

Rekabet Kurumu Başkanlığından,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2024-2-005 (Soruşturma/Uzlaşma)
Karar Sayısı : 25-01/8-6
Karar Tarihi : 09.01.2025

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Şükran KODALAK,
Hasan Hüseyin ÜNLÜ, Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK,
Rıdvan DURAN

B. RAPORTÖRLER : Ahmet SAĞDUYU, Dilan FİDANER, Berin GEZER ACAR,
Burcu AYKOL

C. İLGİLİ TARAF : - Otoyol İşletme ve Bakım AŞ
Temsilcileri: Av. Murat SÜMER, Av. Gülbike YETİK,
Av. İnci ÇEVİRİM, Av. Begüm Melis ALGAN,
Av. Dilara ERKOYUNCU
Üniversiteler Mah. 1598 Cad. Bilkent Plaza A-3 Apt.
No:3/44 Çankaya/Ankara

D. ŞİKÂyetçİLER : - Gizlilik talebi bulunmaktadır

(1) **E. DOSYA KONUSU:** Rekabet Kurulunun 04.07.2024 tarihli ve 24-28/679-M sayılı kararı uyarınca Otoyol İşletme ve Bakım AŞ ve ZES Dijital Ticaret AŞ hakkında yürütülmekte olan soruşturma kapsamında; 12.12.2024 tarihli ve 24-53/1171-MUA sayılı uzlaşma ara kararına istinaden Otoyol İşletme ve Bakım AŞ tarafından gönderilen uzlaşma metni neticesinde soruşturmanın söz konusu teşebbüse yönelik münhasırlık iddiaları bakımından sonlandırılması.

(2) **F. İDDİALARIN ÖZETİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 22.12.2023 tarih ve 46495 sayılı ile intikal eden ve Otoyol Yatırım ve Ticaret AŞ (OTOYOL AŞ) ile ZES Dijital Ticaret AŞ (ZES) tarafından elektrikli araçlar şarj altyapısı sektöründe hayata geçirilen rekabete aykırı uygulamalar ile 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun)'un 4. ve 6. maddelerinin ihlal edildiği iddialarını içeren gizlilik talepli başvuruda özetle;

- 25.12.2021 tarihinde 6446 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'nda yapılan değişiklik ile elektrikli araçlara ve şarj istasyonlarına ilişkin hukuki düzenlemelerin getirildiği, akabinde Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu (EPDK) tarafından hazırlanan ve 02.04.2022 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan Şarj Hizmeti Yönetmeliği ile elektrikli araçlara ilişkin şarj ağına bağlı şarj ünitelerinin ve istasyonlarının kurulması ve işletilmesi yoluyla şarj hizmetinin sunulmasına ilişkin usullerin ve esasların belirlendiği, bu çerçevede şarj ağı işletmecilerinin EPDK tarafından verilen lisans ile kendi şarj ağlarını kurabilmelerinin mümkün olduğu,
- 03.12.2023 tarihi itibarıyla Türkiye'de şarj ağı işletmeci lisansına sahip 151 teşebbüsün bulunduğu, bu sayının pazarın rekabetçi yapısını gösterdiği,
- Şarj Hizmeti Yönetmeliği'ne göre kurulacak şarj ağının en az 50 adet şarj ünitesinden ve en az beş farklı ilçedeki şarj istasyonundan oluşmasının zorunlu olduğu, buna rağmen şarj istasyonlarının hangi otoyollarda konumlandırılması gerektiğine ilişkin herhangi bir düzenlemeye yer verilmediği, bunun gibi eksiklikler

nedeniyle mevcut düzenlemelerin davranışsal piyasa aksaklıklarını çözmekte yetersiz kaldığı,

- Başvurunun ZES ve OTOYOL AŞ arasındaki fiili münhasırlık içerdiği düşünülen dikey ilişkinin rekabeti kısıtlaması, ZES'in "DC yüksek hızlı şarj hizmeti" pazarındaki hâkim durumunu kötüye kullanması ve OTOYOL AŞ'nin "otoyol hizmet tesisleri işletmeciliği" pazarındaki hâkim durumunu kötüye kullanması olmak üzere üç temel ihlal isnadına ilişkin olduğu,
- Karayolları Genel Müdürlüğü (KGM)'nün sorumluluğu altında bulunan otoyollarda ve devlet yollarında yer alan şarj ünitelerinin en az %50'sinin DC 50 kW ve üzeri güçteki şarj ünitesi niteliğinde olmasının EPDK tarafından zorunlu tutulduğu, bu doğrultuda ilgili ürün pazarının şarj tipine göre belirlenmesi gerektiği ve ZES'in faaliyetleri bakımından ilgili ürün pazarının "DC yüksek hızlı şarj hizmeti" olarak tanımlanabileceği,
- Dosya kapsamında tanımlanması gereken diğer bir ilgili ürün pazarının ise OTOYOL AŞ'nin faaliyet gösterdiği ve ZES'in şarj istasyonlarının kurulumunu sağladığı pazar olduğu, İstanbul-İzmir Otoyolu'nun NÖMAYG Grubu¹ tarafından kontrol edilen OTOYOL AŞ tarafından işletildiği, aynı zamanda bu otoyolda OTOYOL AŞ tarafından Oksijen markasıyla işletilen otoyol hizmet tesisleri (OHT)'nde (OKSİJEN) kullanıcılara akaryakıt ikmal ve şarj hizmeti sunulduğu, Rekabet Kurulu (Kurul)'nun 13.12.2012 tarihli ve 12-64/1639-601 sayılı kararında ilgili ürün pazarının bahse konu hizmetler bakımından "otoyol hizmet tesisleri işletmeciliği pazarı" olarak tanımlandığı, ilgili kararla uyumlu bir şekilde mevcut durumda da ilgili ürün pazarının "otoyol hizmet tesisleri işletmeciliği pazarı" olarak tanımlanması gerektiği,
- Kurulun akaryakıt sektöründe ilgili coğrafi pazara yaklaşımının teşebbüslerin ancak yakın kabul edilebilecek belirli mesafelerdeki rakiplerinin etkin rekabetine maruz kaldıkları yönünde olduğu bu doğrultuda menzili akaryakıtlı araçlara göre daha düşük olan elektrikli araç ekosisteminde tüketicilerin ilgili ürüne ulaşmak için kat edecekleri mesafelerin evleviyetle yerel düzeyde olduğu, giriş ve çıkış noktalarının menzil kaygısını artıracak şekilde konumlandığı otoyollar bakımından üzerlerinde erişim kontrolünün olması da göz önünde bulundurulduğunda bu etkilerin daha belirgin hale geldiği, zira otoyola giriş yapan bir kullanıcının kuş uçuşu olarak yakın görünse bile otoyolun dışındaki bir noktada bulunan şarj istasyonuna ulaşma imkânının olmadığı, ayrıca bu şarj istasyonu otoyolun çıkış noktasına yakın bir yerde bulunsada dahi otoyol giriş-çıkış ücretinin doğuracağı maliyet ve giriş-çıkıştaki zaman kaybı nedeniyle kullanıcının yüksek işlem maliyetiyle karşılaşacağı, bu itibarla ilgili coğrafi pazarın en geniş haliyle "İstanbul-İzmir O-5 Otoyolu (O-5)" olarak belirlenebileceği,
- NÖMAYG Grubu tarafından kontrol edilen OTOYOL AŞ'nin, O-5'in yapım ve işletme ihalesini KGM'den 2009 yılında 22 yıllığına aldığı ve ilgili pazarda tekel konumunda olduğu, aynı otoyolda yer alan OHT'lerin de OTOYOL AŞ tarafından kontrol edildiği, anılan nedenlerle OTOYOL AŞ'nin O-5 ile sınırlı olarak tanımlanacak otoyol hizmet tesisleri işletmeciliği pazarında hâkim durumda olduğu,

¹ Nurol Holding AŞ, Özaltın İnşaat Ticaret ve Sanayi AŞ, Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret AŞ, Astaldi S.p.A. ve Göçay İnşaat Taahhüt ve Ticaret AŞ firmalarının oluşturduğu konsorsiyumdur.

- Yapılacak herhangi bir coğrafi pazar tanımında ZES'in pazar gücünün çok yüksek olduğunun tespit edilebileceği, bununla birlikte çok daha dar tanımlanması gereken coğrafi pazarın Türkiye genelinde belirlenmesi durumunda dâhi Türkiye genelindeki şarj istasyonlarının yaklaşık %51'ine sahip olan ZES'in hâkim durumda bulunduğu, öte yandan O-5 özelinde belirlenecek pazarda ZES'in %100 pazar payına sahip olduğu ve
- İngiliz Rekabet Otoritesi (CMA)'nin; şarj ağı işletmecisi olan Electric Highway ile üç otoyol hizmet tesisi işletmecisi olan Moto Hospitality Limited, Roadchef Limited ve Extra MSA Holdings (UK) Limited arasındaki uzun süreli münhasır anlaşmalara ilişkin soruşturma başlattığı, bu soruşturma kapsamında CMA'in otoyol hizmet tesislerindeki tüm şarj noktalarının %80'ine sahip olan Electric Highway'in uygulamalarının rakip şarj işletmecilerinin otoyol hizmet tesislerinde hizmet verebilmelerini zorlaştırmasından endişe duyduğu, bu endişeler karşısında soruşturmanın taahhüt ile sonuçlandırıldığı, CMA'in de tespit ettiği doğrultuda şarj istasyonları piyasasında yaşanan rekabet sorunlarının ilgili piyasanın çok ötesinde sonuçlar doğurabileceği, Türkiye'nin global iklim değişikliği hedeflerini yakalamasının dâhi önüne geçebileceği,
- Pazar gücüne sahip teşebbüsler arasında yapılacak anlaşmaların 4054 sayılı Kanun'un hem 4. maddesi hem de 6. maddesi kapsamında ele alınabileceği, bu doğrultuda OTOYOL AŞ ile ZES arasındaki muhtemel sözleşmenin 2002/2 sayılı Dikey Anlaşmalara İlişkin Grup Muafiyeti Tebliği (2002/2 sayılı Tebliğ) ve Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz (Dikey Kılavuz) bakımından tek alıcıya sağlama yükümlülüğü içeren bir dikey anlaşma olarak değerlendirilebileceği, taraflar arasında sözleşmesel bir münhasırlık bulunmasa bile sözleşmenin fiili münhasırlık doğurduğu,
- Dikey Kılavuz'a göre tek alıcıya sağlama yükümlülüğü içeren dikey anlaşmaların doğurduğu asıl rekabet riskinin pazarın diğer alıcılara kapatılması olduğu, mevcut piyasadaki sorunun da O-5'in diğer şarj ağı işletmecilerine kapatılmasından kaynaklandığı,
- Mevcut başvuru bakımından Türkiye'deki tüm şarj istasyonları sayısı bakımından %(.)'yi aşkın pazar payına sahip olan ZES'in rakiplerinin kendisinden önemli ölçüde küçük olduğu, dolayısıyla tek alıcıya sağlama yükümlülüğü içeren iddia konusu dikey anlaşma nedeniyle rakip alıcılara pazarın kapatılması riskinin doğabileceği,
- OTOYOL AŞ'nin ilgili pazarda tekel konumda olması ve herhangi bir etkin rekabetle karşılaşma ihtimalinin olmaması göz önünde bulundurulduğunda ilgili pazarda aşılması yasal olarak imkânsız olan giriş engellerinden söz edilebileceği, ZES ve OTOYOL AŞ'nin bahse konu uygulamalar sebebiyle 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği,
- Ayrıca, Türk rekabet hukukunda münhasırlık uygulamalarının hâkim durumun kötüye kullanılması analizine konu olabildiği, bunun için teşebbüsler arasında münhasırlık hükmü içeren yazılı bir anlaşma olmasına gerek olmadığı, hâkim durumdaki teşebbüslerin tarafı olduğu sözlü anlaşmaların ve/veya hâkim durumdaki teşebbüslerin fiili (*de facto*) münhasırlık yaratabilecek davranışlarının da ihlal kapsamına dâhil edildiği, OTOYOL AŞ ile ZES arasındaki dikey ilişkide OKSİJEN'lerde yalnız ZES şarj istasyonlarının konumlandırılmasına yönelik yapılmış olması muhtemel anlaşmanın sözleşmesel ya da fiili bir münhasırlık

doğurduğu, ilgili uygulama yoluyla ZES tarafından hâkim durumun dışlayıcı davranışlarla kötüye kullanıldığı,

- EPDK'dan şarj ağı işletmeci lisansı alarak şarj hizmeti veren şirketlerin Türkiye çapında yer alan halka açık tüm şarj istasyonlarının görüntülenebildiği “*Serbest Erişim Platformu-Şarj@TR*” mobil uygulamasındaki haritalar incelendiğinde O-5 üzerinde %100 pazar payı ile faaliyet gösteren OKSİJEN’lerde ZES’ten başka herhangi bir şarj işletmecisinin bulunmadığı, bu duruma sözleşmesel ya da fiili münhasırlık uygulamalarıyla ZES’in sebep olduğu,
- “*Şarj@TR*” ve *Plugshare* gibi uygulamalar incelendiğinde O-5 dışındaki otoyollarda alternatif şarj istasyonlarının faaliyet gösterdiğinin anlaşıldığı, “Kuzey Marmara O-7” ve “İstanbul-Bolu E-80” otoyollarında kamuya açık şarj hizmetleri bakımından rekabet bulunurken, O-5 otoyolunda yalnızca ZES şarj noktalarının olduğu,
- Elektrikli araç sayısında yaşanan son dönemdeki artış karşısında, ZES şarj noktalarında uzun süredir soket sayısının artmadığı, bu durumun da bahse konu rekabete aykırı uygulamalardan kaynaklandığı ve tüketici refahı üzerinde olumsuz sonuçlar doğurduğu, bahsi geçen münhasırlık uygulamalarıyla rakiplerini O-5’ten dışlayan ZES’in “*DC yüksek hızlı şarj hizmeti*” pazarındaki hâkim durumunu kötüye kullandığı ve
- 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesinin ikinci fıkrasının (b) bendinde ayrıca ayrımcılık yapmak suretiyle hâkim durumun kötüye kullanılmasına ilişkin düzenlemelere yer verildiği, somut olayın özellikleri dikkate alındığında, OTOYOL AŞ’nin davranışlarının ikinci kategori (sözleşme yapmanın reddi suretiyle eşit durumdaki alıcılar arasında ayrımcılık yapılması) kapsamında değerlendirilmesinin olası olduğu

ifade edilerek OTOYOL AŞ ve ZES hakkında 4054 sayılı Kanun’un 40. maddesi uyarınca doğrudan soruşturma açılmasına yönelik olarak işlem tesis edilmesi talep edilmiştir.

