmaktadır. Bu açıdan bakıldığında içerik denetiminin, dürüstlük kuralına uygun davranma yükümlülüğünün genel işlem koşulları için öngörölmüş özel bir yansıması olduğu söylenebilir²⁷⁷. Bu nedenle genel işlem koşulları, dürüstlük kuralına aykırı olarak karşı tarafın aleyhine veya onun durumunu ağırlaştıracak nitelikte düzenlenemez²⁷⁸. Ancak burada yürürlük ve yorum denetiminden farklı olarak kanun koyucu tarafından içerik denetiminin sonuçları düzenlememiştir. TBK’nın ilgili 25. maddesinin lafzı incelendiğinde, dürüstlük kuralına aykırı genel işlem koşulları konulamaz denilmek suretiyle emredici bir düzenleme getirildiği açıktır. Şu halde, emredici bir hukuk kuralına aykırı olan genel işlem koşullarının sözleşmeye konulması durumunda Türk Borçlar Kanunu’nun 27. maddesi gereğince mutlak butlan (kesin hükümsüz) ile batıl olacağını söylemek mümkündür.

4. Sadakat Sözleşmelerinin Genel İşlem Koşulları Açısından Değerlendirilmesi

İkinci bölümde detaylı olarak incelendiği üzere, gerek Kanunda gerekse Yönetmelikte sadakat sözleşmesi; *elektrikli araç kullanıcısının şarj hizmetini belli avantaj dâhilinde edinmesi amacıyla şarj ağı işletmeci lisansı sahibi tüzel kişi ile yaptığı sözleşme*

²⁷⁵ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 23.

²⁷⁶ Keskin, B., s. 57.

²⁷⁷ Keskin, B., s. 66.

²⁷⁸ 6098 sayılı Türk Borçlar Kanunu Madde 25.

olarak tanımlanmaktadır²⁷⁹. Tanım itibariyle bakıldığında sözleşmenin bir tarafında lisans ile kamusal bir yetkiyi kullanan özel hukuk tüzel kişisi, karşı tarafta ise elektrikli araç kullanıcısı yer almaktadır. Yönetmelikte *kullanıcı* ise, elektrikli araç için şarj hizmeti alan kişi olarak tanımlanmıştır.²⁸⁰ Bu tanımlamaya göre, kullanıcının sadece araç sahibi/şoförü olan gerçek kişi mi olduğu yoksa araç sahibi tüzel kişilerin de kullanıcı olarak kabul edilmediği hususunda bir açıklık yoktur. Her halükarda kamusal bir yetki kullanan lisans sahibi şarj ağı işletmecilerinin kullanıcılar karşısında güçlü konumda olduğu aşikârdır. Yönetmelikte sadakat sözleşmelerinin EPDK'ya bildirilmesine ya da sunulmasına yönelik bir düzenleme de bulunmadığından sözleşmenin kullanıcı aleyhine genel işlem koşulları içerip içermediğine ilişkin idari bir denetim yapılması da söz konusu olamayacaktır²⁸¹.

Genel işlem koşullarının unsurları açısından değerlendirildiğinde sadakat sözleşmelerinin, şarj ağı işletmecileri tarafından önceden ve tek yanlı olarak düzenlendiği, birden fazla kişiyle akdedilmek amacını taşıması nedeniyle matbu olarak hazırlandığı ve içeriğindeki hükümlerin kullanıcı tarafından müzakere edilmesi olanağı da bulunmadığından kullanıcı aleyhine genel işlem koşulları barındırması mümkündür. Nitekim uygulamada şarj ağı işletmecileri, geliştirmiş oldukları uygulamalar üzerinden, kullanıcılar ile abonelik ya da üyelik sözleşmeleri adı altında elektronik ortamda sadakat sözleşmeleri yapabilmektedir. Bu durumda kullanıcıların bu sözleşmelerdeki aleyhlerine hükümleri müzakere etme veya çıkarttırma imkânı da bulunmamaktadır. Hatta çoğu zaman sözleşmeler, okunması neredeyse imkânsız boyutta puntolarla yazılarak kullanıcıların okuma isteğinin bir nevi engellenmesi suretiyle ve sadece ekrandaki okudum, kabul ediyorum yazan bir kutucuğun işaretlenmesi ile kurulduğundan, kullanıcı aleyhine genel işlem koşulları barındıran sadakat sözleşmelerinin yargısal denetime konu olacağı öngörülmektedir.

Kaldı ki, Yönetmelikte düzenlendiği haliyle *kullanıcı* tanımı, 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun hükümleri kapsamında düzenlenen *tüketici*

²⁷⁹ 6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu Madde 3/1/vv; Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 3/1/k.

²⁸⁰ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 3/1/h.

²⁸¹ Aydoğdu'ya göre, *idari denetim* genel işlem koşulu olarak kullanılması istenen sözleşme hükümlerinin ilgili idari otoriteye sunularak önceden denetimden geçirilmesi ve bu sayede tüketicinin çıkarlarını adil biçimde düzenlemeyen sözleşme hükümlerinin çıkartılarak sözleşmelerin idari makamca onaylanması ile tip sözleşme haline gelmesinin sağlanmasıdır. Her ne kadar hukukumuzda genel anlamda idari denetim düzenlenmemiş olsa da, bazı kanunlardaki özel düzenlemeler ile bazı sözleşme tipleri içerisindeki genel işlem koşullarının idarenin denetimine sunulduğu görülmektedir. Örneğin 5411 Sayılı Bankacılık Kanunu Madde 76/2. Bu konuda ayrıntılı bilgi için bkz. Aydoğdu, M., Genel İşlem Koşulları Şerhi, s. 129-133.

tanımının sınırları içerisinde kalmaktadır. 6502 sayılı Kanuna göre tüketici; *ticari ya da mesleki amaç dışında hareket eden gerçek ya da tüzel kişiler*²⁸² olduğuna göre, şarj hizmeti alan kullanıcılar da tüketici konumundadır. Bu durumda, kullanıcılar ile müzakere edilmeden sadakat sözleşmelerine konulan koşulların, kullanıcı aleyhine dengesizliğe mahal verecek şekilde dürüstlük kurallarına aykırılık teşkil etmesi halinde haksız şart olarak değerlendirilmesi²⁸³ ve hükümsüzlüğünün ileri sürülmesi mümkündür²⁸⁴. Şu halde şarj ağı işletmecilerinin kullanıcılar ile yapacakları sadakat sözleşmelerinin de kanımızca Tüketici Sözleşmelerindeki Haksız Şartlar Hakkında Yönetmelik (Haksız Şartlar Yönetmeliği) hükümleri kapsamında değerlendirilmesi söz konusudur. Haksız Şartlar Yönetmeliğinin 2. maddesinin 2. fıkrasında, faaliyetlerini kanun veya yetkili makamlar tarafından verilen izinle yürütmekte olan kişi veya kuruluşların hazırladıkları sözleşmelerin doğrudan işbu Yönetmelik kapsamında olduğu düzenlenmiştir. Bu açıdan şarj ağı işletmecilerinin faaliyetlerini EPDK'dan aldıkları lisans çerçevesinde²⁸⁵ yürüttükleri değerlendirildiğinde, kullanıcılar ile yapacakları sadakat sözleşmelerinde yer alan haksız şartların da söz konusu yönetmelik hükümlerine tabi olacağı açıktır.

Şarj hizmeti piyasasının yeni kurulmakta olan bir piyasa olması ve yasal alt yapısının ise sekiz aylık mazisinin bulunması nedeniyle, sadakat sözleşmeleriyle uygulamada henüz fazla karşılaşmamaktadır. Ancak hali hazırda şarj ağı işletmeci lisansı sahibi bazı şirketlerin şarj hizmetine yönelik kullanıcının yararlanmasına sundukları bir takım uygulamalar içerisinde abonelik ya da üyelik sözleşmesi adı altında sadakat sözleşmesine yer verdikleri görülmektedir²⁸⁶. Örnek sözleşme incelendiğinde, bazı hükümlerin haksız şart kapsamında değerlendirilebileceği düşünülmektedir. Bu kapsamda abonelik sözleşmesinde yer alan;

- şarj ağı işletmecisi tarafından kullanıcının onayı aranmaksızın tek taraflı olarak sözleşmede değişiklik yapılabileceğine yönelik düzenlemeler,

²⁸² 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, Madde 4/1/ğ.

²⁸³ 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, Madde 5/1.

²⁸⁴ 6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun, Madde 7/1.

²⁸⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği Madde 4/1.

²⁸⁶ Bu kapsamda örnek teşkil etmesi açısından Zorlu Enerji'nin markası olan ZES Elektrikli Araç Hizmetlerinin geliştirmiş olduğu uygulaması içerisinde yer alan abonelik sözleşmesi incelenmiştir.

- şarj sırasında kullanıcı üyenin uğrayabileceği zararlardan şarj ağı işletmecisinin sadece doğrudan kusurunun bulunduğu hallerle sorumlu olduğuna yönelik düzenlemeler²⁸⁷,
- şarj ağı işletmecisinin kontrolü dışında ortaya çıkan hallerde tazminat talep edilemeyeceğini ancak kullanıcı üyenin verdiği bilgilerin eksik ya da hatalı olduğunun anlaşılması halinde, şarj ağı işletmecisinin her türlü tazmin hakkının saklı tutulduğuna dair düzenlemeler,
- şarj hizmetinin yer sağlayıcı ya da şarj istasyonu işletmecisi nedeniyle kesintiye uğraması ya da hiç sağlanamaması hallerinde, şarj ağı işletmecisinin sorumlu olmadığına ve üye kullanıcının bu hallerde tazminat talep etme hakkının olmadığına ilişkin düzenlemeler ile
- uyuşmazlık halinde sadece şarj ağı işletmecisinin sunduğu delillerin taraflar için kesin ve bağlayıcı olacağına yönelik düzenlemelerin,

Haksız Şartlar Yönetmeliği bağlamında haksız şart olarak değerlendirilmesi mümkündür.