- (3) **G. DOSYA EVRELERİ:** Yukarıda yer verilen iddialara yönelik olarak hazırlanan 22.01.2024 tarihli ve 2024-2-005/İİ sayılı İlk İnceleme Raporu, Kurulun 08.02.2024 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 24-07/122-M sayı ile OTOYOL AŞ ve ZES hakkında, O-5² otoyolunda elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulması faaliyeti bakımından münhasırlık yaratan uygulamalarla 4054 sayılı Kanun’un 4. ve 6. maddelerini ihlal ettikleri iddiasına yönelik olarak Kanun’un 40. maddesi uyarınca önaraştırma yapılmasına karar verilmiştir.
- (4) Başkanlık Makamının 23.05.2024 tarihli ve 89788 sayılı onayıyla 27.05.2024 tarihinde başlatılan önaraştırma kapsamında; OTOYOL AŞ’de ve ZES’te 28.05.2024 tarihinde yerinde incelemeler yapılmış ve taraflardan bilgi taleplerinde bulunulmuştur. OTOYOL AŞ tarafından gönderilen cevabi yazı 04.06.2024 tarih ve 52613 sayı ile, ZES tarafından gönderilen cevabi yazı ise 07.06.2024 tarih ve 52757 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (5) Yapılan önaraştırma sonucunda hazırlanan 25.06.2024 tarihli ve 2024-2-005/ÖA sayılı Önaraştırma Raporu, Kurulun 04.07.2024 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 24-28/679-M sayılı kararla 4054 sayılı Kanun’un 4. ve 6. maddelerini ihlal edip

² O-5, Yap-İşlet-Devret modeline göre ihalesi gerçekleştirilen Kocaeli ve İzmir’i Osmangazi Köprüsü üzerinden birbirine bağlayan ve 426 km uzunluğunda olan otoyoldur.

etmediklerinin tespiti amacıyla Otoyol İşletme ve Bakım AŞ (OİB) ve ZES hakkında aynı Kanun'un 41. maddesi uyarınca soruşturma açılmasına karar verilmiştir.

- (6) Bu kapsamda, 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin ikinci fıkrası uyarınca hazırlanan Soruşturma Bildirimi, 18.07.2024 tarihli ve 92798 sayılı yazı ile OİB'ye, 18.07.2024 tarihli ve 92796 sayılı yazı ile de ZES'e elektronik tebligat yoluyla iletilmiştir³.
- (7) Soruşturma süreci devam ederken (.....) tarafından yapılan ve Kurum kayıtlarına 01.08.2024 tarih ve 54700 sayı ile intikal eden başvuruda özetle;
- Başvuru sahibinin elektrikli araç kullanıcısı olduğu ve 11.07.2024 tarihinde ailesi ile O-5'te seyahat ettiği sırada elektrikli aracını OTOYOL AŞ tarafından işletilen O-266 Savaştepe Otoyol Hizmet/Dinlenme Tesisi (OHT)'nde şarj etmek istediği, söz konusu OHT'de yalnızca ZES'e ait şarj istasyonunun bulunduğu ancak istasyonun çalışmadığı,
 - Başvuru sahibinin konuya ilişkin olarak ZES ile irtibata geçtiği, yapılan görüşmede şarj istasyonlarında bazı güncelleme sorunları olduğu bilgisinin alındığı ve çözüm taleplerinin ZES tarafından yanıtsız bırakıldığı,
 - ZES tarafından O-5'te gerçekleştirilen münhasır uygulamalardan dolayı kullanıcıların yalnızca ZES'ten şarj hizmeti almaya mecbur bırakıldığı, bu durumun kullanıcıların mağduriyet yaşamasına sebep olduğu ve
 - ZES tarafından diğer şarj istasyonu işletmecilerine karşı doğrudan rekabeti engelleyici davranışlarda bulunduğu ve bu suretle 4054 sayılı Kanun'un 4. ve 6. maddelerinin ihlal edildiği

hususları ifade edilmektedir.

- (8) Başvuruda bahsedilen iddialar hakkında daha kapsamlı bilgi sahibi olmak amacıyla, başvuru sahibi (.....) ve vekili ile 08.08.2024 tarihinde çevrim içi bir görüşme gerçekleştirilmiştir. Söz konusu görüşmede başvuru sahibi ve vekili tarafından;
- Başvuru sahibinin bahse konu seyahati sırasında, O-266 Savaştepe OHT'de ZES'e ait şarj istasyonunda elektrikli aracını şarj edememesi üzerine farklı bir OHT'de ZES markalı istasyonda aracını şarj etmeyi denediği, ancak aracını şarj edemediği,
 - Yaşanan bu durum üzerine ZES yetkilileri ile iletişime geçildiği, fakat şarj cihazlarında yazılım güncellemesi yapılmadığı için bazı elektrikli araçlar ile uyumsuzlukların yaşandığının ve söz konusu güncellenmenin ancak fizikî olarak yapılabileceğinin kendisine iletiliği,
 - Sorunun yazılım güncellemesinden kaynaklandığının ZES tarafından ilk etapta ifade edilmediği ve başvuru sahibinin başka bir şarj istasyonuna yönlendirildiği, bu nedenle aracının şarj seviyesinin %1'e düştüğü,
 - Başvuru sahibinin başka bir OHT'de Eşarj Elektrikli Araçlar Şarj Sistemleri AŞ (EŞARJ)'ye ait şarj istasyonunda aracını şarj etmek istediği, ancak istasyonun 11.07.2024 tarihinde faal olmadığı, bunun üzerine EŞARJ ile iletişime geçildiği, kendisine, otoyolun karşı tarafında başka bir EŞARJ şarj istasyonu olduğunun ve ilgili istasyonda aracın şarj edebileceğinin iletiliği,

³ Elektronik Tebligat Yönetmeliği'nin "Elektronik tebligatın hazırlanması ve muhataba ulaştırılması" başlıklı 9. maddesinin altıncı fıkrası uyarınca elektronik yolla tebligatın, muhatabın elektronik tebligat adresine ulaştığı tarihi izleyen beşinci günün sonunda yapıldığı sayılmaktadır.

- Araç şarjının %1 seviyesine düşmesi nedeniyle OTOYOL AŞ ile iletişim kurulduğu ve OTOYOL AŞ'den yolun karşı tarafına geçmek için yardım istendiği, ancak OTOYOL AŞ'nin bu talebi karşılamadığı,
- Nihayetinde başvuru sahibinin aracının şarjının bittiği ve ailesi ile 12 saat boyunca O-5'te mahsur kaldığı, hâlihazırda ise başvuru sahibinin yaşadığı olumsuz deneyim nedeniyle artık O-5'i kullanamadığı,
- Bahse konu otoyolda yalnızca Karacabey mevkiinde EŞARJ'a ait iki adet şarj istasyonunun bulunduğu, fakat bu istasyonların da faal olmadığı,
- Başvuruya konu olayın yaşandığı sırada *Tesla* markalı araç sahiplerinin de benzer sorunları yaşadığı, söz konusu sorunların ZES'in münhasırlık yaratan eylemlerinden kaynaklandığı ve
- İlgili otoyolda ZES'in rakibi olarak farklı teşebbüslerin faaliyet göstermemesi sebebiyle ZES'in hizmet kalitesini artırma ihtiyacı hissetmediği ve ZES'in şarj hizmeti ücretlerini de dilediği gibi yükseltebileceği, bu suretle tüketicilerin başka bir işletmeciden hizmet alma özgürlüğünün önüne geçildiği ve bu kapsamda ZES ve OTOYOL AŞ hakkında 4054 sayılı Kanun çerçevesinde işlem yapılmasının talep edildiği

hususları ifade edilmiştir.

- (9) Bunun üzerine, söz konusu başvuruda öne sürülen iddiaların OİB ve ZES hakkında yürütülen soruşturma kapsamında değerlendirilmesi talepli 26.08.2024 tarihli ve 2024-2-005/BN-01 sayılı Bilgi Notu, Kurulun 28.08.2024 tarihli toplantısında görüşülmüş ve 24-35/847-M sayı ile başvurunun, 04.07.2024 tarihli ve 24-28/679-M sayılı Kurul kararı uyarınca başlatılan soruşturma kapsamında değerlendirilmesine karar verilmiştir.
- (10) Soruşturma süreci devam ederken Kurum kayıtlarına 19.11.2024 tarih ve 59179 sayı ile intikal eden yazı ile OİB tarafından 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin beşinci fıkrası ve Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılmasına Yönelik Soruşturmalarda Uygulanabilecek Uzlaşma Usulüne İlişkin Yönetmelik (Uzlaşma Yönetmeliği) uyarınca uzlaşma usulünün başlatılmasına dair başvuruda bulunulmuştur.
- (11) OİB'nin başvurusu üzerine hazırlanan 26.11.2024 tarihli ve 2024-2-005/BN-04 sayılı Bilgi Notu, Kurulun 28.11.2024 tarihli toplantısında ele alınmış ve 24-50/1126-M sayılı kararla OİB'nin uzlaşma talebi kabul edilerek uzlaşma görüşmelerinin başlatılmasına karar verilmiştir. Anılan karar kapsamında 04.12.2024 tarihinde Kurum merkez binasında OİB yetkilisi ve temsilcileri ile uzlaşma görüşmeleri gerçekleştirilmiştir. Ayrıca OİB'nin uzlaşma sürecinin devamına ilişkin talebini ve açıklamalarını içeren ek beyan dilekçesi, 09.12.2024 tarih ve 59934 sayı ile Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (12) OİB ile gerçekleştirilen uzlaşma görüşmesi ve OİB'nin uzlaşma sürecinin devam ettirilmesi yönündeki talebi çerçevesinde hazırlanan 10.12.2024 tarihli ve 2024-2-005/BN-06 sayılı Bilgi Notu, Kurulun 12.12.2024 tarihli toplantısında görüşülmüş ve Kurul tarafından 24-53/1171-MUA sayılı uzlaşma ara kararı alınmıştır.
- (13) İlgili karar, OİB'ye 20.12.2024 tarihli ve 103074 sayılı yazı ile elektronik ortamda gönderilmiştir⁴. Uzlaşma ara kararına istinaden OİB tarafından gönderilen uzlaşma metni 02.01.2025 tarih ve 60972 sayı ile süresi içinde, Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.

⁴ Elektronik Tebligat Yönetmeliği'nin "Elektronik tebligatın hazırlanması ve muhataba ulaştırılması" başlıklı 9. maddesinin altıncı fıkrası uyarınca elektronik yolla tebligatın, muhatabın elektronik tebligat adresine ulaştığı tarihi izleyen beşinci günün sonunda yapıldığı sayılmaktadır.

- (14) Yukarıda yer verilen süreç sonucunda hazırlanan 06.01.2025 tarih ve 2024-2-005/BN-10 sayılı Bilgi Notu görüşülerek karara bağlanmıştır.
- (15) **H. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili Bilgi Notu'nda özetle; Kurulun 12.12.2024 tarih ve 24-53/1171-MUA sayılı ara kararı ile OİB tarafından sunulan uzlaşma metni çerçevesinde, anılan teşebbüs hakkındaki soruşturmanın söz konusu teşebbüse yönelik münhasırlık iddiaları bakımından uzlaşma usulü ile sonlandırılabilceği ifade edilmiştir.

I. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

I.1. Taraf Hakkında Bilgi: OİB

- (16) OİB, O-5'in işletmecisi olarak faaliyet gösteren OTOYOL AŞ ile 08.04.2015 tarihinde hizmet tesislerinin işletilmesi konusunda imzalanan Alan Tahsis Sözleşmesi gereğince hizmet tesislerinin işletilmesi konusunda yetkilendirilmiş bir teşebbüstür. "Oksijen" markası OİB'nin tescilli markası olup OHT'ler bu marka altında işletilmektedir. Bu kapsamda OHT'lere ilişkin tüm yükümlülükler Alan Tahsis Sözleşmesi gereği OİB'ye aittir. OHT'ler içerisinde bulunan tüm alanların kiralanması da yine OİB tarafından gerçekleştirilmekte ve ilgili sözleşmelere doğrudan OİB taraf olmaktadır. Dolayısıyla ZES ile elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulmasına ilişkin imzalanan sözleşmenin diğer tarafı OİB'dir.
- (17) Tahsis bedeli olarak OİB tarafından, (.....) OTOYOL AŞ'ye ödenmektedir. 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında Kanun (YİD Kanunu) ve OTOYOL AŞ ile KGM arasında O-5'in yapımına ve işletilmesine ilişkin 27.09.2010 tarihinde imzalanan Uygulama Sözleşmesi çerçevesinde OTOYOL AŞ ve/veya OTOYOL AŞ'nin yetkilendirdiği şirketler hariç olmak üzere otoyol üzerindeki tesislerin başka şirketler tarafından işletilmesi yasal olarak mümkün olmamaktadır. Benzer şekilde üçüncü bir tarafın otoyol güzergâhı üzerinde kendi iradesiyle yeni bir OHT ya da benzeri bir tesis kurması ve işletmesi de hukuken mümkün değildir. Söz konusu durum YİD Kanunu kapsamında yapılan ve yürütülen tüm otoyol projeleri için geçerlidir.
- (18) OİB, OTOYOL AŞ'nin pay sahipleri tarafından ve OTOYOL AŞ'de sahip oldukları sermaye payı oranı ile paralel pay sahipliği olacak şekilde kurulmuştur. Bu doğrultuda, mevcut durumda OİB'in ortaklık yapısına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir:

Tablo 1- OİB'nin Ortaklık Yapısı

Hissedar	Hisse Oranı (%)
NUROL ⁵	(.....)
ÖZALTIN ⁶	(.....)
MAKYOL ⁷	(.....)
ASTALDI ⁸	(.....)
GÖÇAY ⁹	(.....)
Toplam	100,00

Kaynak: Cevabi Yazı

- (19) OİB, pay sahiplerinden ve/veya onların aday gösterdiği birer kişi ve pay sahiplerinden NUROL, ÖZALTIN ve MAKYOL tarafından müştereken atanacak bir kişi olmak üzere toplam altı üyeden oluşan yönetim kurulu tarafından idare edilmektedir. Bu kapsamda

⁵ Nurol Holding AŞ

⁶ Özaltın İnşaat Ticaret ve Sanayi AŞ

⁷ Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret AŞ

⁸ Astaldi S.p.A.

⁹ Göçay İnşaat Taahhüt ve Ticaret AŞ

OİB'nin pay sahiplerinden hiçbirisi şirket üzerinde tek başına kontrol sahibi değildir. Dolayısıyla şirketin karar sürecinde değişen ittifaklar söz konusudur.

1.2. İlgili Pazar

1.2.1. Sektöre İlişkin Bilgiler

1.2.2. Elektrikli Araç Sektörü Hakkında Bilgi

- (20) Küresel çapta yaşanan iklim krizi ve enerji kaynaklarının tükenme riski doğaya ve çevreye daha az zarar veren tüketim olanakları arayışını giderek artırmaktadır. Bu kapsamda araç üreticileri kaynaklarını elektrikli modeller tasarlamaya ve üretmeye yönlendirirken, hükümetler de iklim değişikliğiyle mücadele hedefleri doğrultusunda ekonomilerini fosil yakıtlardan arındırmak için elektrikli araç üretimini ve kullanımını teşvik etmektedirler.
- (21) Farklı teknolojileri barındıran elektrikli araçlar temel olarak tamamen elektrikli (*all-electric*) ve şarj edilebilir hibrit (*plug-in hybrid*) şeklinde sınıflandırılmaktadır. Tamamen elektrikli araçlar ise kendi içinde bataryalı ve yakıt hücresel (*fuel cell*) olarak ayrılmaktadır¹⁰. Bu çerçevede;
- Bataryalı elektrikli araçlarda, konvansiyonel (içten yanmalı) motor bulunmamakta, araç tüm tahrik fonksiyonu elektrik motorundan sağlanmaktadır. Söz konusu araçlarda harici bir güç kaynağı aracılığıyla yeniden şarj edilebilen bataryalar bulunmaktadır. Bu araçlarda güç elde edilmesi sırasında herhangi bir fosil yakıt tüketimi olmadığı için emisyon da açığa çıkmamaktadır.
 - Hibrit araçlarda içten yanmalı motorla, aracı tahrik yeteneği bulunan elektrik motor birlikte yer almaktadır. Hibrit araçların frenleme sistemiyle şarj edilebilen küçük bir aküsü bulunmaktadır. Şarj edilebilir hibrit ise bataryalı elektrikli araçlar gibi harici bir güç kaynağı ile şarj edilebilir niteliktedir. Bununla birlikte kablolu hibrit araçlara yakıt girişi de sağlanabilmektedir. Şarj edilebilir hibrit araçlarda sadece elektrik enerjisi kullanımında araç marka/modeline göre menzilin 45 - 55 km olduğu görülmektedir¹¹. Şarj edilebilir hibrit araçların hareketi içten yanmalı motor ile gerçekleştirildiğinde emisyon salınımı oluşmaktadır.
 - Yakıt hücresel elektrikli araçlarda ise hareket gücü hidrojen yakıt hücresi tarafından oluşturulan gücün elektriğe dönüştürülmesi ile sağlanmaktadır. Bu araçlarda içten yanmalı motor bulunmadığı için emisyon salınımı da meydana gelmemektedir¹². Yakıt hücresel elektrikli araçların çalışabilmesi için hidrojen dolumu gerçekleştirilmekte, bu araçlar elektrik ile şarj olmamaktadır.
- (22) Elektrikli araçlar batarya büyüklüklerine ve destekledikleri şarj hızlarına göre farklı menzil ve şarj süresi değerlerine sahiptir. Kullanıcı tüketim alışkanlıklarına, hava şartlarına ve diğer çevresel faktörlere bağlı olmakla birlikte günümüzde seri üretime geçmiş elektrikli otomobillerin menzili 250 ila 600 km arasında değişmektedir.

¹⁰ Türkiye'de Elektrikli Araçlar için Şarj Altyapısı Nasıl Yaygınlaşır? <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3713588>

¹¹ Örnek olarak; sadece batarya enerjisi kullanıldığında şarj edilebilir hibrit Range Rover'ın 48 km, Range Rover Evoque ve Discovery Sport modellerinin 55 km, Volvo XC40 PHEV'in 45 km, XC60'ın ise 54 km menzile sahip olduğu görülmektedir. <https://www.landrover.com.tr/vehicles/phev/faq>, <https://www.volvocars.com/tr/v/cars/plug-in-hybrids#:~:text=Plug%2Din%20hybrid%20ara%C3%A7%20nedir,bir%20arada%20kullan%C4%B1ld%C4%B1%C4%9F%C4%B1%20bir%20ara%C3%A7t%C4%B1r>.

¹² Hidrojen Yakıtlı Otomobiller, Elektrikli Otomobillere Rakip Olabilir mi?, <https://otomobiliyorsun.com/2021/05/07/hidrojen-yakitlar-hakkinda-bilgiler/>

- (23) Bataryalı elektrikli araçlar ve kablolu hibritlerin, kısaca elektrikli araçların¹³ şarj olabilmeleri için elektrik şebekesine bağlı bir şarj istasyonuna takılması gerekmektedir. Evde, işyerinde veya halka açık şarj istasyonlarında bu işlem gerçekleştirilebilmektedir.
- (24) Bu kapsamda elektrikli araçlar ve bu araçların işlevlerini sürdürebilmesi için gerekli şarj altyapısı birbirlerini tamamlayıcı bir ağ ekonomisini oluşturmaktadır. Bu iki ürün arasındaki tamamlayıcı ilişki bir ürünün diğeri olmadan ekonomik değer ifade edemeyeceği anlamına gelmektedir. Elektrikli araçlar ile şarj istasyonlarının birbirlerini tamamlayıcı şekilde ekonomik değer ifade etmesi bu ekosistemin çift-taraflı pazar yapısına sahip olduğunu göstermektedir. Dolayısıyla, şarj altyapısının olmadığı bir ülkede elektrikli araçlara atfedilen değer ve sahip olma isteği oldukça sınırlıyken, elektrikli araç kullanmayı olanaklı kılan bir şarj altyapısının var olduğu bir ülkede elektrikli araçlara atfedilen değer ve sahip olma isteği oldukça yüksektir¹⁴.
- (25) Bu noktada elektrikli araç ekosisteminin yaygınlaşabilmesi için hem elektrikli araç sayısında hem de şarj istasyonları yaygınlığında kritik eşiğin (*critical mass*) aşılması gerekmektedir. Söz konusu durum literatürde “tavuk ve yumurta sorunu” (*chicken and egg problem*) olarak adlandırılan bir soruna işaret etmektedir¹⁵. Bu sorunun çözülebilmesi ekosistemde yeterli sayıda elektrikli araç ve yeterli yaygınlıkta şarj istasyonu olmasına bağlıdır. Kritik eşiğe ulaşamadığı sürece, elektrikli araç sayısının yetersiz olması şarj istasyonlarının âtil kalmasına ve yeni yatırım yapılmamasına, şarj istasyonlarının yeterince mevcut olmaması ise elektrikli araç edinilmemesine yol açacaktır¹⁶.
- (26) Elektrikli araç piyasasında başta menzil kaygısı, elektrik şebekelerinin arz ve talep yönetiminde karşılaşılabilecek problemler, elektrikli araçların ikinci el piyasasındaki değer değişimleri, bataryalar ve bataryaların kullanım ömrünün sona ermesinden sonra çevreye verilen zararı en aza indirmek üzere gerçekleştirilen atık yönetimi, hükümetlerin teşvik politikaları, elektrikli araçlarla ilgili güvenlik standartları ve aşılması gereken engeller gibi belirsizlikler bulunmaktadır. Tüm bu belirsizliklere rağmen Uluslararası Enerji Ajansı'nın (*International Energy Agency- IEA*) elektrikli araçlara ilişkin değerlendirmelerini içeren Küresel Elektrikli Araç Görünümü Değerlendirmesi (Küresel Değerlendirme Raporu), 2024 yılında küresel elektrikli araç satışlarının yaklaşık 17 milyona ulaşarak dünya çapında satılan her beş otomobilden birini oluşturacağını öngörmektedir¹⁷.
- (27) Küresel Değerlendirme Raporu'na paralel olarak 2024 yılının ilk çeyreğinde elektrikli araç satışları 2023 yılının ilk çeyreğine kıyasla yaklaşık %25 oranında artarak 2022 yılının aynı döneminde görülen yıllık büyümeye benzer bir artış göstermiştir¹⁸. Dolayısıyla elektrikli araçlar, daha fazla sayıda ülkede kitlesel bir pazar ürünü olma yolunda ilerlemeye devam etmektedir. Nitekim 2024 yılında elektrikli araçların pazar payının, üreticiler arasındaki rekabet, batarya ve otomobil fiyatlarındaki düşüş ve devam eden politika desteği neticesinde Çin'de %45, Avrupa'da %25 ve Amerika Birleşik

¹³ “Elektrikli araç” ifadesi, şarj edilebilir elektrikli araçları karşılamak üzere kullanılmaktadır.

¹⁴ Türkiye’de Elektrikli Araçlar için Şarj Altyapısı Nasıl Yaygınlaşır?, <https://dergipark.org.tr/en/pub/ekonomitek/issue/83200/1433384>

¹⁵ Caillaud ve Jullien, 2003

¹⁶ Zhou ve Li, 2018

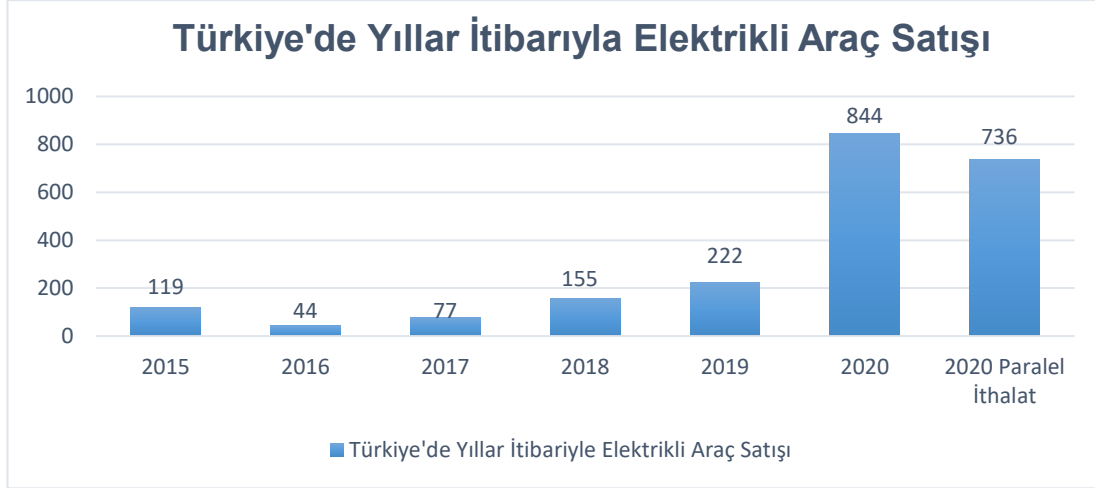
¹⁷ IEA, Global EV Outlook 2024, s. 11. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>

¹⁸ IEA, Global EV Outlook 2024, Moving towards increased affordability, s.11-12. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>

Devletleri'nde %11'in üzerinde olması beklenmektedir¹⁹. Hem 2021 hem de 2022 yıllarında küresel pazar bir önceki yıla göre %70 oranında büyüyerek 2022 yılında yaklaşık 120.000 elektrikli otomobile ulaşmıştır²⁰. 2023 yılında ise küresel elektrikli araç satışları yaklaşık 14 milyona ulaşarak rekor artış göstermiş ve toplam otomobil satışlarının %18'ini oluşturarak 2022'de %14 olan oranı aşmıştır²¹.

- (28) Türkiye'de ise elektrikli araç satışı 2010'lu yıllar itibarıyla başlamıştır. Her ne kadar son yıllarda Türkiye'de üretilen hibrit araçlar sayesinde bu araçların satışı ve yayılımı hız kazansa da, aşağıda yer alan grafikten de görüleceği üzere 2021 yılına kadar, Türkiye'de elektrikli araçların satışı oldukça sınırlı kalmıştır²²:

Grafik-1: Türkiye'de Yıllar İtibarıyla Elektrikli Araç Satışı



Kaynak: Türkiye Elektrikli ve Hibrit Araçlar Derneği (TEHAD) (2021)

- (29) Öte yandan Avrupa ülkelerindeki elektrikli araç satış büyüklüğüne ilişkin grafik aşağıda yer almaktadır:

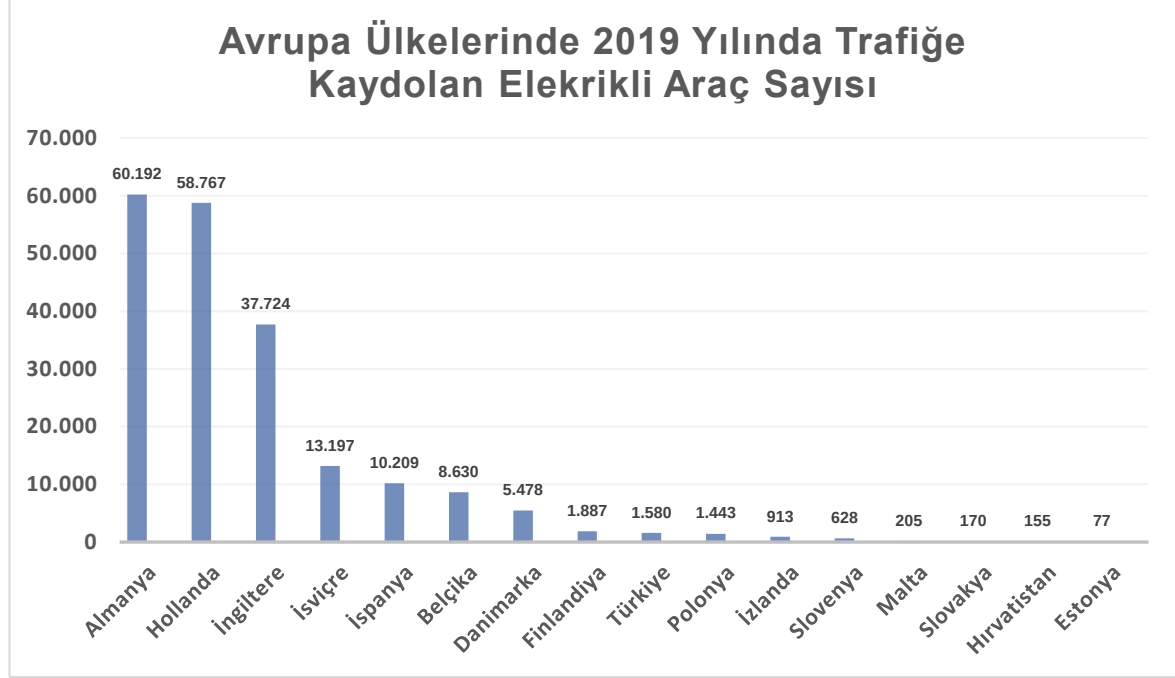
¹⁹ IEA, Global EV Outlook 2024, Moving towards increased affordability, s. 48. <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>

²⁰ IEA, Global EV Outlook 2024, Moving towards increased affordability, s. 52., <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>

²¹ IEA, Global EV Outlook 2024, s. 11, <https://iea.blob.core.windows.net/assets/a9e3544b-0b12-4e15-b407-65f5c8ce1b5f/GlobalEVOutlook2024.pdf>

²² Türkiye'de Elektrikli Araçlar için Şarj Altyapısı Nasıl Yaygınlaşır?, <https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3713588>

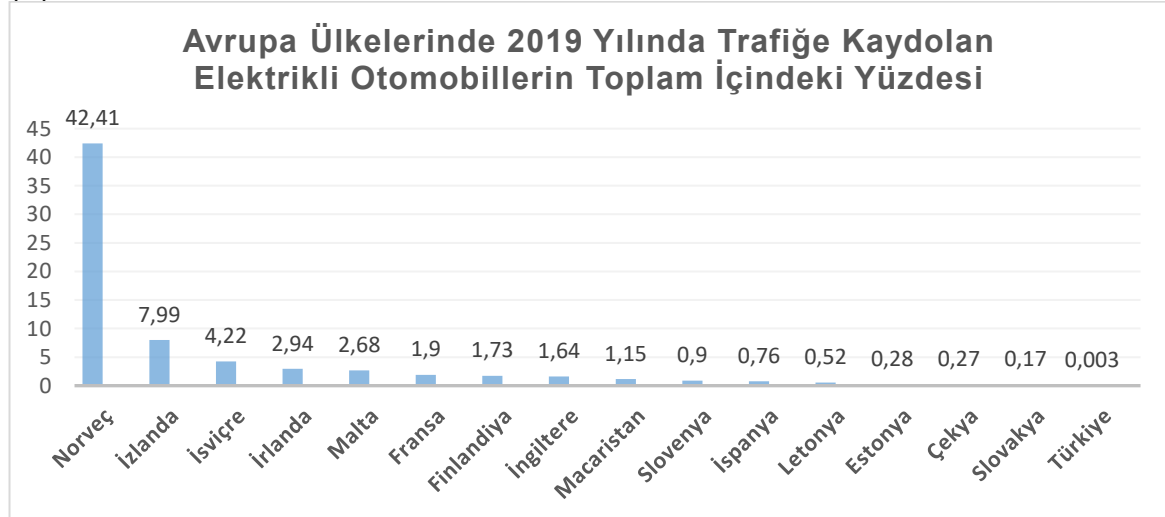
Grafik-2: Avrupa Ülkelerinde 2019 Yılında Trafiğe Kaydolan Elektrikli Araç Sayısı



Kaynak: TEHAD (2021), European Environment Agency (2020)

- (30) Farklı Avrupa ülkelerindeki elektrikli araç satış miktarlarına bakıldığında Türkiye'deki satışların Almanya, Norveç, Hollanda, Fransa ve İngiltere gibi gelişmiş ülkelerin gerisinde olduğu görülmektedir. Her ne kadar Türkiye'nin Polonya, Romanya, Bulgaristan gibi ülkelerin önünde olduğu anlaşılrsa da bu ülkelerin nüfusu, Türkiye nüfusunun oldukça altındadır.
- (31) Bu bakımdan trafiğe kaydolan araçlar içerisinde elektrikli araçların oranına ilişkin aşağıdaki grafik Türkiye'de elektrikli araç kullanımının yaygınlığı açısından yol gösterici olacaktır.