D. Ortak Yerlerde Şarj Ünitesi Kurulumunun Kat Mülkiyeti Yönüyle Değerlendirilmesi

Bilindiği üzere, 634 Sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu'na göre anataşınmazın bağımsız bölümleri dışında kalıp, korunma ve ortaklaşa kullanma veya faydalanmaya yarayan yerler *ortak yer* olarak betimlenmiştir²⁸⁸. Kanun kapsamında maliklere sözleşme ile ortak yer belirleme yetkisi verilmiş olup, yasada sayılanların dışında ortaklaşa kullanma, korunma veya faydalanma için zaruri olan yerlerin ve şeylerin de ortak yer olarak düzenlenebileceği belirtilmiştir²⁸⁹. Maddede düzenlenen sözleşme terimi ile kat irtifakının ya da kat mülkiyetinin kurulması sırasında tapu memuru tarafından düzenlenen resmi senet kastedilmektedir. Dolayısıyla kat mülkiyeti ya da irtifakının kurulması sırasında maliklerin daire, kat, garaj gibi bağımsız bölümleri bile ortak yer olarak kararlaştırabilmeleri mümkündür. Bu halde ortak yer olarak belirlenen yerlerin ya da şeylerin plan ve projede açıkça gösterilerek yetkili mercilere onaylatılmış olması önemlidir. Nitekim uygulamada

²⁸⁷Bu yönde bir düzenlemenin aynı zamanda söz konusu şarj istasyonunun bizzat şarj ağı işletmecisi tarafından değil de şarj istasyonu işletmecisi tarafından işletiliyor olması halinde, şarj ağı işletmecisinin sorumluluğunu ortadan kaldırmaya yönelik bir düzenleme olacağı ve dolayısıyla şarj ağı işletmecisinin asli sorumlu olarak belirlendiği Yönetmelik düzenlemesine aykırılık teşkil edeceği de söylenebilir.

²⁸⁸ 634 Sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu Madde 2/b.

²⁸⁹ Arıdemir, A., G., *Kat Mülkiyeti I*, On İki Levha Yay., İstanbul, 2021, s. 115.

kat maliklerince atanan ortak yerlerle ilgili uyuşmazlıkların çözümünde sözleşme ve proje birlikte değerlendirilmektedir²⁹⁰.

Kat Mülkiyeti Kanunu'nda sayılan duvar, kolon, tavan, taban, merdiven, asansör, koridor, genel tuvalet ve lavabolar ile su, hava gazı, elektrik tesisi, kalorifer dairesi, çatı, baca gibi ortak yerler ise kanundan doğan ortak yer olarak düzenlenmiştir. Bu yerlerin sözleşme ile başka şekilde kullanılmak üzere düzenlenmesi mümkün değildir. Dolayısıyla yukarıda anlatılan sözleşme ile ortak yer belirleme olanağı, Kat Mülkiyeti Kanunu'nun 4. maddesinin a, b ve c bentlerinde sayılanlar için geçerli olmayıp, bu yerler her takdirde ortak yer sayıldığından maliklerin aksine düzenleme yapma olanağı da bulunmamaktadır²⁹¹.

Buraya kadar aktarılan ve Kat Mülkiyeti Kanunu'nun 4. maddesiyle hüküm altına alınan bu düzenlemeler, doktrinde klasik kat mülkiyeti olarak ele alınan esaslardır. Oysaki hızla değişen hayat koşulları, şehirleşmenin de değişmesine sebep olmuştur. Artan nüfus ile ters orantıda büyüyen arazi azlığı, insan yaşamının dağınık yerleşimli ve tek parselde üç, dört katlı apartmanlardan toplu konut alanlarına doğru kaymasına vesile olmuştur. Bu gelişmenin beraberinde site malikliğinden kaynaklanan uyuşmazlıkları getirmesi nedeniyle, yasa koyucu tarafından Kat Mülkiyeti Kanunu'nda günün koşullarına uygun bir takım değişiklikler yapılmıştır. Bu kapsamda 5711 Sayılı Kanun ile Kat Mülkiyeti Kanunu'na 66 ve devamı maddelerde düzenlenen toplu yapılara ilişkin özel hükümler getirilmiştir²⁹². Bu sayede 4. maddede düzenlenen ortak yerlerle ilgili düzenlemelerin sınırları genişletilerek, 67. madde ile toplu yapılardaki ortak yerlerin esasları belirlenmiştir.

Kat Mülkiyeti Kanunu'nun 67. maddesinde, *“Toplu yapı kapsamında olup, bütünüyle bu kapsamdaki bağımsız bölümlerin ortak kullanma ve faydalanmasına tahsis edilmiş bulunan parsellerin malik hanesine, tahsis edildikleri toplu yapı kapsamındaki diğer parsellerin ada, parsel, blok ve bağımsız bölüm numaraları gösterilmek suretiyle tapu siciline kaydedilir ve bu suretle tahsis edildikleri parsellerde bulunan bağımsız bölümlerin ortak yeri olur. Toplu yapı kapsamında bulunan birden çok yapının ortak sosyal ve alt yapı tesisleri bulundukları parsel veya yapıya bakılmaksızın, tahsis edildikleri bağımsız bölümlerin ortak yeri sayılır.”* denilmek suretiyle toplu yapılardaki ortak yerler

²⁹⁰ Germeç, M., E., *Kat Mülkiyeti Hukuku*, Seçkin Yay., 4. Bası, Ankara, 2011, s. 95.

²⁹¹ Germeç, M., E., s. 96.

²⁹² 5711 Sayılı Kat Mülkiyeti Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, Madde 22.

düzenlenmiştir. Bu açıdan tek parselde tek anayapıdan oluşan klasik kat mülkiyetine istinaden 4. madde ile düzenlenen ortak yer kavramının, 67. madde kapsamında çok daha geniş olarak yorumlandığı açıktır²⁹³.

Uygulamada kat malikleri arasında yaşanan uyuşmazlıkların en sık görülen sebebi olan ortak yer kavramı, maliklerin hak ve yükümlülükleri açısından son derece önemlidir. Kat Mülkiyeti Kanunu, maliklerin bağımsız bölümler üzerindeki bağımsız mülkiyet hakkı temeli üzerine kurulmuşken, ortak yerler söz konusu olduğunda bağımsız mülkiyet hakkının tersine maliklerin ortak mülkiyetinden bahsedilmektedir. Ortak yerler üzerinde maliklerin ortak mülkiyeti olması nedeniyle, ortak yerlerle ilgili verilen kararlarda genel ilke ise maliklerin oy birliğinin sağlanmasıdır²⁹⁴.

Kat Mülkiyeti Kanunu'nda düzenlenen ortak yer kavramı çalışmamız açısından site ve/veya apartman otoparklarına şarj istasyonu kurulup kurulamayacağı açısından önem teşkil etmektedir. Şöyle ki, söz konusu yerlerin otoparkına şarj istasyonu kurulabileceğinin değerlendirilmesi halinde, kurulum ve işletme maliyetlerinin kim tarafından karşılanacağı, malik ve kiracıların kendi otopark alanlarına kendi kullanımlarına münhasır şarj ünitesi kurup kuramayacakları, sitelerin içerisine kurulan şarj istasyonlarında site sakinleri dışındakilere şarj hizmeti verilip verilemeyeceği gibi hususların aydınlatılması gerekecektir. Bu kapsamda mevcut yasal düzenlemelere göre apartman ya da site yönetiminin tek başına şarj istasyonu kurulmasına karar vermesi ya da belli bazı malik ya da kiracıların şarj istasyonu kurmasına izin vermesi mümkün değildir. Yasa kapsamında söz konusu karar ancak genel kurul kararı ile kat malikleri kurulu ya da toplu yapı temsilcileri kurulunca verilebilir. Kat maliklerinden ya da kiracılardan sadece birinin kendi kullanımına münhasır olarak kendi otopark alanına şarj ünitesi kurabilmesi için, Kat Mülkiyeti Kanunu'nun 19. maddesindeki düzenlemeye uygun olarak bütün kat maliklerinin beşte dördünün yazılı onayının alınması gerekmektedir²⁹⁵. Ancak kurulacak olan tek bir şarj ünitesi değil de bütün maliklerin ya da site sakinlerinin kullanımına tahsis edilecek olan bir şarj istasyonu ise bu durumda aynı Kanunun 42. maddesi gereği kat

²⁹³ **Sengül, M.**, *Kat Mülkiyetinde Ortak Yer ve Tesislerin Niteliğinin Değiştirilmesi*, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, c.18, S.3, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/789030>, E.T. 21.12.2022, s. 205.

²⁹⁴ **Germeç, M., E.**, s. 94.

²⁹⁵ **Altınok, A., Z.**, s. 2.

maliklerinin sayı ve arsa payı çoğunluğu ile karar vermesi gerekliliği değerlendirilmektedir²⁹⁶.

Kat Mülkiyeti Kanunu'nun 42. maddesinde ortak yerlerin kullanımının kolaylaştırılması ile bunlardan elde edilecek faydanın artırılması amacıyla kat maliklerinin sayı ve arsa payı çoğunluğu kararı ile yapacakları bütün ilave ve yeniliklerin, bu yeniliklerden faydalananların yararlanma oranına göre ödeneceği hüküm altına alınmıştır²⁹⁷. Benzer şekilde takip eden maddede ise yapılması istenen ilave ve yeniliklerin fazla masraf gerektirmesi ve lüks sayılması halinde bunlardan faydalanmak istemeyen maliklerin giderlere katılma zorunluluğu olmadığı, bu giderleri yapılmasına onay vermiş maliklerin üstleneceği düzenlenmiştir²⁹⁸. Kanaatimizce elektrikli araç sahipliğinin maalesef ki ülkemizde halen lüks tüketime girmesi nedeniyle, apartman ya da site otoparklarındaki şarj istasyonlarının kurulum ve işletim maliyetlerine yukarıda aktarılan 42 ve 43. maddeler ışığında şarj hizmetinden faydalanan maliklerin katlanması gerekmektedir. Bununla beraber başlangıçta bu giderlere katılmayan malik ya da kiracının sonradan şarj hizmetinden faydalanmak istemesi durumunda, 43. maddenin son fıkrasına uygun olarak giderlere kendi arsa payı oranında iştirak ederek, faydalanma hakkı kazanması mümkündür.

Apartman ve site ortak alanı olan açık otoparklarda malik ve site sakinlerinin araçlarını şarj edebilmelerinin sağlanmasının elektrikli araç kullanımının yaygınlaştırılması açısından zorunluluk olduğu bir gerçektir. Şu halde, her on ve daha fazla araçlık otoparka en az bir adet şarj ünitesi tahsis edilmesi şartını getiren 2014/94 Sayılı AB Direktifindeki düzenlemelere paralel olarak, yeni yapılarda Kat Mülkiyeti Kanunu uyarınca ortak yerlere ilişkin düzenlemeler için de benzer hükümler getirilmesinin elektrikli araç piyasası için faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Son olarak vurgulanması gereken bir diğer husus ise site yönetimlerince alınan karar doğrultusunda otopark alanına şarj istasyonu kurulması ve işletilmesinin dışarıdan hizmet alımı şeklinde gerçekleştirilmesinin önünde yasal bir engel bulunmadığıdır. Hizmet alan site yönetimi ile hizmet veren şarj ağı işletmecisi ya da şarj

²⁹⁶ **Armutçu, O.**, *Site Otoparkına Şarj İstasyonu Kurulabilir mi?*, 07.02.2022 tarihli Hürriyet Gazetesi Haberi, <https://www.hurriyet.com.tr/yazarlar/oya-armutcu/site-otoparkina-sarj-istasyonu-kurulabilir-mi-41998415>, E.T. 21.12.2022.

²⁹⁷ 634 Sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu, Madde 42.

²⁹⁸ 634 Sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu, Madde 43.

istasyonu işletmecisi arasındaki ilişkinin kapsamı ve içeriği ise belirsiz olup, bu hususlara netlik kazandırılması gerektiği düşünülmektedir.

E. Şarj Hizmetinin Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi

1. Genel Olarak

4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’a göre *rekabet*, “*mal ve hizmet piyasalarındaki teşebbüsler arasında özgürce ekonomik kararlar verilebilmesini sağlayan yarış*” tır²⁹⁹. Çağdaş piyasa ekonomilerinin ise özü serbest rekabet ilkesine dayanmaktadır. Fiyatların piyasadaki serbest rekabete göre belirlenmesi etkin kaynak dağılımını sağlayacağından, her zaman arzu edilen tam rekabet piyasasının sağlanmasıdır. Ancak uygulamada maalesef ki tam rekabet piyasasının sağlanması ütöpik bir düşünceden öteye gidememektedir. Tekel ve kartellerin oluşumu gibi çeşitli piyasa aksaklıkları nedeniyle piyasaya müdahale edilmesi gerekliliği, tam rekabet piyasasının oluşmasının önündeki birincil sebeptir. Piyasaya müdahale denildiği zaman ise rekabet hukuku devreye girmektedir. Piyasalarda serbest rekabet düzeninin oluşması, korunması ve sürekliliğinin sağlanması için rekabet hukukunun temel müesseseleri ile piyasaya müdahale edilmekte, böylelikle rekabet ihlallerinin ortadan kaldırılması ve hukuka aykırı rekabet sınırlamalarının önlenmesi temin edilmektedir. Bu açıdan bakıldığında, rekabet hukuku ile haksız rekabet ilişkisi de ortaya çıkmaktadır. Haksız rekabet hükümleri ile rekabetin kısıtlanması ya da bozulmasını engellemeye çalışan düzenlemeler bir araya getirildiğinde ortaya rekabet hukukunun kapsamı çıkmaktadır³⁰⁰.

Rekabet hukuku denildiğinde üç temel düzenleme akla gelmektedir. 4054 Sayılı Kanunun 4. maddesinde düzenlenen *rekabeti sınırlayıcı anlaşma, uyumlu eylem ve kararlar*, 6. maddesindeki *hâkim durumun kötüye kullanılması* ile 7. madde altında düzenlenen *birleşme veya devralmalar* bahsedilen bu üç temel düzenlemedir. Şarj hizmeti piyasasının rekabet hukuku açısından değerlendirilmesine geçilmeden önce, konunun daha iyi anlaşılabilmesini teminen bu üç temel düzenleme üzerinde kısaca durulmasının önem arz ettiği düşünülmektedir.

²⁹⁹ 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, Madde 3.

³⁰⁰ **Güven, P.**, *Rekabet Hukuku*, Yetkin Yay., Ankara, 2009, s. 20.

Rekabeti sınırlayıcı *anlaşma, uyumlu eylem ve kararlara* ilişkin 4. madde hükmü ile belirli bir mal ya da hizmet piyasasında rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya bu sonucu yaratabilecek teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve kararların hukuka aykırı olduğu düzenlenmiştir. Rekabet ihlalinin varlığından söz edebilmek için söz konusu eylem, anlaşma ve kararların doğrudan ya da dolaylı olarak rekabeti engelleme, kısıtlama ya da bozma amacı taşıması veya bu amacı taşımasa bile bu etkiyi yaratması yeterlidir³⁰¹.

4054 Sayılı Kanunun 6. maddesinde hüküm altına alınan *hâkim durumun kötüye kullanılması* kavramı ise kanunda tanımlanmamıştır. Ancak doktrinde kötüye kullanma “*hâkim durumda bulunan bir teşebbüsün imkânlarını kullanarak haksız menfaat elde etmek için piyasadaki rekabeti sınırlandıracak her türlü hareket*” olarak tanımlanmaktadır³⁰². 6. madde düzenlemesi incelendiğinde 4057 Sayılı Kanun kapsamında hukuka aykırı ve yasak olarak nitelendirilen durumun, hâkim durumda bulunmak değil, hâkim durumu kötüye kullanmak olduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda “*bir veya birden fazla teşebbüsün ülkenin bütününde veya bir bölümünde bir mal veya hizmet piyasasındaki hâkim durumunu tek başına yahut başkaları ile yapacağı anlaşmalar ya da birlikte davranışlar ile kötüye kullanması hukuka aykırı ve yasak*” olarak nitelendirilmiştir³⁰³.

Rekabet hukukunun üç temel düzenlemesinden sonuncusu olan 7. madde kapsamında belli bir mal veya hizmet piyasasındaki teşebbüslerin, rekabetin ciddi boyutta azaltılması sonucunu doğuracak şekilde hâkim durum yaratmak veya hâkim durumlarını olduğundan fazla güçlendirmek amacıyla birleşmeleri ile diğer teşebbüsler üzerindeki kontrolü Rekabetin Korunması Hakkında Kanun’da belirlenen şekillerde devralmaları yasaklanmıştır. Bu bağlamda yasaklanması gereken birleşme ve devralmaların tespitinde esas bakılacak olan unsur, teşebbüsün kontrolünde meydana gelecek kalıcı değişikliktir. Bu nedenle yalnızca azınlık hakkı sağlayan hisselerin devredilmesi gibi kontrolde kalıcı

³⁰¹ Rekabet Kurumu Başkanlığı, Kurul Kararları, Dosya Sayısı: D4/1/A.I.-99/2 (Soruşturma), Karar Sayısı: 07-62/736-264, 26.07.2007 Tarihli Kararı, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=073b830d-4ae5-40ef-922b-da8c204c0ae5>, E.T. 21.12.2022, s. 16.

³⁰² **Kaya , A.,** *Rekabet Hukukunda Ayrımcılık Suretiyle Hakim Durumun Kötüye Kullanılması*, On İki Levha Yay., İstanbul, 2018, s. 97.

³⁰³ 4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun, Madde 6.

değişikliğe yol açmayan birleşme ve devralmalar rekabet yasağı anlamında değerlendirilemez³⁰⁴.

2. Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinin Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi

Çalışmamızın üçüncü bölümünde şarj ağı işletmecisi ile şarj istasyonu işletmecisi arasındaki ilişki, taşıdığı benzerlikler nedeniyle akaryakıt dağıtıcısı ile akaryakıt bayisi arasındaki ilişkiyle karşılaştırmalı olarak incelemiştik. Bu nedenle, şarj hizmeti faaliyetinin rekabet hukuku açısından değerlendirilmesine başlanmadan önce, rekabet hukukunun yine akaryakıt bayilik sözleşmeleri kapsamında kısa bir değerlendirilmesinin yapılmasının uygun olacağı düşünülmektedir.

Rekabet hukuku kuralları incelenirken teşebbüsler arası anlaşmaların önemine yukarıda kısaca değinilmişti. Bu çerçevede yatay ve dikey anlaşmaların akaryakıt dağıtım piyasasında üstlendiği önemli rolün, şarj hizmeti piyasası için de geçerli olacağı düşünüldüğünde yatay ve dikey anlaşma kavramının irdelenmesinin bir gereklilik olduğu aşikârdır.

Aynı mal veya hizmet piyasasında birbirine rakip konumda olan yani piyasanın aynı seviyesinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında yapılan anlaşmalara *yatay anlaşma* denilmektedir. Bu anlaşmalar pazar payı üzerinde değişikliğe neden olan anlaşmalar olması nedeniyle rekabetin sınırlandırılması olasılığını arttıran anlaşmalardır. Teşebbüsler arası yapılan yatay anlaşmalar neticesinde, aynı mal veya hizmet piyasasındaki rakip teşebbüslerin sayısı azalacağından ve anlaşma tarafı olan teşebbüslerin ortak bir amaç doğrultusunda hareket etme yönelimleri olacağından rekabet hukukunda yatay anlaşmalar genellikle rekabete aykırı sonuçlar doğuran anlaşmalar olarak görülmektedir³⁰⁵.

Dikey anlaşmalar ise, yine aynı mal veya hizmet piyasasında bulunan ama bu defa piyasanın farklı seviyelerinde faaliyet gösteren teşebbüsler arasında gerçekleştirilir. Genel olarak bakıldığında dikey anlaşmaların, birbirine hammadde ya da ara ürün sağlayan teşebbüsler ile ekonomik sürecin birbirini takip eden zincirlerindeki teşebbüsler arasında

³⁰⁴ Cıvaş, İ., *Birleşme ve Devralmaların Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi*, Gümrük ve Ticaret Dergisi, S. 2, <https://dergipark.org.tr/en/download/article-file/1068252>, E.T. 21.12.2022, 2013, s. 29.

³⁰⁵ Güven, P., s. 74.

yapıldığı söylenebilir. Bu çerçevede dağıtıcı ile üretici veya dağıtıcı ile bayi arasındaki anlaşmalar dikey anlaşma kapsamındadır. Dikey anlaşmaların rekabet üzerindeki etkisi yatay anlaşmalarınki kadar olumsuz değerlendirilmemektedir. Her ne kadar marka içi rekabeti sınırlandırabildikleri belirtilse de markalar arası rekabeti artırmaları nedeniyle rekabet üzerindeki olumlu etkileri yadsınamamaktadır. Ancak dikey anlaşmaların piyasaya giriş engelleri yaratması, kaynak erişimine engel oluşturması ve bu nedenle rekabeti sınırlayıcı etkiler yaratması durumunda rekabet bozucu oldukları ise tartışmasıdır³⁰⁶.