Grafik-3: Avrupa Ülkelerinde 2019 Yılında Trafiğe Kaydolan Elektrikli Otomobillerin Toplam İçindeki Payı (%)

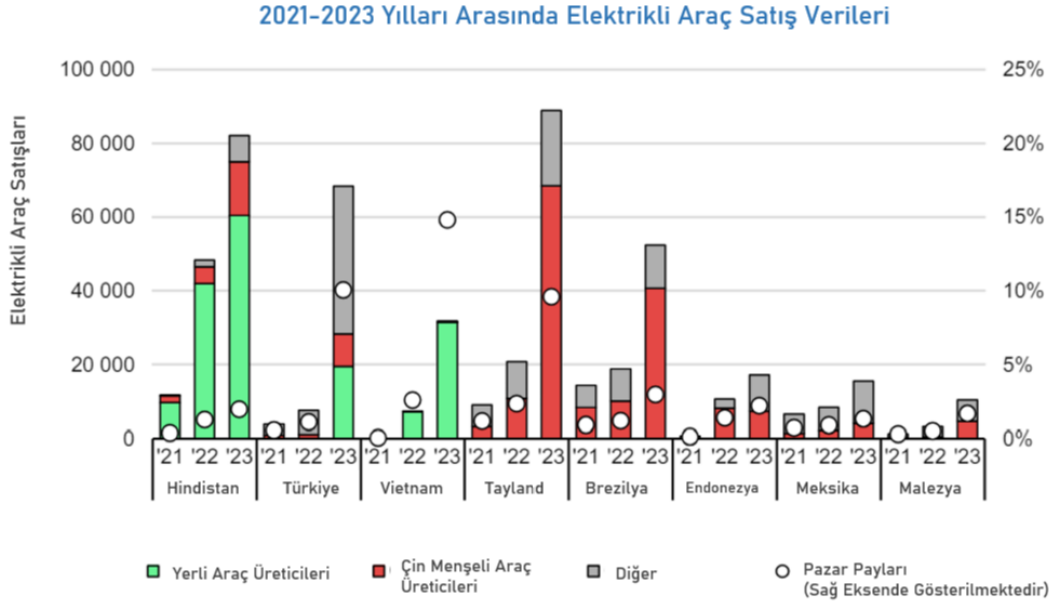


Kaynak: TEHAD (2021), European Environment Agency (2020)

- (32) Türkiye'de 2010'lu yıllar itibarıyla elektrikli araçların satışı oldukça dalgalı bir seyir izleyerek 2020 yılında paralel ithalat ile birlikte 1.500'ü aşmıştır. Ancak, 2020 yılında trafiğe tescil edilen toplam otomobil sayısı içerisinde bu rakam oldukça düşük bir orana

(%0,003) tekabül etmektedir. Bu oran Avrupa ülkeleri ile kıyaslandığında, Türkiye'nin elektrikli araç kullanımında en alt sırada olduğu görülmektedir. Buna karşın IEA'nın Küresel Değerlendirme Raporu'nda yer alan aşağıdaki grafiğe bakılarak Türkiye'deki elektrikli araç satışlarının son yıllarda artış eğiliminde olduğu söylenebilecektir.

Grafik-4: Otomobil Üreticisinin Menşesine Göre, Seçilmiş Ülkelerde Elektrikli Otomobil Satışları (2021-2023)



Kaynak: IEA Küresel Değerlendirme Raporu

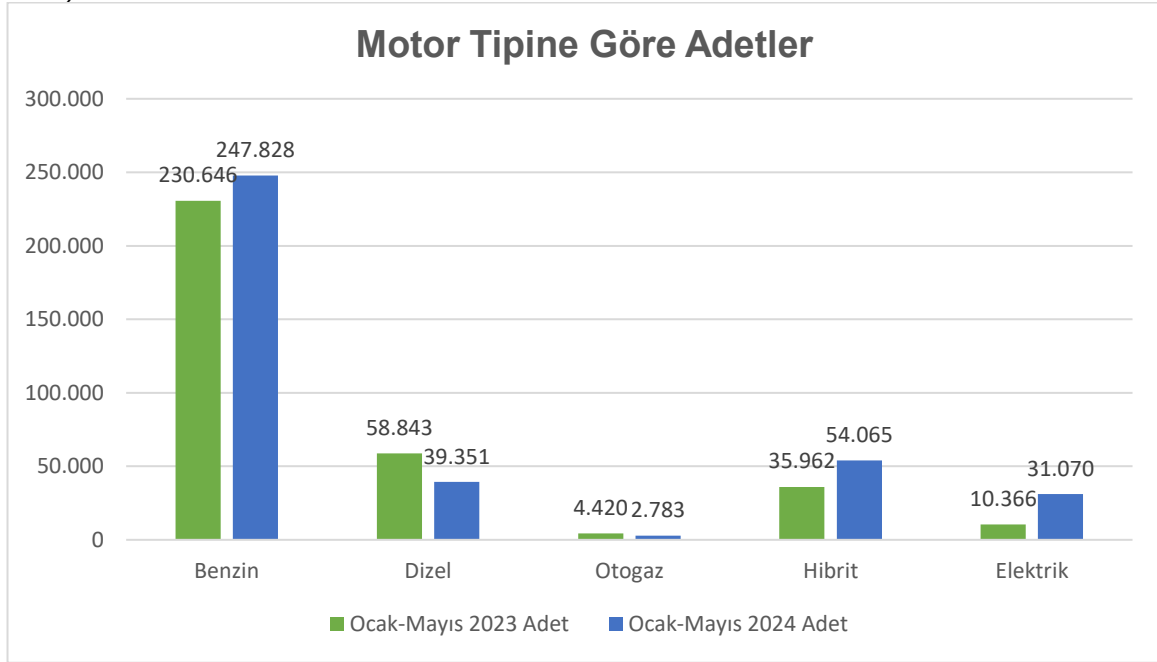
- (33) Türkiye'nin ilk yerli elektrikli otomobil markası olan TOGG'un ve ayrıca sektörde uluslararası bir marka olan TESLA'nın 2023 yılında Türkiye'de satışa başlamasıyla birlikte elektrikli otomobil satışlarının tüm otomobil satışları içindeki payı bir önceki yıla göre yaklaşık dört kat artışla %7,5'e yükselmiştir²³. 2024 yılının ilk beş ayına bakıldığında ise Türkiye'de satılan otomobillerin %8,3'ünün elektrikli otomobil olduğu görülmektedir²⁴. Bu dönemde toplam 375.097 otomobil satılmış olup bu otomobillerin 31.070'i elektrikli araçlardan oluşmaktadır²⁵. Elektrikli araçların pazardaki bu hızlı yükselişi, bu araçların gelecekte daha da yaygınlaşacağını bir göstergesi olabilecektir. Aşağıdaki grafikte Türkiye'de 2024 yılının Ocak ve Mayıs ayları arasında satılan otomobillerin ve hafif ticari araçların motor tiplerine göre ayrımı görülmektedir.

²³ Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği Basın Bülteni, https://www.odmd.org.tr/web_2837_1/neuralnetwork.aspx?type=35

²⁴ Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, 04.06.2024 Tarihli Basın Bülteni, <https://www.odmd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/4682/ODMD%20Bas%c4%b1n%20Bulteni%204%20Haziran%202024.pdf>, s. 5.

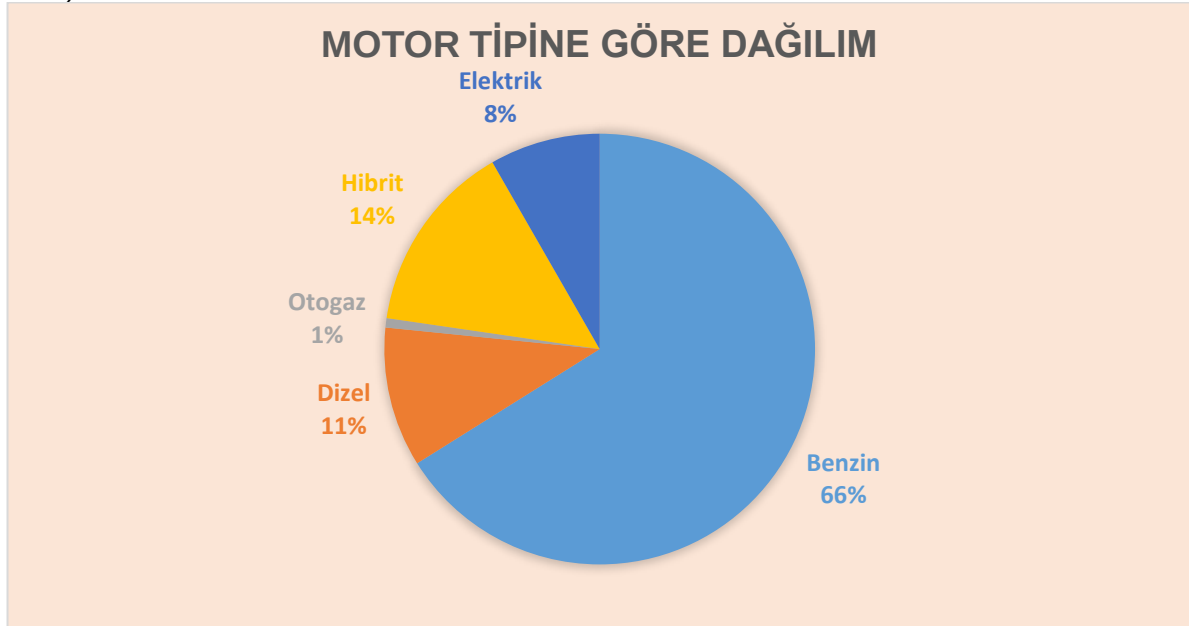
²⁵ Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği, 04.06.2024 Tarihli Basın Bülteni, <https://www.odmd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/4682/ODMD%20Bas%c4%b1n%20Bulteni%204%20Haziran%202024.pdf>, s. 5.

Grafik-5: Türkiye’de Motor/Yakıt Tipine Göre Otomobil ve Hafif Ticari Araçların Satış Miktarı (Ocak-Mayıs 2024)



Kaynak: Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği 2024 Mayıs Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Değerlendirme Raporu

Grafik-6: Türkiye’de Motor Tipine Göre Otomobil ve Hafif Ticari Araçların Satış Dağılımı (Ocak-Mayıs 2024)

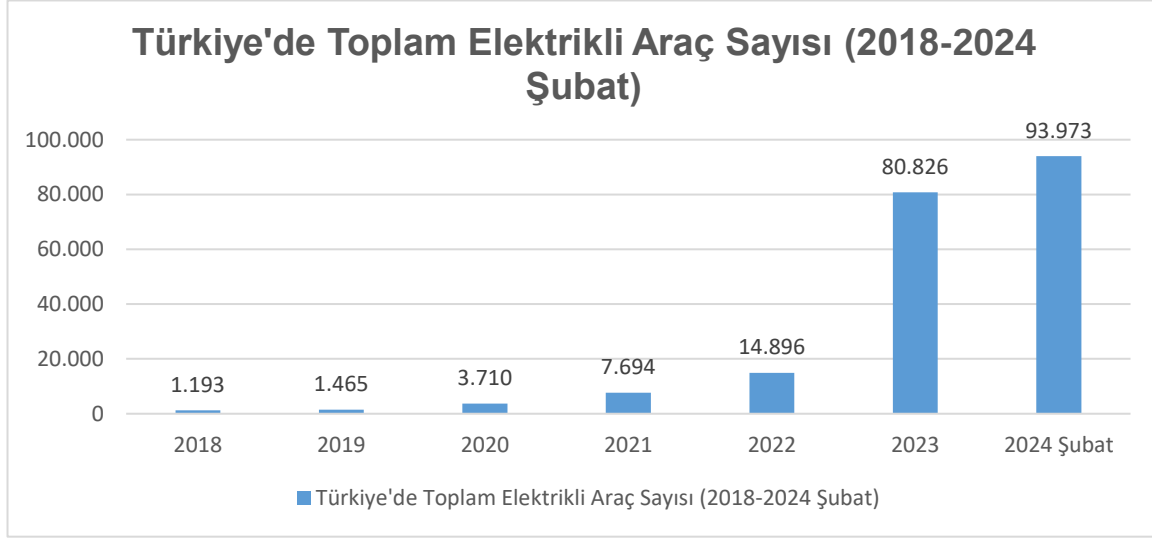


Kaynak: Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği 2024 Mayıs Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Değerlendirme Raporu

- (34) Yukarıda yer alan grafikler birlikte değerlendirildiğinde, 2024 yılının ilgili döneminde bir önceki yıla kıyasen otomobil ve hafif ticari araç pazarı satış rakamlarının yalnızca %6 arttığı, buna karşın elektrikli araç satış miktarlarının katlanarak arttığı görülmektedir.

Benzer şekilde, aşağıdaki tabloda yer verilen EPDK Raporu'ndan²⁶, alıntı yapılan grafikte elektrikli araç sayısındaki hızlı artış açıkça ortaya konulmaktadır.

Grafik-7: Türkiye'de Toplam Elektrikli Araç Sayısı (2018-2024 Şubat)



Kaynak: EPDK Raporu

- (35) İlâveten, söz konusu EPDK Raporu'nda yıllar itibarıyla elektrikli araç sayısı tahminlerini içeren düşük, orta ve yüksek olmak üzere üç temel senaryo oluşturulmak suretiyle, Türkiye'deki elektrikli araç kullanımının gelişimine yönelik olarak oluşturulan elektrikli araç tahminlerine yer verilmiştir.