Akaryakıt sektöründe bayilerin belirli bir satış tonajını yakalayabilmeleri için büyük dağıtım şirketlerinden biri ile bayilik sözleşmesi imzalamaları kendileri için önemlidir. Buna karşılık, dağıtım şirketleri içinse işlek lokasyonlardaki istasyonlarla bayilik sözleşmesi imzalamak avantajlı olabilmektedir. Akaryakıt tüketicilerinin yakıt alımı yapacakları istasyonları seçerken akaryakıt fiyatını baz almadıkları, aksine konum olarak kendilerine yakın ve tanınır bir dağıtım şirketinin bayisinden yakıt almayı tercih ettikleri gözlemlendiğinde, işlek lokasyonlardaki bayilerin önemi daha çok ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle dağıtım şirketleri ile bayiler arasında bayilik sözleşmesinin dışında intifa sözleşmeleri de imzalanmaktadır³⁰⁷. Rekabet Kurulu'nun 2002/2 sayılı Tebliği uyarınca; *“üretim veya dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan dikey anlaşmalar süresi 5 yılı aşmamak ve alıcının dikey anlaşma konusu malları ve hizmetleri aldığı ilgili pazardaki payının %40'ı aşmaması koşuluyla”*, rekabeti sınırlayıcı faaliyetleri yasaklayan 4. madde hükmünden muaf tutulmuştur³⁰⁸. Bu tebliğ nedeniyle, muaf tutulan haller dışında, rekabeti sınırlayıcı hükümler içermesi nedeniyle bayilik sözleşmelerinin süresi 5 yılı aşamayacaktır. Dolayısıyla akaryakıt piyasasında 5 yıldan uzun süreli ya da belirsiz süreli olarak yapılan bayilik sözleşmeleri rekabete aykırılık teşkil etmektedir³⁰⁹. Ancak bu durumda ise uygulamada bayilik sözleşmesi dışında ayrı bir intifa sözleşmesi yapan bayiler açısından bayilik sözleşmesinin süresinin bitiminde sona ermesine rağmen, intifa sözleşmesinin varlığını koruyor olması bayilerin başka dağıtıcılarla sözleşme yapmasının önünde engel yaratmaktadır. Bu durum

³⁰⁶ Güven, P., s. 77.

³⁰⁷ Rekabet Kurumu Başkanlığı, *Akaryakıt Sektörü Raporu*, <https://www.rekabet.gov.tr/Dosya/sektor-raporlari/1-akaryakit-pdf>, E.T. 21.12.2022, 2008, Ankara, s. 93.

³⁰⁸ 2003/3 ve 2007/2 Sayılı Rekabet Kurulu Tebliğleri ile Değişik, Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Tebliğ No : 2002/2, Madde 2 ve Madde 5.

³⁰⁹ Narin, İ.,C., Ergüner, S., *Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinin Feshi*, <https://www.mondaq.com/turkey/contracts-and-commercial-law/1128804/akaryak305t-bayilik-szle351melerinin-feshi>, E.T. 21.12.2022, 2021.

ise dağıtım şirketleri arasında rekabeti engelleyici bir unsur oluşturmaktadır³¹⁰. Nitekim tam da bu sebeple Rekabet Kurulu *Pol-Pet Petrol Ürünleri Ltd. Şti.* ile *Bölünmez Petrolcülük A.Ş.* arasındaki uyuşmazlık hakkındaki kararında, akaryakıt piyasasının uzun süreli intifalar nedeniyle kapanmış olduğuna ve bu nedenle 2002/2 sayılı Tebliğ kapsamında görünmeyen intifa anlaşmalarının Tebliğ kapsamında olduğuna karar vermiştir. Bu sayede anılan rekabet engeli, intifa sözleşmelerinin süresinin de 5 yıllık süreye tabi olduğu düzenlemesi sayesinde ortadan kaldırılmıştır³¹¹.

Bilindiği üzere akaryakıt sektörü düzenlenen (regüle edilen) bir piyasadır. Sektörde faaliyet gösteren gerçek ve tüzel kişiler EPDK tarafından denetlenmekte ve faaliyetlerinin yasal mevzuata aykırı olup olmadığı incelenmektedir. Akaryakıt bayilik sözleşmelerinin ise nitelik itibarıyla dikey anlaşma olmaları rekabet hukuku anlamında uyuşmazlığın en sık görüldüğü konu olmalarına sebep olmaktadır. Akaryakıt bayilerinin 5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu'nun 8. maddesine istinaden bayisi olduğu dağıtıcı haricindeki dağıtıcılar ile onların bayilerinden akaryakıt ikmali yapamayacaklarına ilişkin düzenleme, rekabet etmememe yükümlülüğünü beraberinde getirmektedir. Kaçak akaryakıt satışının önüne geçilmesi amacıyla getirilen söz konusu rekabet yasağının, bayilik sözleşmesinin devamı süresince ve başka hiçbir sınırlayıcı düzenlemeye tabi olmaksızın uygulanması, bayiler açısından ticari faaliyetlerinin süresiz ve sınırsız olarak kısıtlanması sonucunu doğurmaktadır. Bu sonuç ise rekabet hukukunun temel prensipleri ile çelişmektedir. Bayilerin bu şekilde uzun süreler boyunca tek bir dağıtıcıya bağlanmış olması, akaryakıt piyasasına girmek isteyen yeni sağlayıcıların dağıtım ağını kuracak bayi bulmasını zorlaştırmakta ve rekabete aykırı olarak piyasanın kapanmasına neden olmaktadır³¹².

3. Şarj Hizmeti Piyasasının Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi

Önceki bölümlerde ayrıntıları ile açıklandığı üzere, şarj hizmeti piyasası ilgili mevzuatta lisans sahibi şarj ağı işletmecileri, sertifika ile bu piyasada faaliyet gösterme yetkisi tanınan şarj istasyonu işletmecileri ve kullanıcılar arasındaki ilişkiler üzerinden

³¹⁰ *Akaryakıt Sektörü Raporu*, s. 95.

³¹¹ Rekabet Kurumu Başkanlığı, Kurul Kararları, Dosya Sayısı: 2009-1-13 (İlk İnceleme), Karar Sayısı: : 09-09/186-56, 05.03.2009 Tarihli Kararı, <https://www.rekabet.gov.tr/Karar?kararId=da96cc5c-cbda-4e1d-a533-834593e3ed8c>, E.T. 21.12.2022, s. 9.

³¹² **Akkan., Ç.**, *Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinde Rekabet Etmeme Yükümlülüğü*, Rekabet Dergisi, c. 15, S. 2, <http://yoksis.bilkent.edu.tr/pdf/files/11501.pdf>, E.T. 22.12.2022, 2014, s. 9.

şekillendirilmiş çiçeği burnunda bir piyasadır. Ancak bu yeni piyasanın gelişmekte olan faaliyetleri açısından bakıldığında mevzuatta belirlenen söz konusu piyasa aktörleri dışında *yer sağlayıcılar* olarak betimlenen bir oyuncunun daha ortaya çıktığı görülmektedir. Mevzuatta yer verilmemesine rağmen, uygulamada piyasanın doğal koşullarının yaratmış olduğu yer sağlayıcı kavramı, münhasırlık kavramı ile birleşip rekabet hukuku açısından değerlendirilmesi gereken bir alan yaratmıştır.

Münhasırlık rekabet hukukunda, “*sağlayıcılar tarafından alıcılara sözleşme konusu mal veya hizmetlerle rekabet içindeki mal veya hizmetleri satın alması, üretmesi, satması veya yeniden satması açısından engel getiren yükümlülükler*” olarak tanımlanmaktadır³¹³. Bu bakımdan şarj hizmeti piyasası incelendiğinde, belli bir yerde şarj istasyonu kurulup işletilmesi amacıyla lisans sahibi şarj ağı işletmecisi ve/veya şarj istasyonu işletmecisi ile yer sağlayıcı arasında intifa, kira vb. isimler altında yapılan sözleşmeler içerisine konulacak münhasırlık şartının haksız rekabet yaratıp yaratmayacağı açısından değerlendirilmesi önemlidir. Şöyle ki, uygulamada otobanlarda ya da AVM otoparklarında kurulan şarj istasyonları için şarj ağı işletmecilerinin yer sağlayıcılara taşınmazları üzerinde kendilerinden başka şarj ağı işletmecisi ya da şarj istasyonu işletmecisine ait istasyon kuramayacaklarına ilişkin münhasırlık anlaşması yaptıklarına rastlanmaktadır. Hâlihazırdaki mevzuat hükümleri içerisinde münhasırlık tanınmasına yönelik bir yasak bulunmamaktadır. Bu nedenle ileride bu tip uygulamaların artması durumunda rekabet hukuku açısından sorun teşkil edebileceği, özellikle piyasaya yeni girmek isteyen şarj ağı işletmecileri açısından piyasaya giriş engeli oluşturacağı düşünülmektedir. Kaldı ki, akaryakıt sektöründe yer sağlayıcıların, komşu parsellerdeki taşınmazları üzerinde farklı dağıtıcıların dağıtım ağında bulunan farklı bayiler ile sözleşme yapma serbestisi bulunmaktadır. Dolayısıyla şarj hizmetine yönelik münhasırlık uygulamalarının düzenleyici kurum tarafından titizlikle takip edilmesinin yeni oluşmakta olan piyasanın gelişimi açısından kritik olduğu değerlendirilmektedir.

Rekabet hukuku çerçevesinde incelenmesi gereken bir diğer önemli husus ise **şarj hizmeti fiyatıdır**. Nitekim teşebbüsler arası rekabetin en belirgin şekilde ortaya çıktığı husus fiyatlardır³¹⁴. Şarj hizmeti piyasasında uygulanacak olan bu fiyatın ise lisans sahibi

³¹³ Rekabet Kurumu Terimler Listesi, <https://www.rekabet.gov.tr/tr/Sayfa/Yayinlar/rekabet-terimleri-sozlugu/terimler-listesi?icerik=6752cea2-2389-4ea9-8173-3aa036ebfe95>, E.T. 22.12.2022.

³¹⁴ Aşcıoğlu, K., M., *Rekabet Hukuku ve Dağıtım Sözleşmeleri*, Adalet Yay., Ankara, 2011, s. 77.