Tablo-2: Elektrikli Araç Projeksiyonu

Yıl	Elektrikli Araç Sayısı		
	Düşük Senaryo	Orta Senaryo	Yüksek Senaryo
2025	202.030	269.154	361.893
2030	776.362	1.321.932	1.679.600
2035	1.779.488	3.307.577	4.214.273

Kaynak: EPDK Raporu

- (40) Tablodan da açıkça görülebileceği üzere, elektrikli araçlara ilişkin ilgili pazarın 10 yıl içerisinde kayda değer şekilde büyüyeceği öngörülmektedir. En düşük senaryoda dâhi elektrikli araç sayısının (2024 yılı Şubat ayı itibarıyla 93.973 adet elektrikli araç varken, 2035 yılı için en düşük senaryoda 1.779.488 adet elektrikli araç sayısı olacağı varsayımında) bugüne kıyasla, yaklaşık 19 katına çıkacağı beklenmektedir.
- (41) Son olarak, Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği'nin 2023 yılına ilişkin perakende satış verileri incelendiğinde, 2023 yılı içerisinde 53 farklı markanın elektrikli araç satışı yaptığı ve hatta 2024 Ocak-Mayıs verileri incelendiğinde bu 53 markaya iki markanın daha eklendiği ve bu rakamın 55'e yükseldiği görülmektedir. Bu çerçevede çok sayıda oyuncunun pazarda rekabet etmekte olduğu anlaşılmaktadır. Aşağıdaki tabloda 2023 yılında Türkiye'de en çok satılan elektrikli otomobillere ilişkin bilgiler yer almaktadır:

²⁶ EPDK Raporu, <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/1-4448/enerji-donusumuelektirikli-arac-sari-agi-altiyapis>, Erişim tarihi: 24.06.2024

Tablo-3: Türkiye'de 2023 Yılında En Çok Satılan Elektrikli Otomobillere İlişkin Bilgiler

Marka-Model	Maksimum Hız (km/sa.)	Şarj Süresi DC Hızlı Şarj (%10-%80 Seviye)	Menzil ²⁷ (km)	Satış Miktarı
TOGG T10 X V1	185	28	314-523	19.583
Tesla Model Y	225	15	514	12.150
Megane e Tech	160	42	450	2.892
MG4	160	26	350-435	2.842
Skywell ET5	150	38	642	2.541
Opel Corsa e	150	25	354	1.777
Renault Zoe	135	30	300	1.772
Opel Mokka e	150	30	327-450	1.757
Dacia Spring	125	56	310	1.483
Mercedes EQC	180	40	403	1.481

Kaynak: Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği Verileri

- (42) Elektrikli araçların benzinli veya dizel araçlara göre menzil ve hız bakımından önemli bir dezavantaj sergilemesine rağmen elektrikli araçlar yakıt tasarrufu konusunda tüketicilere önemli bir avantaj sağlamaktadır²⁸.
- (43) Sonuç olarak elektrikli araç satışları, son yıllardaki elektrikli araçları ve şarj altyapısını destekleyen politikalar sayesinde küresel seviyede hızla artmaktadır. Öngörüler, dünya çapındaki toplam elektrikli araç sayısının 2030 yılı itibarıyla 120 milyon ila 250 milyon arasında bir seviyeye yükselebileceğine işaret etmekte, Türkiye'de araç sahiplik oranının yükselmesi ve nüfusun artması ile elektrikli araç kullanımının yaygınlaşması yönünde önemli bir potansiyel bulunduğu değerlendirilmektedir²⁹. Bu kapsamda elektrikli araçların sektörel gelişiminin sektöre uğramaması için en önemli konuların başında, araçların şarj imkânının artırılması ve tüketicilerin menzil kaygısının giderilmesinin olduğu anlaşılmaktadır. Bu konuların çözümünde iki husus ön plana çıkmaktadır. Bunlardan birincisi, DC soket sayılarının artırılmasıdır. 2024 yılı Mart ayı itibarıyla ülkemizdeki DC soket sayısı 5.821'dir³⁰. EPDK'nın projeksiyon çalışmasında DC soket sayısının düşük senaryoda dâhi 2030 yılı itibarıyla 25.000 seviyesine geleceği öngörülmektedir. Diğer önemli husus ise, Türkiye gibi müstakil evlerin apartman, site vb. yerleşim alanları gibi ortak alanlara kıyasla az olduğu ülkelerde, belediye sınırları içinde şarj altyapısında büyük sıkıntılarla karşılaşılmasıdır. Bu problemleri aşabilen ülkelerde elektrikli araçlara dönüşüm hızının yavaşlamayacağı ancak bu problemlere efektif çözümler üretemeyen ülkelerde, elektrikli araç payının belirli eşikleri geçmekte zorlanacağı değerlendirilmektedir.

1.2.3. Elektrikli Araç Şarj Ağı İşletmeciliği Sektörü Hakkında Bilgi

- (44) EPDK tarafından elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği, "*elektrikli araçlara elektrik enerjisi temininin sağlandığı şarj ünitesi ve istasyonlarının kurulması, şarj ağı ve şarj ağına bağlı şarj istasyonlarının işletilmesi ile şarj hizmetinin sunulması*" olarak

²⁷ Söz konusu menzil bilgileri WLTP (dünya çapında uyumlaştırılmış hafif araçlar test prosedürü) verileridir. Araçların fiili kullanımlarında genellikle bu menzil verilerinin daha düşük olduğu bilinmektedir.

²⁸ Kırmızıgül, İ. E./ Baykal, B.: Elektrikli Araç Tercihinde Tüketici Motivasyonu Sosyal Bilimler Metinleri, 2023, 2. Baskı, s. 223-241.

²⁹ SHURA Enerji Dönüşüm Merkezi, Türkiye Ulaştırma Sektörünün Dönüşümü: Elektrikli Araçların Türkiye Dağıtım Şebekesine Etkileri, <https://shura.org.tr/wp-content/uploads/2019/12/Turkiye-ulastirma-sektorunun-donusumu-Elektrikli-arac-larin-Turkiye-dagitim-sebekesine-etkileri-.pdf>, Erişim tarihi: 24.06.2024

³⁰ EPDK, Elektrikli Araç ve Şarj İstasyonu Projeksiyonu: s.3., <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/4-14379/elektrikli-arac-ve-sarj-altyapisi-projeksiyonu>, Erişim tarihi: 24.06.2024

tanımlanmaktadır. Elektrikli araçların son yıllarda yaygınlaşmasıyla birlikte elektrikli araç şarj istasyonlarına olan talep de artmaya başlamıştır.

- (45) Elektrikli araçlar farklı yöntemlerle şarj edilebilmektedir. Bu kapsamda elektrikli araçların batarya değiştirme ve kablosuz şarj yöntemleriyle şarj edilmeleri mümkünken söz konusu yöntemler gerek teknolojik altyapı yetersizliğinden gerekse de maliyetlerinin fazla olmasından dolayı hâlihazırda çok fazla tercih edilmemektedir. Bu sebeple elektrikli araçlar için yaygın olarak kullanılan şarj yöntemi kablolu şarj yöntemidir³¹.
- (46) Kablolu şarj üniteleri kendi içinde ikiye ayrılmaktadır. Bunlar alternatif akım tipi şarj üniteleri (*alternative current* - “AC”) ile doğru akım (*direct current* - “DC”) kullanan şarj üniteleridir. AC tipi şarj üniteleri şebekeden gelen akımın “araç üstü şarj cihazı” aracılığıyla elektrikli araç içerisinde depolanabilir hale getirilmesini sağlamakta ve daha çok ev tipi, uzun süreli ve düşük maliyetli kullanım imkânı sunmaktadır. Şebekeden sağlanan alternatif akımın araç içine doğrudan depolanabilir hale dönüştürülerek aktarımını sağlayan DC tipi şarj üniteleri ise, daha hızlı şarj imkânı sunmakta ve buna bağlı olarak daha yüksek maliyet oluşturmaktadır. Ancak elektrikli araçların neredeyse tamamı AC ve DC tipi şarj ünitelerinde bataryalarını şarj edebilmektedir. Elektrikli araçların kablolu şarj yönteminde gerekli ekipman, elektrikli aracın modeline göre değişkenlik göstermektedir. Kablolu şarj metodunda ev tipi şarj, standart şarj ve hızlı şarj şeklinde üç farklı seviye bulunmaktadır.
- (47) Ev tipi (Seviye 1) şarj yönteminde araç standart bir ev/konut prizine bağlanarak şarj edilmektedir. Yavaş şarj olarak da bilinen Seviye 1 yöntemi ile bataryanın tamamen dolması için gereken süre, aracın modeline ve markasına göre 7 ila 29 saat aralığında değişkenlik gösterebilmektedir.
- (48) Standart tip (Seviye 2) şarj, hızlı şarj tipine kıyasla daha ucuz, yavaş şarj tipine oranla daha kısa sürede şarj hizmeti sağlamaktadır ve genellikle halka açık şarj olarak adlandırılmaktadır. Seviye 2 şarj cihazları genellikle şehir içleri, alışveriş merkezleri, akaryakıt istasyonları ve dinlenme tesisleri gibi alanlarda bulunabilmektedir. Elektrikli aracın tamamen şarj olması batarya kapasitesine bağlı olarak 1 ila 11 saat sürmektedir. Bu şarj tipi için şarj ekipmanı aracın üzerinde bulunmaktadır.
- (49) Hızlı tip (Seviye 3) şarj, elektrikli araçları şarj etmenin en hızlı yoludur ve Seviye 2 şarj üniteleri kadar yaygın olmamasına rağmen, yoğun nüfuslu her yerde bulunabilmektedir. Seviye 3 şarj ünitelerinin hem DC hem de AC tipleri bulunmaktadır. Seviye 3 şarj metodunda ekipman AC tipinde araca entegreyken, DC tipinde araca entegre değildir. Daha hızlı enerji transferi ile bataryanın tamamen dolması diğer seviyelere göre daha kısa sürede gerçekleşmektedir³².
- (50) Şarj yöntemlerindeki söz konusu sınıflandırmaya ilâveten elektrikli araç sektöründe farklı soket tipleri mevcuttur. AC şarj istasyonları Tip 1 ve Tip 2 olmak üzere kendi içerisinde ikiye ayrılmaktadır. AC Tip 1 şarj istasyonları; Amerika ve Asya kıtalarındaki elektrikli araçlarda kullanılmakta, 7.4 kW ile ortalama 17 saat dolum süresi sunmaktadır. AC Tip 2 şarj istasyonları ise Avrupa kıtasındaki elektrikli araçlarda kullanılmakta, evde 22 kW, ortak alanlarda bulunan şarj istasyonlarında ise 43 kW ile ortalama 8 saat dolum süresi sunmaktadır³³. DC şarj istasyonlarında kullanılan kablo

³¹ Durmuş, F, S./ Kaymaz, H.: “Elektrikli Araç Şarj Yöntemleri”, Akıllı Ulaşım Sistemleri ve Uygulama Dergisi, Cilt 3, Sayı 2, 2020.

³² Karapınar, F./ Daldaban F.: “Elektrikli Araçların Şarj Yöntemleri ve Şarj İstasyon Tipleri”, Erciyes Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Cilt 38, Sayı 3, 2022.

³³ <https://www.ucay.com.tr/blog/elektrikli-arac-sarj-suresi/>

tipleri ise CHAdeMO ve CCS Tipi Şarj Konektörleri şeklinde ikiye ayrılmaktadır. CHAdeMO Tipi Şarj Konektörü, Asya kıtasındaki araçlarla uyumlu olup 100 kW'a kadar şarj imkânı sunmaktadır. CCS Tipi Şarj Konektörü ise Avrupa ve ABD'deki araçlar ile uyumlu olup 350 kW'a kadar şarj imkânı sağlamaktadır.³⁴ CCS Tipi Şarj Konektörü, CCS1 ve CCS2 olarak ikiye ayrılmaktadır. CCS1 maksimum 50 kW güç çıkışı desteklerken, CCS2 350 kW'a kadar güç sağlayabilmektedir. Ayrıca CCS2, hem AC hem de DC şarj etme kapasitesini birleştiren tek bir konektöre sahiptir.

- (51) Türkiye'de ise genel olarak Avrupa Birliği (AB)'nin benimsediği soket tipleri kullanılmaktadır. Bu kapsamda hem araç üreticileri/marka temsilcileri hem de şarj istasyonu işleten firmalar bu soket tiplerine uygun ürünlere yatırım yapmaktadır. Pazarın %90-95'inde DC'de CCS2 tip ve AC'de Tip 2 soket mevcuttur. Bunların yanı sıra çok nadir de olsa ağırlıklı olarak geçmişte ithal edilmiş olan ChaDeMo tip soketler de mevcuttur. Aşağıda yer alan tabloda görüleceği üzere Avrupa ülkelerinin tercihi DC şarjda CCS2 soket tipi, AC şarjda ise Tip 2 soket tipidir:

Şekil-1: Elektrikli Araçlarda Sık Kullanılan Soket Tipleri

Current type and plug name	Region			
	Japon	China	America	Europe
AC				
Plug name	Type 1 - J1772	GB/T	Type 1 - J1772	Type 2
DC				
Plug name	CHAdeMO	GB/T	CCS - Type 1	CCS - Type 2

Kaynak: TRUGO³⁵ Cevabi Yazı

- (52) Türkiye'de satılan araçların neredeyse tamamı CCS2 ve/veya Tip 2 soket tipi ile şarj olabilecek uyumluluktur. Çok nadir de olsa, otomobil distribütörleri, galeriler, şahıslar farklı tipte soketlerle şarj olabilen araçlar da ithal edebilmektedir. Elektrikli araç pazarındaki araçların tamamına yakını CCS2 ve/veya Tip 2 soketler ile şarj olmaktadır. EPDK'nın yayınlamış olduğu Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nde³⁶ AC şarj cihazlarının üzerinde en az bir adet Tip 2 soket, DC şarj cihazlarının üzerinde de en az bir adet CCS2 soket tipinin bulundurulması şartı vardır.
- (53) Konuyla ilişkili olarak EPDK Raporu'nda, elektrikli araç kullanıcılarının şarj ihtiyaçlarını kolaylıkla karşılayabilmeleri için uygun altyapının sağlanmasının önemli bir hedef

³⁴ <https://www.ucay.com.tr/blog/elektrikli-arac-sarj-suresi/>

³⁵ Trugo Akıllı Şarj Çözümleri Sanayi ve Ticaret AŞ

³⁶ Şarj Hizmeti Yönetmeliği, 3. Bölüm, Madde 15/3

olduğu belirtilmektedir³⁷. Bu hedef kapsamında, elektrikli araç kullanıcılarına kaliteli, sürekli ve kesintisiz şarj hizmeti sunulabilmesi adına elektrikli araçlar için şarj istasyonlarının kurulması, şarj altyapısının gelişmesi ve tüm ülkeyi kapsayacak bir şarj ağına oluşması için Şarj Hizmeti Yönetmeliği ve diğer ikincil mevzuat düzenlemeleri yayımlanmıştır. Bu kapsamda getirilen önemli bir düzenleme ile istasyonlarda yer alan şarj üniteleriyle uyumlu soket yapısına sahip tüm elektrikli araçların şarj hizmeti alabilmesi hedeflenmiştir. EPDK Raporu'nda da belirtildiği üzere, diğer ülkelerin uygulamaları incelendiğinde bazı şarj ağı işletmecilerinin sadece kendi abonelerine hizmet verdiği, bazı elektrikli araç üreticilerinin ise yalnızca kendi marka ve model araçları için şarj istasyonları kurduğu görülmüş ve bu kapsamda şarj istasyonlarının verimli kullanımı ve yapılacak yatırımlarda ülke kaynaklarının etkin yönetimi için Türkiye'de, şarj istasyonlarından şarj üniteleriyle uyumlu soket yapısına sahip olmak kaydıyla, araç marka ve modeli fark etmeksizin şarj hizmeti alınabilmesi düzenlenmiştir³⁸.

- (54) 02.04.2022 tarihinde Resmî Gazete'de yayımlanan ve aynı tarihte yürürlüğe giren Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nde yer alan hükümler uyarınca elektrikli araç şarj ağı işletmecileri şarj hizmeti fiyatlarını istedikleri gibi belirleyebilmektedir. Bu çerçevede Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nin 'Fiyatlandırma ve İlan' başlıklı 25. maddesinde;

(1) Kanunun³⁹ ek 5 inci maddesinde yer alan haller saklı olmak kaydıyla, şarj hizmeti fiyatı serbestçe belirlenir. Şarj hizmeti fiyatı, elektrikli araca aktarımı yapılan birim enerji fiyatı (TL/kWh) cinsinden uygulanır. Farklı tip ve güçteki şarj üniteleri için farklı fiyatlar belirlenebilir. (...)

(3) Şarj hizmeti fiyatı, şarj istasyonlarının kurulması ve şarj ağı oluşturulmasına esas yatırım maliyetleri, işletme maliyetleri, amortismanlar, elektrik enerjisi edinim maliyetleri ile vergi, pay, fon gibi yasal yükümlülüklerle ilaveten makul ölçüde karlılık dikkate alınarak belirlenir.