şarj ağı işletmecisi tarafından belirlendiği³¹⁵ çalışmamızın ikinci bölümünde aktarılmıştır. Bu kapsamda, şarj ağı işletmecisinin bu hakkını sınırsız bir serbestlik içerisinde kullanamayacağı, ancak Şarj Hizmeti Yönetmeliği hükümlerinin belirlediği kıstaslar dâhilinde belirleyebileceği düzenlenmiştir. Buna göre, şarj hizmeti fiyatı belirlenirken şarj istasyonlarının kurulum maliyeti ile şarj ağı oluşturulması maliyetlerine amortisman, elektrik enerjisi alım bedeli ve vergi, fon gibi yasal yükümlülükler ile makul bir kar düzeyi ilave edilerek şarj hizmeti bedeli oluşturulur³¹⁶ ve tespit edilen fiyat serbest erişim platformunda yayımlanır³¹⁷. Ayrıca, şarj ağı işletmecileri fiyatın oluşumu ve güncellenmesini her seferinde EPDK'ya açıklamakla yükümlü olup, bir sonraki günden itibaren uygulayacakları fiyatı bir önceki gün saat 17.00'ye kadar Kuruma bildirmekle mükelleftir. Bildirilen fiyatlar ise takip eden gece yarısı itibariyle geçerlik kazarak, bir sonraki fiyat güncellemesine kadar uygulamada kalır³¹⁸. Bu noktada, fiyat oluşumunun bu kadar şeffaf olması ile EPDK'nın fiyata müdahale etme hakkının uygulamada rekabet hukuku açısından sorunlara yol açabileceği değerlendirilmektedir. Öte yandan, şarj ağı işletmecilerinin fahiş fiyat uygulamaları ihtimalinin de haksız rekabet açısından irdelenmesi önemlidir. İlk olarak şarj ağı işletmecilerinin girdi maliyetlerinde büyük bir artış olmamasına rağmen, varmış izlenimi vererek fahiş fiyat belirlemelerinin Türk Ticaret Kanunu hükümlerine aykırılık olacağını söylemek yanlış olmaz³¹⁹. Rekabet hukuku açısından ise fahiş fiyatlandırma sadece hâkim durumun kötüye kullanılması sonucunu doğurması halinde ihlal olarak değerlendirilecektir³²⁰. Buna ilişkin ülkemizin tanınmış ve büyük şarj ağı işletmecilerinden bir tanesinin piyasada uygulamakta olduğu şarj hizmeti fiyatı ile ilgili tüketici şikâyetleri haberlere konu olmuştur. Bu kapsamda kalabalık bir tüketici topluluğu tarafından şarj hizmeti karşılığında ödedikleri fiyatın maliyetlerin çok ötesinde artırılmasına yönelik tepki olarak bir manifesto yayımlanmış ve bu manifestoda ilgili şarj ağı işletmecisinin piyasadaki hâkim durumunu kötüye kullandığı iddia edilmiştir³²¹. Gerçekten de şarj hizmeti piyasasında teşebbüs olarak büyüklükleri nedeniyle özellikle şehirlerarası yollarda ve otoyollarda sadece belli başlı şarj ağı işletmecilerinin

³¹⁵ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 16/2/ç.

³¹⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/2/3.

³¹⁷ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 30/1.

³¹⁸ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 25/6..

³¹⁹ 6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu, Madde 55/1/a/2.

³²⁰ **Karasu, R., Özdemir, S., S., Fahiş Fiyata İlişkin Sınırlamalar ve Aykırılığın Ticaret Hukuku Açısından Sonuçları**, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. 16, S. 3, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/2420948>, E.T. 22.12.2022, 2022, s. 20.

³²¹ "Elektrikli Otomobil Sahiplerinden Şarj Fiyatlarındaki Zamlara Tepki Manifestosu" Başlıklı Haber, <https://www.log.com.tr/elektrikli-otomobil-sahiplerinden-sarj-fiyatlarindaki-zamlara-tepki-manifestosu/>, E.T. 22.12.2022.

faaliyet gösterdiği bir gerçektir. Bu durum kullanıcılar açısından söz konusu yollarda hep aynı şarj ağı işletmecilerinin istasyonlarından hizmet satın alma zorunluluğu yarattığından, fiyata da katlanması sonucunu doğurmaktadır. Bu halde şarj ağı işletmecilerinin fahiş fiyatlandırmaya gitmeleri durumunda ise belli bir bölgedeki hâkim durumlarını kötüye kullandıklarından söz edilmesi mümkündür. Bu tip örneklerin çoğalması halinde düzenleyici kurum olan EPDK'nın fiyatı düzenlemesi gerekip gerekmediği ise başka bir tartışma konusudur. Zira şarj hizmeti piyasasının doğal tekel niteliğinde bir piyasa olmaması nedeniyle, fiyat oluşumuna müdahale edilmesi piyasadaki rekabeti olumsuz etkileyebilecektir. Aynı şekilde fiyat oluşumunun açık olması ve fiyatlandırmaya ilişkin getirilen bildirim yükümlülüğü, dinamik bir süreç olan fiyatlamının rekabet koşulları içerisinde değil de tarife düzenlemelerine benzer şekilde oluşmasına yol açarak³²² piyasadaki rekabetin kısıtlanmasına ve kar beklentisi içindeki yatırımcıların piyasaya girişlerinde tereddüt yaşamasına sebep olabilecektir.

Şarj hizmeti piyasasında faaliyet gösterecek tüzel kişilerin EPDK'dan **lisans alma zorunluluğu** rekabet politikası bağlamında üzerinde durulması gereken bir başka önemli konudur. Belirli sektörlerde piyasaya girişte devlet tarafından lisans verilmesi zorunluluğunun piyasaya giriş engeli yarattığı bilinmektedir. Ancak düzenleyici kurum olan EPDK'nın vermiş olduğu lisans kapsamında piyasadaki rekabetin sağlanması görev ve yetkisi bulunmaktadır³²³. Bu kapsamda örneğin rekabeti sınırlayıcı anlaşma ve eylemlerin şarj hizmeti piyasasını bozduğunun tespit edilmesi halinde, Kurum'un her seferinde üç ayı aşmamak üzere taban veya tavan fiyat belirleme olanağı vardır³²⁴.

Şarj Hizmeti Yönetmeliği kapsamında şarj ağı işletmecilerinin 16. maddenin c fıkrası gereğince şarj ünitesi ile uyumlu soket yapısına sahip bütün elektrikli araçlara hizmet verme yükümlülüğü altında olmaları da rekabet politikası açısından değerlendirilmelidir. **Herkes hizmet sunma zorunluluğu** olarak adlandırabileceğimiz bu yükümlülük, bazı yatırımcıların piyasaya girmekten vazgeçmelerine neden olabilecektir. Bu konu uygulamada en çok *Tesla Motors*'un Türkiye piyasasına girişi münasebetiyle tartışılmıştır.³²⁵ Şöyle ki, Tesla'nın ürettiği elektrikli araçların şarj edilebilmelerini

³²² Ardiyok, Ş., Köksal, E., Kıl, İ., F., Serter, Y., S., s. 21.

³²³ Aslan, Y., Önal, E., *Türk Akaryakıt Sektöründe Rekabet Yasaklarından Doğan Sorunlar ve Çözüm Önerileri*, Ekin Yay., Bursa, 2011, s. 121.

³²⁴ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 26/1.

³²⁵ Ardiyok, Ş., Köksal, E., Kıl, İ., F., Serter, Y., S., s. 13.

sağlayan *Supercharger* isimli soket yapısı tamamen firmaya özgü bir soket tipidir. Konunun Avrupa’da olduğu gibi ülkemizde de ileriki dönemlerde gündemde olacağı beklenmektedir.

Rekabet hukuku açısından değinilecek son konu ise ***dağıtım şirketlerinin şarj hizmeti piyasasında faaliyet gösterip gösteremeyecekleridir.*** Bazı ülkelerde dağıtım şirketlerine yönelik bu yönde bir kısıtlama olmamakla birlikte, ülkemizde bir kısıtlama getirilmiş ve dağıtım şirketlerinin şarj ağı işletmeci lisansı başvurusunda bulunamayacakları ve şarj hizmeti sunamayacakları düzenlenmiştir.³²⁶ Öte yandan söz konusu şirketlerin iştirakleri vasıtasıyla bu piyasada yer almalarının önüne nasıl geçileceği belirsizdir. Kaldı ki sokak aydınlatmalarının dağıtım şirketlerinin yetkisinde olmasıyla birlikte bu noktalarda şarj hizmetinin dağıtım şirketleri vasıtasıyla verilmesinin uygulamada sağlayacağı verimliliğin ayrıca değerlendirilmesi önem arz etmektedir.

³²⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, Madde 4/4.

SONUÇ

Mazisi içten yanmalı motorlardan çok daha öncesine dayanan elektrikli araçlar 1973’de yaşanan petrol krizi sonrasında yeniden gündeme gelmiş ve sera gazı emisyonlarının azaltılmasında üstlendikleri rol sebebiyle otomobil piyasasına kalıcı olarak yerleşmiştir. Ancak 2019 yılının ilk yarısında dünyayı etkisi altına alan pandemi nedeniyle otomobil piyasasında yaşanan küçülme elektrikli araç piyasasını da etkilemiş ve bu nedenle piyasada beklenen ilerleme sağlanamamıştır. Buna rağmen, 2020’nin ikinci yarısından itibaren özellikle Avrupa’da 5,5 milyona ulaşan elektrikli araç satışları, tarihinde ilk kez dizel otomobil satışlarının önüne geçerek otomobil piyasasında bir rekora imza atmıştır. Bu sayede Avrupa Birliği, elektrikli araç filosu ile dünyanın önde gelen ülkesi olan Çin’i geride bırakarak birinci sıraya yerleşmiştir. Bu ilerleyişe ise Avrupa Birliği’nin 2050 yılı itibariyle sera gazı emisyonlarını 1990’daki seviyesine göre %60 oranında azaltma hedefi yol açmıştır. Bu hedef kapsamında 2014/94/EU Direktifi ile elektrikli araç piyasasının temel kurum ve kavramlarını düzenleyen Avrupa Birliği piyasanın doğru ve hızlı bir şekilde gelişmesine olanak sağlamıştır.

Türkiye taşıma sektöründe enerji tüketimine bakıldığında enerji talebinin %93’ünün karayolundan kaynaklandığı ve bu talebin %99’unun petrol ile karşılandığı görülmektedir. 2053 net sıfır karbon hedefini gerçekleştirmek isteyen Türkiye için problem arz eden bu yüzde nedeniyle ulaşımın elektrifikasyonunun sağlanması bir zorunluluktur. Bu kapsamda 2018 yılında kurulan Türkiye’nin Otomobil Girişim Grubu (TOGG) ile ilk yerli elektrikli araç üretimine başlanmış, buna paralel olarak ise mevzuat çalışmalarına hız verilmiştir. Bu çerçevede öncelikle Elektrik Piyasası Kanunu’na gerekli eklemeler yapılmış hemen akabinde de Şarj Hizmeti Yönetmeliği yürürlüğe sokulmuştur. Şarj hizmeti piyasasına yönelik temel kavramların getirildiği ve piyasa aktörleri arasındaki ilişkilerin hukuki zemine oturtulduğu bu yasal düzenlemeler ile şarj hizmeti piyasasının arzu edilen büyümeyi yakalaması beklenmektedir.