(4) Şarj ağında yer alan istasyonlarda birinci fıkrada yer alan hususlar harici ayrı bir şarj hizmeti fiyatı belirlenemez.

(5) Şarj ağı işletmecisi, şarj hizmeti fiyatının oluşumunu ve güncelleme yöntemini Kuruma⁴⁰ açıklamakla yükümlüdür (...)

(6) Bir sonraki günden itibaren uygulanacak şarj hizmeti fiyatları, şarj ağı işletmecileri tarafından içinde bulunulan günde saat 17.00'ye kadar Kuruma bildirilir. Bildirilen fiyatlar takip eden günde saat 00.00 itibarıyla geçerlilik kazanır ve bir sonraki fiyat değişikliğine kadar uygulanır.

(...)

³⁷ EPDK Raporu, sayfa 1-2. <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/1-4448/enerji-donusumuelektrikli-arac-sarj-agi-altyapis>., Erişim tarihi: 24.06.2024

³⁸ EPDK Raporu, s.2, <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/1-4448/enerji-donusumuelektrikli-arac-sarj-agi-altyapis>

³⁹ 6446 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'nun Ek 5. maddesinin üçüncü fıkrasında, "Şarj hizmeti fiyatı Kurum tarafından hazırlanan usul ve esaslar dâhilinde serbestçe belirlenir. Şarj hizmeti fiyatının, rekabeti bozucu veya kısıtlayıcı ya da şarj hizmeti sağlanmasını bozucu veya aksatıcı olmaması esastır. Şarj hizmeti fiyatının belirlenmesinde şarj istasyonu kurulması ve şarj ağı oluşturulmasına esas yatırım ve işletme maliyetleri, elektrik enerjisi alım maliyetleri ve benzeri maliyetler ile vergi, pay, fon gibi yasal yükümlülükler ve makul ölçüde kârlılık dikkate alınır. Belirlenen şarj hizmeti fiyatı şarj istasyonlarında ve şarj ağı işletmeci lisans sahibi tarafından dijital mecralarda ilan edilir." hükmüne yer verilmektedir.

⁴⁰ "Kurum" ifadesiyle EPDK kastedilmektedir.

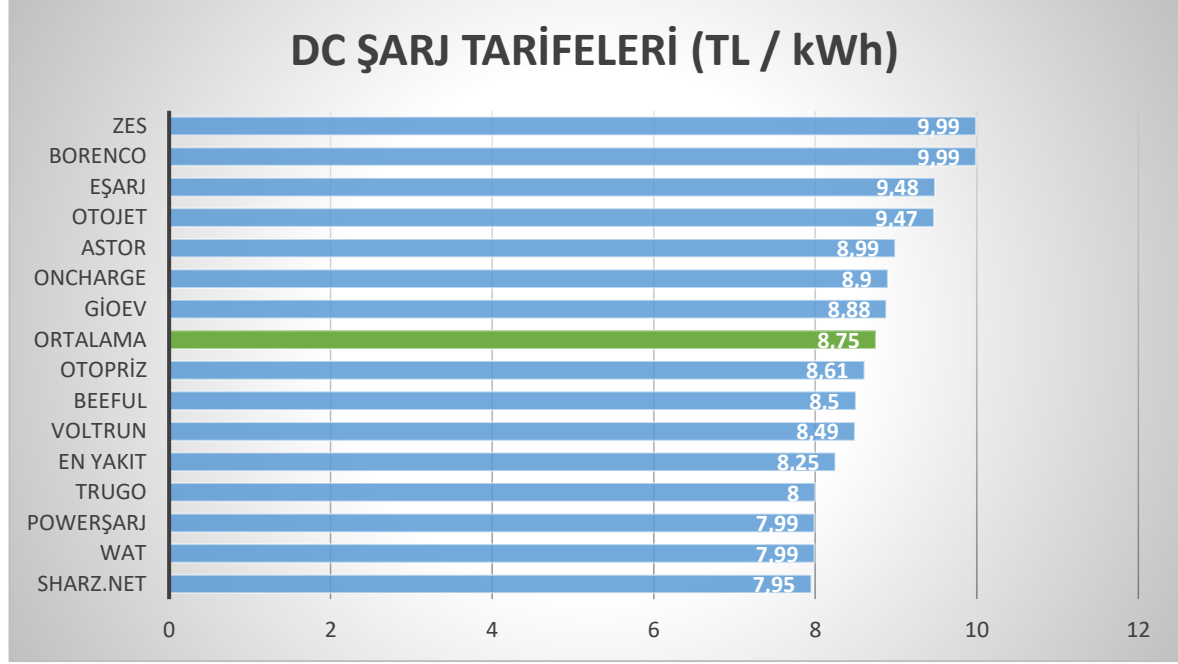
hükümlerine yer verilmektedir. Söz konusu hükümlere göre, şarj hizmeti fiyatlarının belirli ölçütler çerçevesinde serbestçe belirlenebildiği anlaşılmaktadır. Öte yandan aynı Yönetmelik'in 'Fiyatların İzlenmesi ve İlave Önlemler' başlıklı 26. maddesinde ise; "(1) Kurum, şarj hizmeti kapsamında düzenlenen faaliyetleri veya rekabeti engelleme, bozma veya kısıtlama amacını taşıyan veya bu etkiyi doğuran veya doğurabilecek nitelikte anlaşma veya eylemlerin şarj hizmetlerini bozucu etkiler oluşturması halinde, gerekli işlemlerin başlatılmasıyla birlikte, her seferinde üç ayı aşmamak üzere, faaliyetlerin her aşamasında, bölgesel veya ulusal düzeyde uygulanmak için taban ve/veya tavan fiyat tespitine ve gerekli tedbirlerin alınmasına yetkilidir. Bu etkilerin değerlendirilmesine göre şarj hizmeti kapsamında uygulanan fiyatlara ilişkin asgari ve azami limit uygulaması yapabilir." hükmü bulunmaktadır⁴¹. Söz konusu hükümle şarj hizmetlerini bozucu nitelikte olan rekabet karşıtı eylemlerin varlığı durumunda EPDK'ya gerekli tedbirleri alma yetkisi verildiği, bununla birlikte şarj hizmeti fiyatlarının piyasada serbestçe belirlendiği görülmektedir.

- (55) İlaveten EPDK Raporu'nda, Türkiye'de şarj hizmeti fiyatlamasının elektrikli araca aktarılan birim enerji bedeli (TL/kWh) cinsinden olduğu, şarj hizmeti fiyatı esas alınarak hesaplanan bedel dışında başka bir ad altında herhangi bir ilave bedel talep edilmediği belirtilmektedir. Diğer ülkelerde, şarj hizmeti fiyatlamasının dakika cinsinden (TL/dk), dakika ve birim enerji bedelinin çeşitli oranlarda birleşimi (%x(TL/dk)+%y(TL/kWh)) ile uygulandığı, ayrıca şarj başlangıç bedeli gibi çeşitli ücretlerin de tahsil edildiği birçok örnek görülmektedir. Türkiye'de birim enerji bedeli (TL/kWh) cinsinden fiyatlama yapılması ve başka bir ad altında ücret alınmaması hem şirketler tarafından uygulanan şarj hizmeti fiyatlarının karşılaştırılabilmesine hem de elektrikli araç piyasasının gelişimine katkı sağlamaktadır.
- (56) Bu kapsamda EA-Sarj.net tarafından yayımlanan elektrikli araç istasyon istatistiklerine göre; Türkiye'deki şarj hizmetleri için belirlenen ortalama elektrik birim satış fiyatları, hızlı şarj (DC) üniteleri için 8,75 TL/kWh ve normal şarj (AC) üniteleri için 6,75 TL/kWh olarak belirlenmiştir. Bu fiyatlar, kullanıcıların elektrikli araçlarını şarj ederken karşılaştıkları maliyetleri yansıtmaktadır. EA-Sarj.net tarafından yayımlanan elektrikli araç istasyon istatistiklerine aşağıda yer verilmektedir ⁴²:

⁴¹ Aynı hüküm 6446 sayılı Elektrik Piyasası Kanunu'nun Ek 5. maddesinin dördüncü fıkrasının (e) bendinde de yer almaktadır.

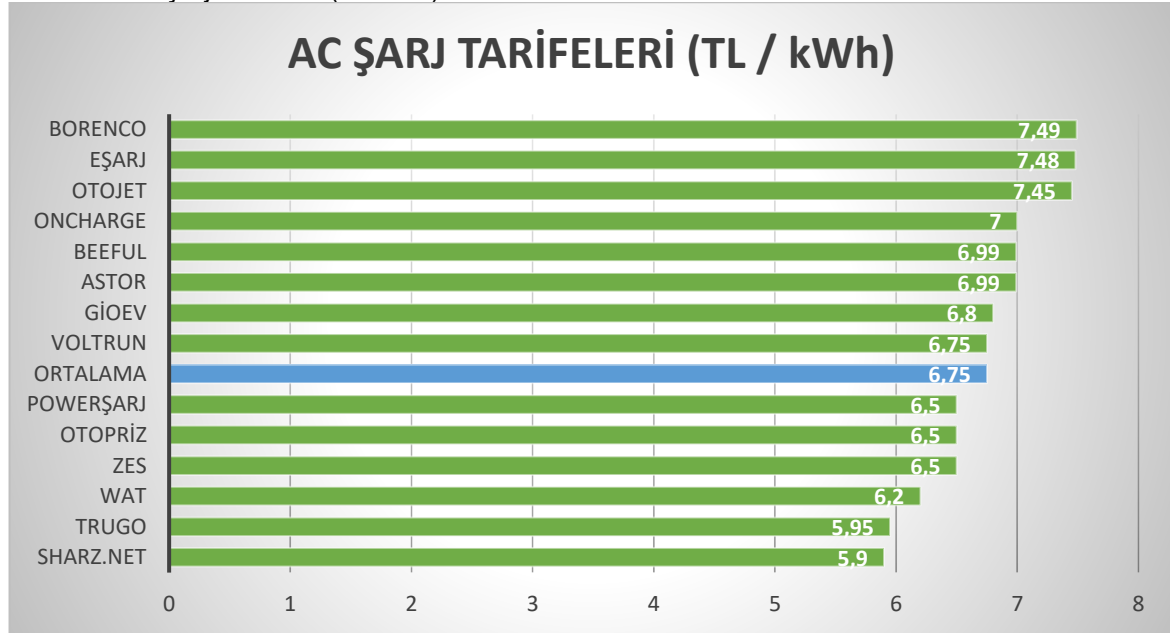
⁴² <https://ea-sarj.net/istasyon-istatistikleri/>, Erişim tarihi: 20.06.2024

Grafik-8: DC Şarj Tarifeleri (TL/kWh)



Kaynak: EA-sarj.net

Grafik-9: AC Şarj Tarifeleri (TL/kWh)

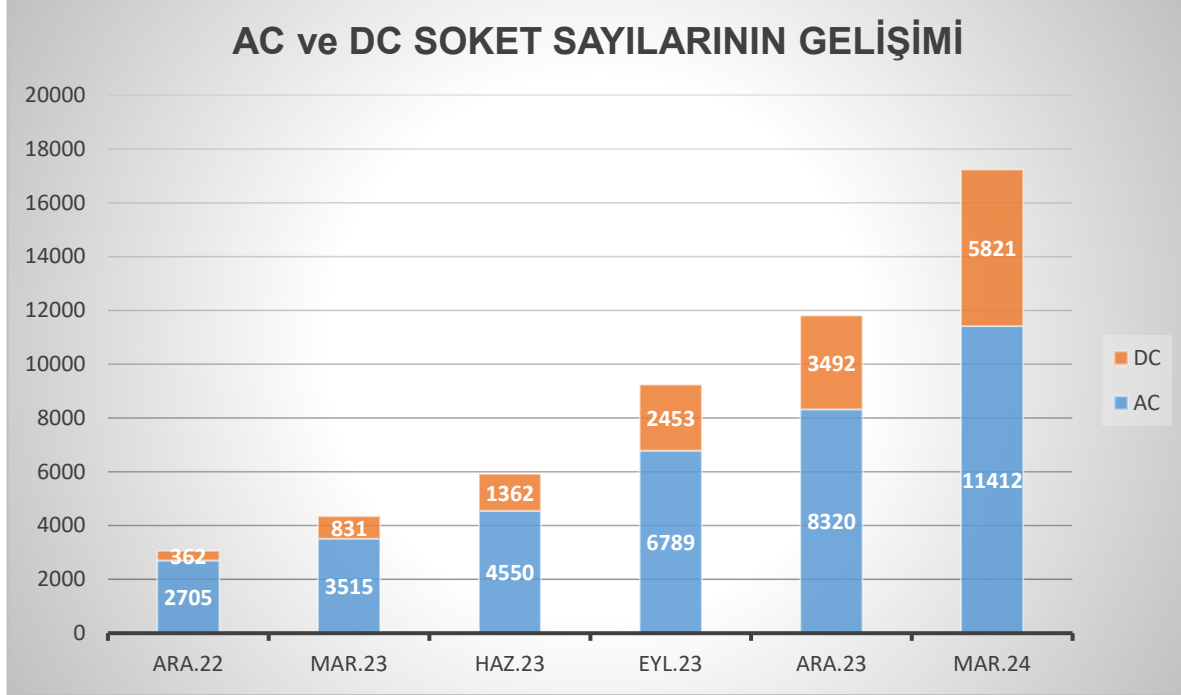


Kaynak: EA-sarj.net

- (57) EPDK verilerine göre Türkiye’de 81 ilin tamamında şarj istasyonu bulunmakta ve şarj istasyonu sayıları her ay katlanarak artmaktadır. Aşağıda yer alan grafikte görüldüğü üzere; 2023 yılı başında Türkiye çapında 3.081 [2.706 adet AC (yavaş şarj) ve 375 adet DC (hızlı şarj)] olan şarj noktası/soketi sayısı, 01.04.2024 tarihi itibarıyla 17.233’e [11.412 adet AC (yavaş şarj) ve 5.821 adet DC (hızlı şarj)] yükselmiştir. Bu kapsamda Türkiye’de soket başına düşen elektrikli araç sayısı 5,4’tür. Bu oran Avrupa ülkelerinde ortalama 13,75’tir⁴³.