Şarj Hizmeti Yönetmeliği ile ülke genelinde şarj ağlarının oluşturulması planlanmaktadır. Bu nedenle Yönetmelikte öncelikle şarj ünitesi, şarj istasyonu, şarj ağı, şarj ağı işletmecisi, şarj istasyonu işletmecisi, sertifika, sadakat sözleşmesi gibi piyasaya dair yeni kavramların hukuki tanımları yapılmıştır. Bu düzenlemeler kapsamında EPDK

tarafından sermaye şirketlerine şarj ağı işletmeci lisansı verilmesi ve bu şirketler tarafından da şarj ağı içerisindeki şarj istasyonlarının kurulması ve işletilmesi amacıyla gerçek ve tüzel kişilere sertifika düzenlenerek elektrikli araç kullanımının yaygınlaştırılması amaçlanmaktadır. Hukukumuza yepyeni tanımlar getiren Yönetmelik çerçevesinde piyasanın temel aktörleri olarak tasarlanan şarj ağı işletmecisi, şarj istasyonu işletmecisi ve kullanıcıların hak ve yükümlülüklerinin belirlenmesi ve bunlar arasındaki hukuki ilişkilerin nitelendirilmesi ise önem arz etmektedir. Bu nedenle çalışmamızda, Yönetmelik çerçevesinde ilgili aktörlerin hak ve yükümlülükleri ile şarj hizmetinden doğan hukuki ilişkinin hüküm ve sonuçları benzer kavramlarla karşılaştırılarak incelenmeye çalışılmıştır.

Şarj hizmeti faaliyetlerinin düzenlenmesi kapsamında yasa koyucu tarafından temel mevzuatın oluşturulması dışında, şarj hizmet piyasası açısından önem arz etmesi nedeniyle bir takım başka yasal düzenlemeler içine de bu yönde hükümler eklenmiştir. Bu bağlamda, Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği, Otopark Yönetmeliği gibi düzenlemelere şarj ünitesi ve şarj istasyonlarının kurulumuna yönelik emredici hükümler derç edilmiştir.

Çalışmamız içerisinde elektrikli araçlar ve şarj hizmetine yönelik hem AB hem de ülkemiz mevzuatı kapsamında getirilen yasal düzenlemeler genelden özele doğru bir sıra ile ayrı başlıklar altında incelenmiştir. Akabinde ise öncelikle elektriğin hukuki niteliği üzerinde kısaca durularak, elektrik temini kavramı enerji sağlama sözleşmeleri içerisinde açıklanmaya çalışılmıştır.

Elektrik enerjisi, bir noktadan başka bir noktaya nakledilebilmesi özelliğinden dolayı hukukumuzda taşınır mülkiyetini düzenleyen TMK'nın 762. maddesi bağlamında taşınır mal olarak nitelendirilmekte ve bu niteliği vesilesiyle de satış sözleşmelerine konu olabilmektedir. Ancak doktrinde taşınır bir mal olarak elektriğin teslim edildiği anda sağlayıcının ediminin sona ermiyor, aksine enerji sağlayıcısının bu enerjiyi sürekli hazır bulundurması gerekliliği nedeniyle ediminin süreklilik arz ediyor olması dolayı aslında bir hizmet sağlama sözleşmesi olduğu görüşü de ağır basmaktadır. Doktrindeki bu görüş dayanağını elektriğin aynı zamanda bir kamu hizmeti olduğu görüşünden almaktadır. Ülkemizde de 1980 öncesi dönemde elektrik piyasasını oluşturan üretim, iletim ve dağıtım faaliyetleri devlet tarafından tekel olarak yürütülen kamu hizmetleriyken, 1980 sonrası başlayan özelleştirme dönemi ile elektriği mal olarak kabul eden satış sözleşmesi ve elektrik bağlantısını hizmet kabul eden bağlantı ve sistem anlaşmaları birbirinden ayrılmış,

hizmet edimi niteliğinde olan enerji sağlama yükümlülüğü dağıtım şirketlerinin yetkisine verilmiştir. Bu kapsamda, elektriğin son kullanıcılar tarafından kullanıma hazır hale gelebilmesi için sadece perakende satış şirketinin elektriği tüketiciye satması yeterli olmayıp, beraberinde dağıtım şirketinin de bağlanma ve sistem kullanma anlaşmalarından doğan yükümlülüklerini yetine getirmiş olması gerekmektedir. Bu durum ise enerji sağlama sözleşmeleri kavramı altında aslında bir sözleşmeler ağı söz konusu olduğunu ve bu nedenle de bu sözleşmelerin sui generis sözleşmeler olduğunu ortaya koymaktadır.

Şarj hizmeti açısından bakıldığında ortada bir elektrik alış verişi olmakla birlikte, ülkemizde şarj ağı işletmeci lisansı sahiplerinin elektrikli araç kullanıcılarına enerji sağlama sözleşmelerinden farklı nitelikte tasarlanmış bir hizmet verdikleri söylenebilir. Şarj ağı işletmeci lisansı sahibi tüzel kişilerin ikili anlaşmalar yoluyla tedarik lisansı sahibi tüzel kişiden elektrik temin edebilmesi mümkün olmakla birlikte, şarj hizmeti açısından değerlendirildiğinde elektrik teminini düzenleyen ikili anlaşma silsilesinin sona erdiği kabul edilmelidir. Elektrikli araç kullanıcısı tarafından kablonun şarj ünitesinin soketine takılması ile birlikte artık şarj hizmeti verilmesi süreci başlamış olup, bu kısımda elektrik bu hizmetin sadece bir unsurunu oluşturmaktadır.

Çalışmamızın devamında şarj hizmetine ilişkin getirilen düzenlemeler borçlar hukuku, rekabet ve tüketici hukuku ile kat mülkiyeti hukuku açısından benzer kavramlarla ilişkilendirilerek değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmelerin başında ortak noktaların fazlalığı nedeniyle akaryakıt dağıtım sözleşmeleri ele alınmıştır. Nitekim akaryakıt dağıtıcısı ile akaryakıt bayisi arasındaki sözleşme ilişkisi, şarj ağı işletmecisi ile şarj istasyonu işletmecisi arasındaki ilişki üzerinden irdelendiğinde, EPDK'nın Yönetmelik kapsamında benzer bir düzenlemeye gitmeye çalıştığını ortaya koymuştur. Gerçekten de şarj ağı işletmecisinin akaryakıt dağıtıcısında olduğu gibi lisans alma zorunluluğunun bulunması, her iki tarafın da eşit durumdaki alıcılara ayırım gözetmeksizin eşit muamele etme yükümlülüğü altında olması gibi düzenlemeler akaryakıt dağıtıcısı ile şarj ağı işletmecisinin benzer şekilde konumlandırıldığını göstermektedir. Bu önemli benzerlikler dışında farklı düzenlemeler olduğu da dikkati çekmektedir. Örneğin, akaryakıt dağıtıcılarının bayiler ile yaptıkları sözleşmeleri EPDK'ya bildirim yükümlülüğü bulunurken, şarj ağı işletmecilerinin yükümlülüğü sadece lisans başvurusu sırasında verecekleri sertifikanın bir örneğinin başvuru evrakları ile birlikte sunulmasından ibarettir. Akaryakıt dağıtıcıları yaptıkları her bayilik sözleşmesini Kurum'a bildirmek zorundayken,

şarj ağı işletmecileri verdikleri her sertifikayı her seferinde Kurum'a bildirmekle yükümlü değildir. Ayrıca, şarj istasyonu işletmecisi tüzel kişinin, lisans sahibi şarj ağı işletmecisinden aldığı tek sertifika ile onun ağına bağlı birden fazla şarj istasyonunu işletebilmesi de mümkündür. Bu konuda Yönetmelik ile getirilen tek sınırlama, her şarj istasyonu için yalnızca bir sertifika düzenlenebilmesidir. Bu nedenle şarj istasyonu işletmecisi tüzel kişinin aynı anda farklı şarj ağı işletmecilerinden alacağı sertifikalar ile onların ağlarındaki farklı istasyonları işletebilmesi de mümkündür. Her iki sektöre yönelik yasal alt yapı incelendiğinde, gerek bayinin gerekse şarj istasyonu işletmecisinin aynı istasyon için birden fazla dağıtıcı / şarj ağı işletmecisi ile sözleşme yapamayacağı ortaya çıkmaktadır. Akaryakıt piyasası ile şarj hizmeti piyasası arasındaki bir önemli fark ise, akaryakıt piyasasına ilişkin aynı promosyonların, akaryakıt fiyatı oluşumunda rekabeti olumsuz etkilediği gerekçesiyle EPDK'nın 15.12.2010 tarihli Kurul Kararı ile yasaklanmış olmasıdır. Şarj hizmeti piyasasının doğal yapısı gereği aracının şarj olmasını bekleyen kullanıcıya verilen hizmetin uzun sürebildiği düşünüldüğünde, şarj istasyonu işletmecisi tarafından kullanıcılara aynı ya da mali bir takım promosyonların verilmesinin önünde bir engel bulunmaktadır.

Şarj hizmeti piyasasına yönelik mevzuat ile getirilen sadakat sözleşmeleri incelendiğinde ise tüketiciler açısından bazı hükümlerin haksız şart kapsamında değerlendirilebileceği düşünülmektedir. Bu kapsamda abonelik sözleşmesinde yer alan;

- şarj ağı işletmecisi tarafından kullanıcının onayı aranmaksızın tek taraflı olarak sözleşmede değişiklik yapılabileceğine yönelik düzenlemeler,
- şarj sırasında kullanıcı üyenin uğrayabileceği zararlardan şarj ağı işletmecisinin sadece doğrudan kusurunun bulunduğu hallerle sorumlu olduğuna yönelik düzenlemeler,
- şarj ağı işletmecisinin kontrolü dışında ortaya çıkan hallerde tazminat talep edilemeyeceğini ancak kullanıcı üyenin verdiği bilgilerin eksik ya da hatalı olduğunun anlaşılması halinde, şarj ağı işletmecisinin her türlü tazmin hakkının saklı tutulduğuna dair düzenlemeler,
- şarj hizmetinin yer sağlayıcı ya da şarj istasyonu işletmecisi nedeniyle kesintiye uğraması ya da hiç sağlanamaması hallerinde, şarj ağı işletmecisinin sorumlu olmadığına ve üye kullanıcının bu hallerde tazminat talep etme hakkının olmadığına ilişkin düzenlemeler ile

- uyuşmazlık halinde sadece şarj ağı işletmecisinin sunduğu delillerin taraflar için kesin ve bağlayıcı olacağına yönelik düzenlemelerin uygulamada haksız şart olarak kabul edilebileceği ve hukuki uyuşmazlıklara konu olabileceği öngörülmektedir.

Kat Mülkiyeti Kanunu açısından bakıldığında site ve/veya apartman otoparklarına şarj istasyonu kurulup kurulamayacağı hususunun irdelenmesi önem taşımaktadır. Bu halde kurulum ve işletme maliyetlerinin kim tarafından karşılanacağı, malik ve kiracıların kendi otopark alanlarına kendi kullanımlarına münhasır şarj ünitesi kurup kuramayacakları, sitelerin içerisine kurulan şarj istasyonlarında site sakinleri dışındakilere şarj hizmeti verilip verilemeyeceği gibi hususların aydınlatılması gerekecektir. Bu kapsamda 634 Sayılı Kanun'un 42 ve 43. maddeleri çerçevesinde, apartman ya da site otoparklarına kurulan şarj ünitelerinin kurulum ve işletim maliyetlerine bu hizmetten faydalanan malik ya da kiracıların birlikte katlanması gerektiği düşünülmektedir. Elektrikli araçların yaygınlaştırılmasının her şeyden önce çevre ve insan sağlığı açısından bir zorunluluk olduğu gerçeği karşısında, apartman ve site ortak alanı olan açık otoparklara şarj ünitesi kurulmasının kullanıcıların bu yöndeki tercihleri üzerinde büyük etkisi olacağı değerlendirildiğinde Kat Mülkiyeti Kanunu kapsamında bu konuda kolaylıklar getirilmesi gerektiği açıktır.

Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un can alıcı düzenlemeleri olan 4, 6 ve 7. Maddeleri kapsamında şarj hizmeti faaliyetleri değerlendirildiğinde ise belirli açılardan şarj ağı işletmecilerinin hâkim durumlarını kötüye kullanabilecekleri görülmektedir. Bu çerçevede münhasırlık, tüm kullanıcılara hizmet verme zorunluluğu, düzenleyici kurumun fiyat belirlemesi gibi hususlar rekabet hukuku yönüyle tartışılması gereken konular olarak ön plana çıkmaktadır. Özellikle şarj hizmeti açısından ön plana çıkan işlek yol ve bölgelerde sadece tek bir şarj hizmeti markasına ait şarj istasyonlarının kurulabileceğine ilişkin yer sağlayıcılar ile şarj ağı işletmecisi veya şarj istasyonu işletmecisi arasında yapılan münhasırlık şartı içeren sözleşmelerin artması halinde rekabetin olumsuz etkileneceği göz önüne alınmalıdır. Ayrıca şarj hizmeti piyasasının doğal tekel niteliği bulunmaması nedeniyle, şarj hizmeti fiyatının belirlenmesi noktasında EPDK'nın fiyat oluşumuna müdahale edebilecek olmasının rekabetin ortadan kaldırılmasına yol açabileceği üzerinde durulması gerekmektedir.

Sonuç olarak bakıldığında, elektrikli araçların dünyanın geleceğinde büyük rol oynayacağı kaçınılmazdır. Küresel ölçekte 2022 yılının sadece ilk yarısındaki elektrikli araç satış rakamları bir önceki yılın aynı dönemine göre %81 artış göstermiştir. Türkiye için ise aynı dönemdeki artış oranı %154'tür³²⁷. Bu rakamlar elektrikli araçların gelecekte hepimizin hayatının bir parçası olacağını göstermektedir. Elektrikli araç sayısı arttıkça mı şarj istasyonu sayısı artar yoksa şarj istasyonu sayısı arttıkça mı elektrikli araç sayısı artar tartışması ile uygulamada tavuk-yumurta paradoksuna benzetilen elektrikli araç piyasasının geleceğin piyasası olduğu gerçeği bu konuda yasal düzenlemelere de fazlasıyla ihtiyaç olduğunun bir göstergesidir. Hukuki anlamada ilk çalışma niteliğinde olan bu çalışmada hali hazırdaki yasal düzenlemeler ayrıntıları ile incelenerek, şarj hizmeti piyasasının hukuki alt yapısı açıklanmaya çalışılmıştır. Söz konusu inceleme yapılırken özel hukuk dalındaki benzer kavram ve sözleşmeler birlikte irdelenmiş ve uygulamada karşılaşılabilecek uyumsuzluklar ve olası çözüm önerileri dikkate alınmıştır.

³²⁷ <https://www.haberturk.com/elektrikli-arac-satislari-dunyada-artiyor-3520907-ekonomi>, E.T. 29.12.2022.

KAYNAKLAR

Eserler

Akıntürk, T., Ateş, D., Borçlar Hukuku Genel Hükümler, Özel Borç İlişkileri, Beta Yay., 23. Baskı, İstanbul, 2014.

Akkan, Ç., Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinde Rekabet Etmeme Yükümlülüğü, Rekabet Dergisi, c.15, S.2, 2014.

Alkaç, S., E., S., Akaryakıt İstasyonu Bayilik Sözleşmesi, On İki Levha Yay., İstanbul, 2017.

Altınok, A., Z., Şarj İstasyonlarının Türkiye ve Dünyadaki Hukuki Düzenlemeleri.

Ardıyok, Ş., Canbeyli, A., Elektrikli Araçlar ve Regülasyon/Avrupa'dan Başarılı Örneklerle Hukuki Bakış, 2021.

Ardıyok, Ş., İkiler, B., Köksal, E., Elektrikli Araçlar İçin Şarj Altyapısı – Türkiye İçin Fırsat ve Öneriler, BASEAK CORE Papers No:11, 2021.

Ardıyok, Ş., Kıl, İ., F., Yaldir, B., N., Elektrikli Araç Şarj Hizmeti Yönetmeliği Yürürlüğe Girdi, Lisans Başvuruları Yolda, Rekabet ve Regülasyon, 2022.

Ardıyok, Ş., Köksal, E., Kıl, İ., F., Serter, Y., S., Şarj Hizmeti Yönetmelik Taslağının İktisadi ve Hukuki Değerlendirmesi, BASEAK CORE Papers No: 15, 2022.

Arıdemir, A., G., Kat Mülkiyeti I, On İki Levha Yay., İstanbul, 2021.

Armutçu, O., Site Otoparkına Şarj İstasyonu Kurulabilir mi?, 07.02.2022 tarihli Hürriyet Gazetesi Haberi.

Aslan, İ., Y., Önal, H., E., Türk Akaryakıt Sektöründe Rekabet Yasaklarından Doğan Sorunlar ve Çözüm Önerileri, Ekin Yay., Bursa, 2011.

Aslan, İ., Y., Altınay, G., Ilıcak, A., Önal, E., Katırcıoğlu, E., Arıyok, Ş., Gültekin, B., Akçaoğlu, C., Enerji Hukuku, c. 1, Elektrik Piyasasında Rekabet ve Regülasyon, Ekin Yay., Bursa, 2007.

Aşcıoğlu, M., K., Rekabet Hukuku ve Dağıtım Sözleşmeleri, Adalet Yay., Ankara, 2011.

Ateş, M.,A., Elektrikli Araç Şarj İstasyonlarına İlişkin AB Regülasyonu, Uzman Gözüyle Enerji Dergisi, S. 18, 2020.

Aydın, Ö., Binalarda Enerji Verimliliği Kapsamında Yapılan Projelerin Değerlendirilmesi: Türkiye Örneği, Mimarlık ve Yaşam Dergisi, S. 4, 2019.

Aydoğdu, M., Genel İşlem Koşulları Şerhi, Adalet Yay., Ankara, 2018.

Ayrancı, H., Enerji Sözleşmeleri, Yetkin Yay., Ankara, 2010.

Cıvaş, İ., Birleşme ve Devralmaların Rekabet Hukuku Açısından Değerlendirilmesi, Gümrük ve Ticaret Dergisi, S. 2, 2013.

Cilvez, M., Kasımay, Z., İ., Elektrikli Araçlar, Dünya Enerji Konseyi Türkiye, Yeni Enerji Teknolojileri Çalışma Grubu, 2018.

Çaptuğ, M., Hukuki Güvenlik İlkesinin Kavramsal Gelişimi, Uyuşmazlık Mahkemesi Dergisi, Yıl 9, S. 17, 2021.

Çavuşoğlu, G., F., Elektrik Dağıtım Hizmetlerinin Özelleştirilmesi Hakkında Kısa Bir Değerlendirme, Fasikül Hukuk Dergisi, c. 10, S. 109, 2018.

Demirtürk, D., Sürdürülebilir Ulaşımında Sera Gazı Etkisini Azaltmaya Yönelik Çalışmalar, Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi, Mühendislik Bilimleri ve Tasarım Dergisi, 9(4), 2021.

Eren, F., Borçlar Hukuku Özel Hükümler, Yetkin Yay., 8. Baskı, Ankara, 2020.

Ernst&Young, Eurelectric, Power Sector Accelerating E-Mobility, 2022.

Euronews, Türkiye'de Elektrikli Şarj İstasyonu Sayısı Ne Kadar, Diğer Ülkelerde Durum Ne?, 2022.

Germeç, M., E., Kat Mülkiyeti Hukuku, Seçkin Yay., 4. Bası, Ankara, 2011.

Günel, N., Enerji Sağlama Sözleşmelerinde İfa Engelleri, Ankara Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yüksek Lisans Tezi, Ankara, 2020.

Gündüz, İ., O., Yakar, S., Avrupa Birliği ve Türkiye'de Elektrikli Otomobillere Yönelik Vergi Teşviklerinin Değerlendirilmesi, Çukurova Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c. 29, S. 4, 2020.

Güven, P., Rekabet Hukuku, Yetkin Yay., Ankara, 2009.

Irle, R., Global EV Sales For 2021 H1, The Electric Vehicle World Sales Database, 2021.

Işıksungur, Ö. D., Elektriğin Hukuki Niteliği, Erzincan Binali Yıldırım Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. 15, S. 3-4, 2011.

Karasu, R., Özdemir, S., S., Fahiş Fiyata İlişkin Sınırlamalar ve Aykırılığın Ticaret Hukuku Açısından Sonuçları, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi Hukuk Fakültesi Dergisi, c. 16, S. 3, 2022.

Karauz, A., K., Akaryakıt Bayilik Sözleşmeleri, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yayınlanmış Doktora Tezi, Antalya, 2015.

Kaya, A., Rekabet Hukukunda Ayrımcılık Suretiyle Hakim Durumun Kötüye Kullanılması, On İki Levha Yay., İstanbul, 2018.

Kayahan, U., Bir Karbon Tutulum Depolama Teknolojisi-Oksiyanma'nın Akışkan Yataklı Sistemde Deneysel Olarak İncelenmesi, Dokuz Eylül Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Fen ve Mühendislik Dergisi, 2020.

Kayıkçı, M., S., Büyükkorkmaz, G., Elektrik Tedarik Sözleşmeleri, Mondaq Articles.

Keskin, B., Genel İşlem Koşullarının Denetimi, İstanbul Aydın Üniversitesi, Lisansüstü Eğitim Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2021.