⁴³ EPDK Raporu, s.3 (AC-DC Soket Sayıları Gelişimi başlıklı tablo)., <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/1-4448/enerji-donusumuelektrikli-arac-sarj-agi-altyapis>

Grafik-10: AC ve DC Soket Sayılarının Gelişimi



Kaynak: EPDK Raporu

- (58) Yukarıdaki grafikten de açıkça görülebileceği üzere, 2022 yılı Aralık ayında her bir soket başına 4,8 civarı elektrikli araç düşerken, 2023 yılı Aralık ayında soket başına düşen elektrikli araç sayısının 6,8'e çıkması, şarj istasyon sayısının elektrikli araçlarla aynı hızla artmadığını göstermektedir. Bu durum, sürücülerin kapasite sorunlarıyla, diğer bir deyişle, kuyruklarla veya gecikmelerle karşılaşmalarına sebebiyet verebilecektir. Kapasitenin yanı sıra dikkate alınması gereken bir diğer husus ise kapsama ağıdır. Yukarıda da belirtildiği gibi elektrikli araçlar ile şarj istasyonları arasında bir tavuk-yumurta (*chicken and egg*) ilişkisi vardır: Yollarda yeterli sayıda elektrikli araç olmadan şarj ağı için yatırım çekmekte güçlük yaşanabilecek ve bunun karşısında da şarj ağı yeterince gelişmeden yollardaki elektrikli araç sayısı artmayabilecektir⁴⁴.
- (59) İlâveten, EPDK Raporunda yıllar itibarıyla şarj noktası (soket) sayısı tahminlerini içeren düşük, orta ve yüksek olmak üzere üç temel senaryo oluşturulmak suretiyle, Türkiye'deki elektrikli araç kullanımı, gelişimi ve şarj altyapısı ihtiyacına yönelik olarak oluşturulan şarj noktası sayısı tahminlerine yer verilmiştir. İlgili tahminler aşağıda yer almaktadır:

Tablo-4: Şarj Noktası (Soketi) Projeksiyonu

YIL	Şarj Noktası Sayısı (AC)			Şarj Noktası Sayısı (DC)			Şarj Noktası Sayısı (Toplam)		
	Düşük Senaryo	Orta Senaryo	Yüksek Senaryo	Düşük Senaryo	Orta Senaryo	Yüksek Senaryo	Düşük Senaryo	Orta Senaryo	Yüksek Senaryo
2025	24.983	33.476	44.988	9.295	12.594	16.909	34.278	46.070	61.897
2030	58.717	100.187	127.224	24.826	42.637	54.050	83.543	142.824	181.274
2035	100.150	186.152	237.181	46.766	86.924	110.753	146.916	273.076	347.934

Kaynak: EPDK Raporu

⁴⁴ David Stewart. "Leading the charge towards a competitive EV infrastructure market". (Rekabetçi bir elektrikli araç altyapısı pazarında yol gösterici olmak). 20.10.2022. <https://www.gov.uk/government/speeches/leading-the-charge-towards-a-competitive-ev-infrastructure-market>

- (60) Tablodan da açıkça görülebileceği üzere, şarj hizmetlerine ilişkin ilgili pazarın 10 yıl içerisinde çok yüksek oranda büyüyeceği öngörülmektedir. En düşük senaryoda dâhi (bugün için 19.450 şarj noktası olduğu, 2035 yılı için ise 147.000 civarında şarj noktası olacağı varsayımında) bugüne kıyasla, ülkemizdeki şarj noktası sayısının yaklaşık 7,5 katına çıkacağı söylenebilecektir. İlaveten, EPDK Raporu'nda, elektrik dağıtım şebekesinin sürekli genişleyeceği ve bu alana yapılan ve yapılacak yeni yatırımlar ile elektrik şebekesinde trafo kapasite kullanım oranlarının düşük olması⁴⁵ gibi hususların da göz önünde bulundurulduğunda ve gerçekleştirilen projeksiyonlar kapsamında şarj istasyonlarından kaynaklı elektrik tüketim ihtiyacı miktarı da değerlendirildiğinde, yakın vadede şarj istasyonları için önemli bir ilave yatırıma gerek kalmaksızın, bu pazarın büyük bir gelişim göstereceği belirtilmiştir.
- (61) Bu çerçevede Türkiye'de alternatif şarj ağı işletmecilerinin pazardaki durumu hakkında bilgi verilmesinin de faydalı olacağı değerlendirilmektedir. Bu kapsamda Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nde yer alan hükümler uyarınca Türkiye'de şarj ağı işletmecisi olmak ancak EPDK tarafından verilen bir lisans ile mümkün olmaktadır. Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nin⁴⁶ "*Lisans başvuru usulü*" başlıklı 6. maddesinin üçüncü fıkrasında şarj ağı işletmeci lisansı almak isteyenlerin sahip olması gereken hususlar düzenlenmiştir. Bu çerçevede;

"Lisans başvurusunda bulunacak tüzel kişinin;

a) Türk Ticaret Kanunu hükümleri doğrultusunda anonim şirket ya da limited şirket olarak kurulmuş olması, kamu iktisadi teşebbüsleri tarafından yapılan başvurular hariç, asgari sermayesinin Kurulca çıkarılan usul ve esaslara göre belirlenen tutardan az olmaması⁴⁷,

b) Anonim şirket olarak kurulmuş olması halinde, sermaye piyasası mevzuatına göre borsada işlem görenler dışındaki paylarının tamamının nama yazılı olması ve şirketin borsada işlem görmek üzere ihraç edilecekler hariç hamiline yazılı pay çıkarmaması zorunludur."

- (62) Şarj ağı işletmeci lisansı almak isteyen tüzel kişinin, mevzuatta belirtilen yükümlülükleri yerine getirdiği tespit edildikten sonra EPDK'nın kararı ile şarj ağı işletmeci lisansı verilir ve lisans sahibi tüzel kişinin ticaret unvanı, tescilli markası ve en fazla 49 yıla kadar verilen lisans süresi EPDK'nın internet sayfasında duyurulur.
- (63) Ek olarak şarj ağı işletme lisansı alan tüzel kişiye söz konusu Yönetmelik'in 15. maddesinde yer alan; "*Şarj ağı işletmecisi, lisansının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde en az elli adet şarj ünitesinden ve en az beş farklı ilçedeki şarj istasyonundan oluşacak şekilde şarj ağını oluşturur. Şarj ağında yer alan şarj ünitelerinin en az yüzde beşi ile Karayolları Genel Müdürlüğü'nün sorumluluğu altında bulunan otoyollar ve devlet yollarında yer alan şarj ünitelerinin en az yüzde ellisinin DC 50 kW ve üzeri güçteki şarj ünitesi niteliğinde olması zorunludur.*" hükmü çerçevesinde, şarj ağı işletmecisi, lisansının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde en az 50 adet şarj ünitesinden ve en az beş farklı ilçedeki şarj istasyonundan müttesekkil şekilde

⁴⁵ EPDK Raporu, s. 7-8., <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/1-4448/enerji-donusum-uelektrikli-arac-sarj-agi-altiyapis>., Erişim tarihi: 24.06.2024

⁴⁶ 02.04.2022 tarih ve 31797 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Şarj Hizmeti Yönetmeliği [<https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2022/04/20220402-2.htm>]

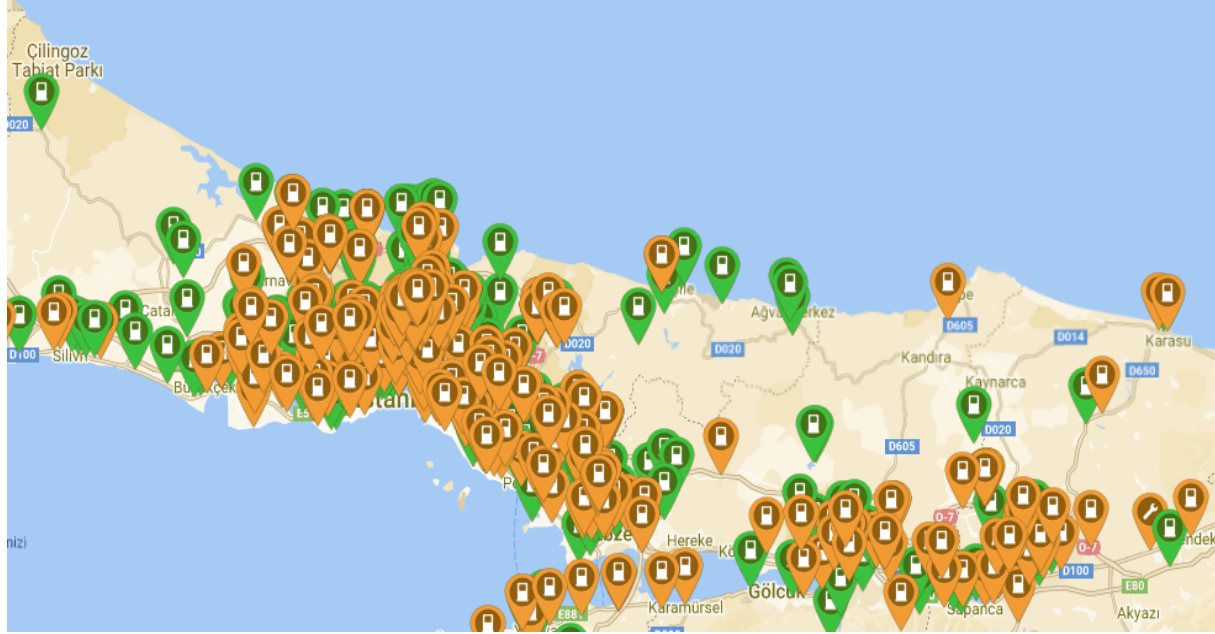
⁴⁷ EPDK'nın 17.03.2022 tarihli toplantısında; Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nin 6. maddesinin üçüncü fıkrası çerçevesinde şarj ağı işletmeci lisansı başvurusunda bulunacak tüzel kişiler için asgari sermaye tutarının "*dört milyon beş yüz bin TL*" olarak belirlenmesine karar verilmiştir.

şarj ağını oluşturmak zorundadır. Yine anılan Yönetmelik hükümlerine göre, şarj ağında yer alan şarj ünitelerinin en az %5'i ile KGM'nin sorumluluğu altında bulunan otoyollarda ve devlet yollarında yer alan şarj ünitelerinin en az %50'sinin DC 50 kW ve üzeri güçteki şarj ünitesi niteliğinde olması zorunludur.

- (64) EPDK Raporu'nda da belirtildiği üzere, şarj hizmeti faaliyetlerine yönelik yasal altyapının oluşumundan önce piyasada sadece beş adet şirket şarj hizmeti faaliyeti göstermekteyken, bugün itibarıyla 176 şirket piyasada faaliyet göstermektedir⁴⁸. Öyle ki, lisans verilen şirketlerin arasında, TOGG veya TESLA gibi araç üreticisi olan veya otomotiv distribütörü olarak faaliyet gösteren firmaların ve akaryakıt dağıtım sektöründe yer alan şirketlerin yanı sıra, market ve restoran zincirleri ile otomasyon ve yazılım konusunda gelişim ve dinamizm sağlayacak birçok teşebbüsün de piyasada yerini aldığı görülmektedir. Şarj ağı işletmeciliğine ilişkin yönetmeliğin 02.04.2022 tarihinde yayımlandığı ve söz konusu pazarın yeni ve gelişmekte olan bir pazar olduğu dikkate alındığında pazardaki oyuncu sayısının yüksek olduğu söylenebilecektir. Aşağıdaki haritalarda Türkiye'nin üç büyükşehirindeki şarj istasyonlarının konumları yer almaktadır:

Şekil-2: İstanbul, Ankara ve İzmir'de Bulunan Şarj İstasyonlarının Konumları⁴⁹

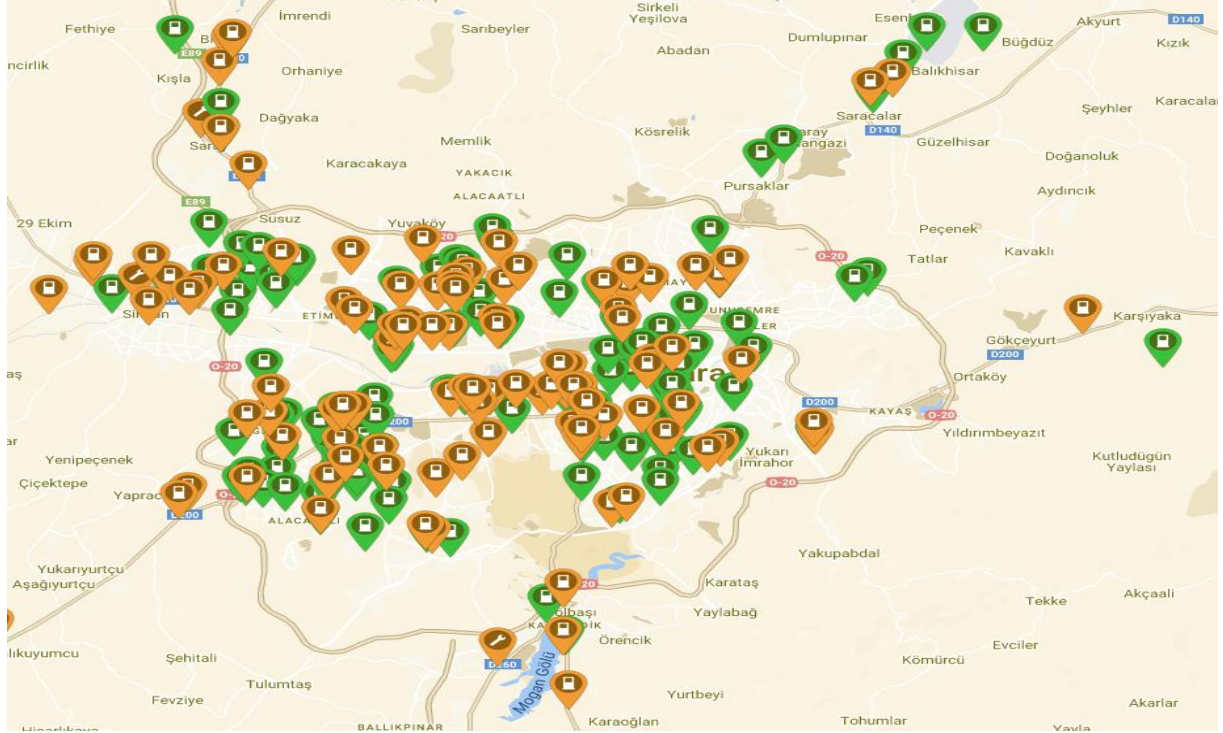
İstanbul



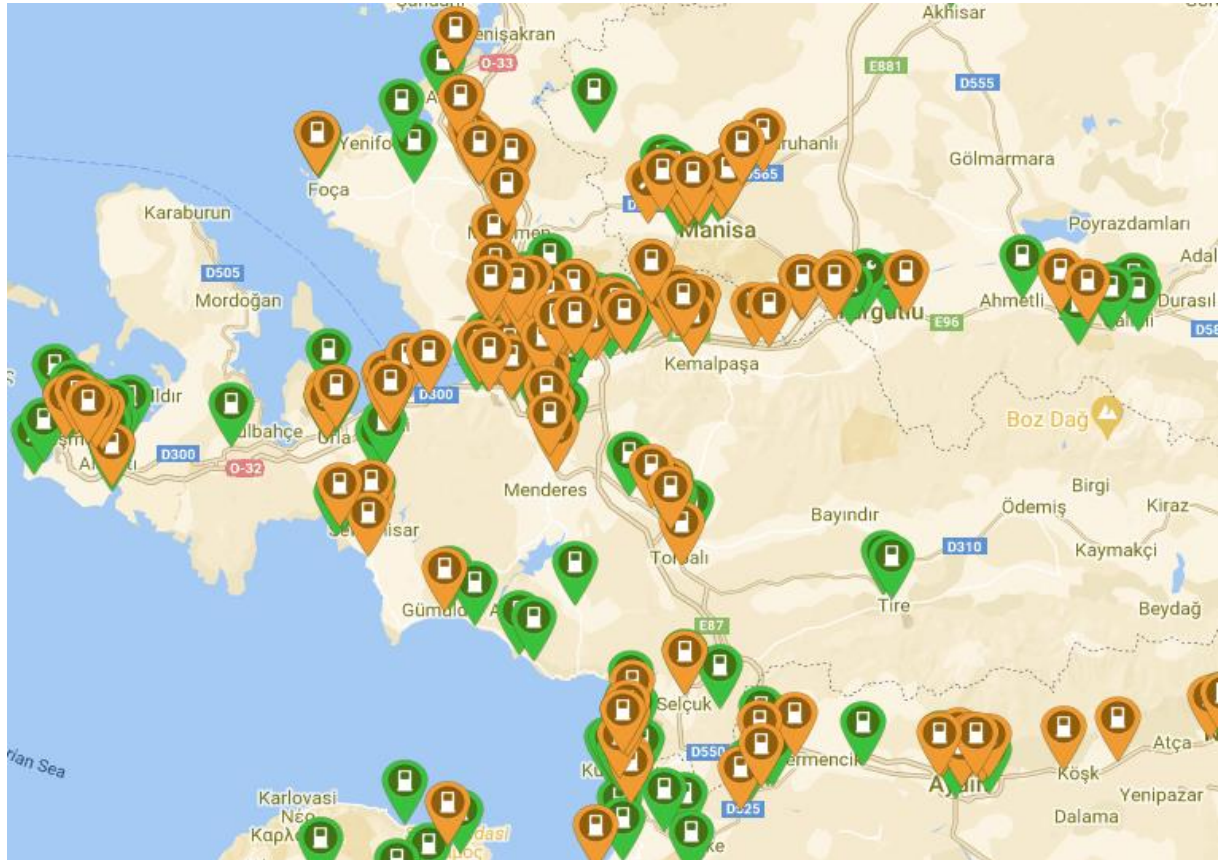
⁴⁸ EPDK Raporu, sayfa 2. Bağlantı: <https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/1-4448/enerji-donusumuelektikli-arac-sarj-agi-altyapis>.