Kocabey, S., Elektrikli Otomobillerin Dünyası, Bugünü ve Geleceği, Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulamaları Dergisi, c. 1, S. 1, 2018.

Narin, İ.,C., Ergüner, S., Akaryakıt Bayilik Sözleşmelerinin Feshi, 2021.

Nurcu, İ.,E., Bayilik Sözleşmesi, Akdeniz Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD., Yüksek Lisans Tezi, Antalya, 2019.

Özel, Ç., Büyüktanır, Ö., B., G., Özel, F., Elektrik Piyasalarında Elektrik Sağlama Amaçlı Sözleşmeler, Yaşar Üniversitesi E-Dergisi, c., 8, Sayı Özel, 2013.

ParaDergi, Şarj İşletmecisi Nasıl Olunur?, 2022.

Rekabet Kurumu Başkanlığı, Terimler Listesi.

Şengül, M., Kat Mülkiyetinde Ortak Yer ve Tesislerin Niteliğinin Değiştirilmesi, Marmara Üniversitesi Hukuk Fakültesi Hukuk Araştırmaları Dergisi, c. 18, S. 3, 2022.

TDK Güncel Sözlük.

Tığ, G., Ş., Genel İşlem Şartları, Kırıkkale Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD., Yüksek Lisans Tezi, Kırıkkale, 2019.

Tong, S., Fung, T., Klein, M., P., Weisbach, D., A., Park, J., W., Demonstration of Reusing Electric Vehicle Battery for Solar Energy Storage and Demand Side Management, Journal of Energy Storage, V.11, 2017.

Transport & Environment, Cars Climate Brief #1: Why CO2 From New Cars Could Drop by Only 2% by 2029.

Tuncel, D., Siber, M., Elektrikli Araçlara Yönelik Şarj Hizmeti Yönetmeliği Yayımlandı, 2022.

Tuzcuğlu, T., Avrupa Birliği Normları ve 6098 S. TBK Hükümleri Işığında Genel İşlem Şartları, Seçkin Yay., Ankara, 2020.

Uyar, N., Türkiye ve AB Elektrik Piyasalarında Tüketici Hakları ve Emisyon Tahsisi ile YEK-G Belgesinin Hukuki Niteliği, Başkent Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Özel Hukuk ABD, Yayımlanmış Doktora Tezi, Ankara, 2022.

Üstün, T., K., Yeni Bir Dönemin Başlangıcı: Avrupa Yeşil Mutabakatı ve Türk Çevre Hukuku ve Politikalarına Etkileri, Ankara Hacı Bayram Veli Üniversitesi, 2021.

Yakın, E., Enerji Satım Sözleşmeleri Özelinde Sözleşme Hukuku'nda Take Or Pay ile Take And Pay Kayıtları, Ankara Barosu Dergisi, S. 3, 2020.

Yalçın, Z., A., Sürdürülebilir Kalkınma İçin Düşük Karbon Ekonomisinin Önemi ve Türkiye İçin Bir Değerlendirme, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, c. 13, S. 24, 2010.

Yeldan, E., Voyvoda, E., Türkiye İçin Düşük Karbonlu Kalkınma Yolları ve Öncelikleri, İstanbul Politikaları Merkezi, 2015.

İlgili Mevzuat

Mevzuatımız

2709 Sayılı Türkiye Cumhuriyeti Anayasası.

4721 Sayılı Türk Medeni Kanunu.

6098 Sayılı Türk Borçlar Kanunu.

6102 Sayılı Türk Ticaret Kanunu.

6446 Sayılı Elektrik Piyasası Kanunu.

5015 Sayılı Petrol Piyasası Kanunu.

5627 Sayılı Enerji Verimliliği Kanunu.

4054 Sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun.

6502 Sayılı Tüketicinin Korunması Hakkında Kanun.

634 Sayılı Kat Mülkiyeti Kanunu.

5711 Sayılı Kat Mülkiyeti Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

7346 Sayılı Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun.

19.02.2003 Tarihli, 25025 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Elektrik Piyasası Dağıtım Yönetmeliği (mülga).

30.05.2018 tarihli, 30436 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Elektrik Piyasası Tüketici Hizmetleri Yönetmeliği.

22.02.2018 Tarihli, 30340 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Otopark Yönetmeliği.

31.12.2022 Tarihli, 32060 Sayılı Resmi Gazete’de Yayımlanarak Yürürlüğe Giren Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik.

02.05.2019 Tarihli, 30762 Sayılı Resmi Gazete’de Yayımlanarak Yürürlüğe Giren Ulaşımda Enerji Verimliliğinin Artırılmasına İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik.

02.04.2022 Tarihli, 31797 Sayılı Resmi Gazete’de Yayımlanarak Yürürlüğe Giren Şarj Hizmeti Yönetmeliği.

Avrupa Birliği Mevzuatı

Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council of 22 October 2014 on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure.

Directive 2019/944/EU of the European Parliament and of the Council of 5 June 2019 on Common Rules for the Internal Market for Electricity and Amending Directive 2012/27/EU.

Directive 2018/844/EU of the European Parliament and of the Council of 30 May 2018 Amending Directive 2010/31/EU on the Energy Performance of Buildings and Directive 2012/27/EU on Energy Efficiency.

Proposal for a Regulation of the European Parliament and of the Council on the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure, and Repealing Directive 2014/94/EU of the European Parliament and of the Council.

Mahkeme ve Kurul Kararları

Anayasa Mahkemesi T., 9.12.1994, E. 1994/43, K. 1994/42-2 Sayılı Kararı, RG. 24.1.1995, S. 22181.

Yargıtay 19. HD, T. 25.06.2001, E. 2001/819, K. 2001/4917.

15.12.2010 Tarihli, 2924/2 Sayılı EPDK Kararı.

17.03.2022 Tarihli, 10853 Sayılı EPDK Kurul Kararı.

15.12.2022 Tarihli, 11459 Sayılı EPDK Kurul Kararı.

02.04.2022 Tarihli, 31797 Sayılı Resmi Gazete’de Yayımlanarak Yürürlüğe Giren Şarj Ağı İşletmeci Lisansı İşlemleri İle İlgili Başvurulara İlişkin Usul ve Esaslar.

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu, Elektrikli Araç Şarj İstasyonuna İlişkin Usul ve Esaslar Taslağı, 2017.

Rekabet Kurumu Başkanlığı, Kurul Kararları, Dosya Sayısı: 2009-1-13 (İlk İnceleme), Karar Sayısı: : 09-09/186-56, 05.03.2009 Tarihli Kararı.

Rekabet Kurumu Başkanlığı, Kurul Kararları, Dosya Sayısı: D4/1/A.I.-99/2 (Soruşturma), Karar Sayısı: 07-62/736-264, 26.07.2007 Tarihli Kararı.

2003/3 ve 2007/2 Sayılı Rekabet Kurulu Tebliğleri ile Değişik, Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği, Tebliğ No: 2002/2.

Raporlar

Enerjide Dijital Dönüşüm Bülteni, Veri-Analiz, Elektrikli Araç Sayısı, Mevcut Şarj Ağı İşletmecilerinin Soket Sayıları ve Toplam Güçleri, 2022.

Enerji Verimliliği Strateji Belgesi 2012-2023, 7. Stratejik Amaçlar, Hedefler ve Eylemler.

Sabancı Üniversitesi İstanbul Uluslararası Enerji ve İlim Merkezi, Türkiye Elektrikli Araçlar Görünümü 2021, 2021.

Shura Enerji Dönüşüm Merkezi, Türkiye Enerji Dönüşümü Görünümü 2021, 2021.

Shura Enerji Dönüşüm Merkezi, Türkiye Ulaştırma Sektörünün Dönüşü: Elektrikli Araçların Türkiye Dağıtım Şebekesine Etkileri, 2019.

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Türkiye İklim Değişikliği Strateji Belgesi 2010-2023.

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Denge Tabloları, 2020 Denge Tablosu.

T.C. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı, Ulusal Enerji Verimliliği Eylem Planı 2017-2023, 2018.

T.C. Kalkınma Bakanlığı, Onuncu Kalkınma Planı, Enerji Verimliliğinin Geliştirilmesi Programı, Eylem No 30 ve 31, 2015.

T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Elektrikli Araçlar İçin Şarj İstasyonları Destek Programı.

T.C. Ulaştırma ve Alt Yapı Bakanlığı, Karayolları Üzerindeki Yolcu ve Yük Taşımacılığı İstatistikleri.

Rekabet Kurumu Başkanlığı, Akaryakıt Sektörü Raporu, Ankara, 2008.

International Energy Agency, Global EV Outlook: Accelerating Ambitions Despite The Pandemic, 2021.

International Energy Agency, Electric Cars Fend Off Supply Challenges to More Than Double Global Sales, 2022.

International Energy Agency. Global EV Outlook 2022: Securing Supplies For an Electric Future, 2022.

International Energy Agency, Proposal On The Regulation For The Deployment of Alternative Fuels Infrastructure, 2022.

İnternet Kaynakları

- <https://documents1.worldbank.org/curated/en/873091468155720710/pdf/851260BRI0Live00Box382147B00PUBLIC0.pdf>
- <https://iea.blob.core.windows.net/assets/ad8fb04c-4f75-42fc-973a-6e54c8a4449a/GlobalElectricVehicleOutlook2022.pdf>
- https://library.wmo.int/doc_num.php?explnum_id=11178
- <https://www.enerjiatlası.com/haber/turkiye-deki-elektrikli-otomobil-sayısı>
- <https://www.iea.org/topics/transport>
- <https://www.kamumeb.net/amp/ekonomi/elektrik-piyasası-kanunu-ile-bazı-kanunlarda-ve-375-sayılı-kanun-hukmünde-kararnamede-değişiklik-yapılmasına-dair-kanun-teklifi-10-aralık-2022-h8900.html>
- <https://www.log.com.tr/elektrikli-otomobil-sahiplerinden-sarj-fiyatlarındaki-zamlara-tepki-manifestosu/>
- <https://www.tehad.org/2022/07/08/2022-yılı-ilk-6-ayında-satılan-elektrikli-ve-hibrid-otomobil-satış-rakamları/>
- <https://www.haberturk.com/elektrikli-arac-satışları-dunyada-artıyor-3520907-ekonomi>
- <https://www.eea.europa.eu/tr/isaretler/isaretler-2017-avrupa2019da-enerjinin-geleceğini/makaleler/enerji-ve-iklim-değişikliği>
- <https://www.renewableenergyworld.com/storage/the-number-of-public-charging-stations-for-evs-in-china-surges-505-in-may/#gref>
- <https://www.mondaq.com/turkey/government-contracts-procurement--ppp/1222566/elektrik-tedarik-s%C3%B6zleşmeler>