⁴⁹ Haritalarda yer alan yeşil renk ile gösterilen şarj istasyonlarında standart tip şarj üniteleri, turuncu renk ile gösterilen şarj istasyonlarında hızlı tip şarj üniteleri, kahverengi renk ile gösterilen şarj istasyonlarında ise özel müşterilere ayrılmış sınırlı erişimli şarj üniteleri bulunmaktadır.

Ankara



İzmir



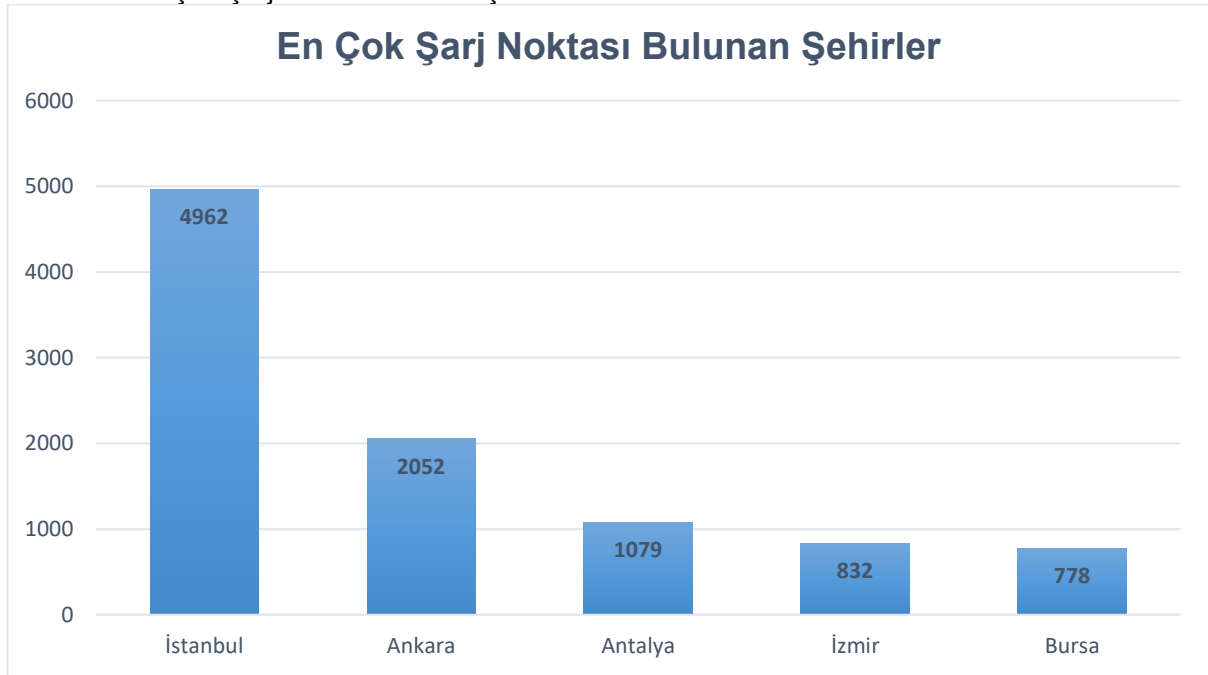
Kaynak: plugshare.com

- (65) Yukarıda yer verilen şekilden görülebileceği üzere büyükşehirlerde şarj istasyonu sıklığı yüksektir. Şehir merkezlerinde şarj istasyonu kurulabilecek alternatif yerlerin

(akaryakıt istasyonları, oteller, alışveriş merkezleri, otoparklar vb.) görece fazla olması, şarj ağı işletmecilerinin konum seçeneğini artırmakta ve pazara yeni girişleri kolaylaştırmaktadır. Yukarıda yer verilen haritalardaki şarj istasyonları, çeşitli şarj ağı işletmecilerine aittir. Öte yandan şehir merkezlerinde herhangi bir istasyonda sadece bir şarj ağı işletmecisi bulursa dâhi kısa mesafede başka bir şarj istasyonuna gidilerek rakip bir şarj ağı işletmecisinden hizmet alınması mümkündür. Bu durum şehir merkezlerinde tüketicilerin alternatif şarj ağı işletmecilerinden daha kolay bir şekilde hizmet alabilmelerini sağlamaktadır. Şehirler arası otoyollarda ise şarj istasyonlarının sıklığı ve alternatif şarj ağı işletmecilerinin varlığı şehir içindeki duruma kıyasla farklılık arz etmektedir.

- (66) Ek olarak EA-Sarj.net tarafından yayımlanan elektrikli araç istasyon istatistiklerine göre; Türkiye’de en çok şarj noktası bulunan şehirlere ve ilçelere ilişkin bilgilere aşağıda yer verilmektedir⁵⁰:

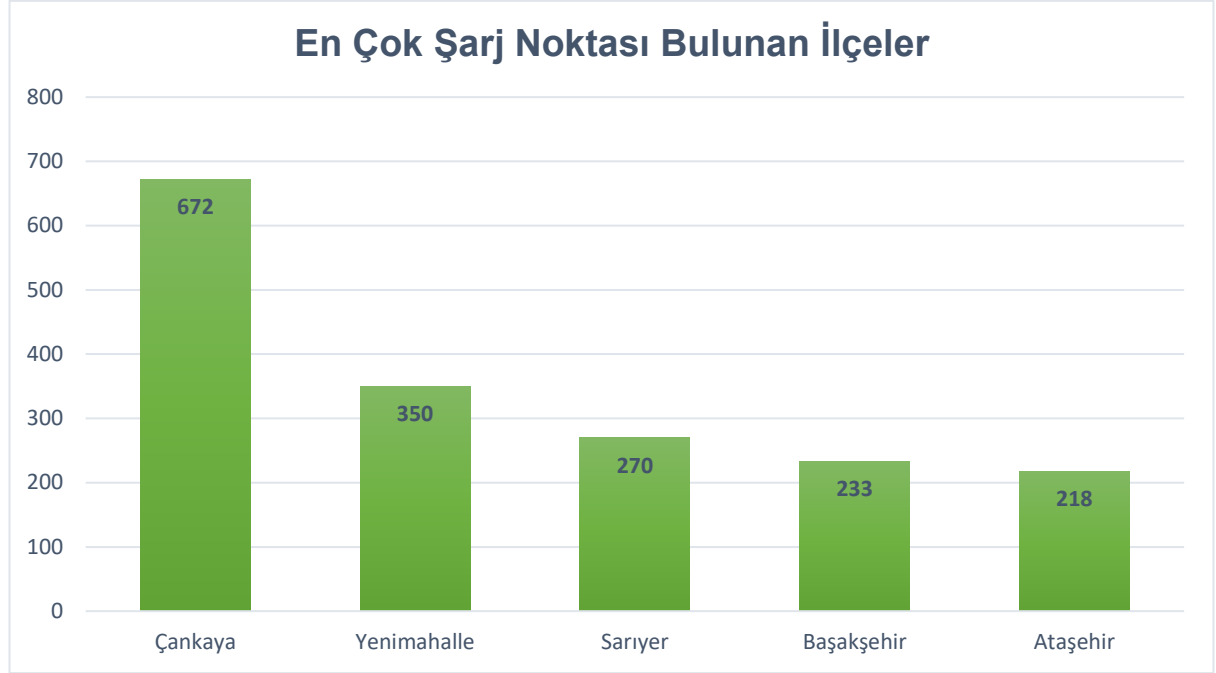
Grafik-11: En Çok Şarj Noktası Bulunan Şehirler



Kaynak: EA-sarj.net

⁵⁰ <https://ea-sarj.net/istasyon-istatistikleri/>

Grafik-12: En Çok Şarj Noktası Bulunan İlçeler



Kaynak: EA-sarj.net

- (67) Yukarıda yer verilen grafiklerden görülebileceği üzere, Türkiye’de en çok şarj noktası bulunan şehirler sırasıyla; 4.962 şarj noktası ile İstanbul, 2.052 şarj noktası ile Ankara, 1.079 şarj noktası ile Antalya, 832 şarj noktası ile İzmir ve 778 şarj noktası ile Bursa’dır. Türkiye’de en çok şarj noktası bulunan ilçeler ise sırasıyla; 672 şarj noktası ile Ankara/Çankaya, 350 şarj noktası ile Ankara/Yenimahalle, 270 şarj noktası ile İstanbul/Sarıyer, 233 şarj noktası ile İstanbul/Başakşehir ve 218 şarj noktası ile İstanbul/Ataşehir’dir.
- (68) ZES’in ve sektörde şarj ağı işletmecisi olarak faaliyet gösteren dolayısıyla ZES’in rakibi konumunda bulunan teşebbüslerin soket sayılarına ve pazar paylarına ilişkin bilgiler aşağıdaki tabloda yer almaktadır:

Tablo-5: 2024 Yılı'nın Haziran Ayı İtibarıyla Türkiye’de Elektrikli Araç Şarj Ağı İşletmeciliği Pazarında Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin Soket Sayıları ve Pazar Payları

Teşebbüs	Soket Sayısı (Adet)	Pazar Payı (%)
ZES	(.....)	(.....)
EŞARJ	(.....)	(.....)
VOLTRUN ⁵¹	(.....)	(.....)
TRUGO	(.....)	(.....)
ASTOR ⁵²	(.....)	(.....)
BEEFULL ⁵³	(.....)	(.....)
OTOJET ⁵⁴	(.....)	(.....)
SHARZNET ⁵⁵	(.....)	(.....)
ENYAKIT ⁵⁶	(.....)	(.....)

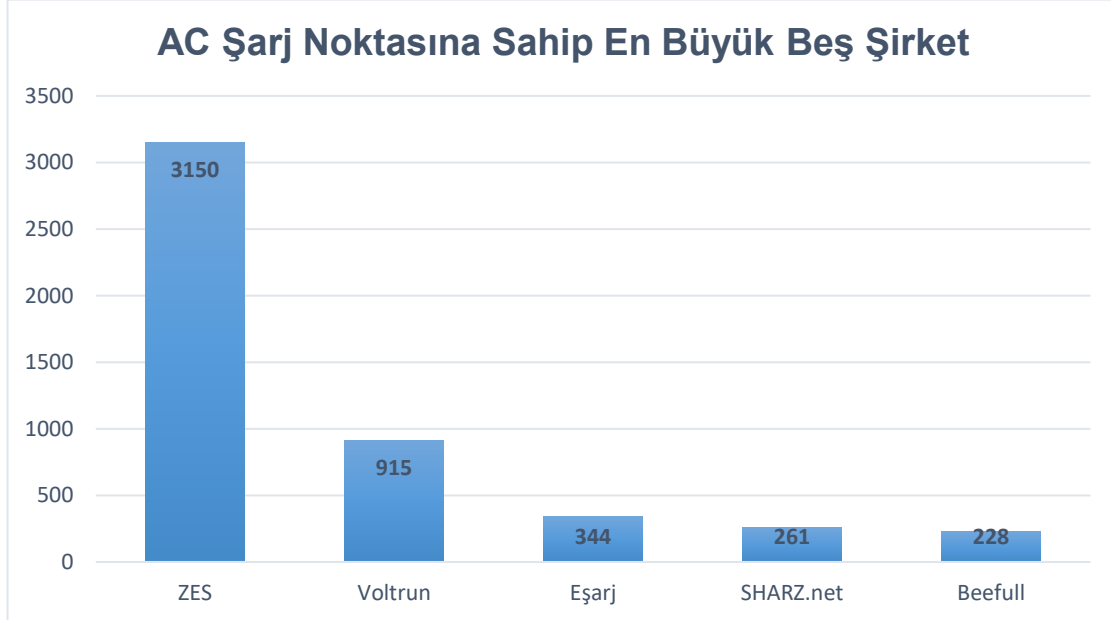
⁵¹ Zebra Elektronik AŞ⁵² Astor Enerji AŞ⁵³ Beefull Enerji Teknolojileri Anonim Şirketi⁵⁴ Güzel Enerji Akaryakıt AŞ⁵⁵ EVS Elektrikli Şarj Sistemleri Sanayi ve Ticaret AŞ⁵⁶ En Yakıt Anonim Şirketi

WAT ⁵⁷	(.....)	(.....)
Diğer ⁵⁸	(.....)	(.....)
Toplam	~19.455	100,00

Kaynak: TRUGO Cevabi Yazı

- (69) Yukarıda yer verilen tabloda, Haziran 2024 tarihi itibarıyla Türkiye’de elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği pazarında ZES’in %19,45, EŞARJ’ın %8,94, VOLTRUN’ın %5,48, TRUGO’nun %5,25 ve ASTOR’un %1,91 pazar payına sahip olduğu görülmektedir. ZES’in ZORLU ENERJİ ile EŞARJ’ın ise Enerjisa Enerji AŞ (ENERJİSA) ile dikey bütünleşik yapıda faaliyet gösterdiği bilinmektedir. Dolayısıyla bu tip dikey bütünleşik teşebbüslerin kurulum yapılacak alanlardaki trafoların kapasite yetersizliklerinde pazardaki rakiplerine göre çok daha avantajlı konumda oldukları görülmektedir.
- (70) İlaveten EA-Sarj.net tarafından yayımlanan elektrikli araç istasyon istatistiklerine göre; Türkiye’de en fazla AC şarj noktasına sahip ilk beş şirkete ve bu şirketlerin sahip olduğu AC şarj noktası sayısına aşağıda yer verilmiştir⁵⁹:

Grafik-13: AC Şarj Noktasına Sahip En Büyük Beş Şirket



Kaynak: EA-sarj.net

- (71) Yukarıda yer verilen grafikte, Türkiye’de elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği pazarında en fazla AC şarj noktası sayısına sahip olan şirketin 3.150 AC şarj noktası ile ZES olduğu görülmektedir. ZES’i 915 AC şarj noktası ile VOLTRUN, 344 AC şarj noktası ile EŞARJ, 261 AC şarj noktası ile SHARZNET ve 228 AC şarj noktası ile BEEFULL’un takip ettiği görülmektedir.
- (72) Ek olarak EA-Sarj.net tarafından yayımlanan elektrikli araç istasyon istatistiklerine göre; Türkiye’de en fazla DC şarj noktasına sahip ilk beş şirket ve bu şirketlerin sahip olduğu DC şarj noktası sayısına aşağıda yer verilmiştir⁶⁰:

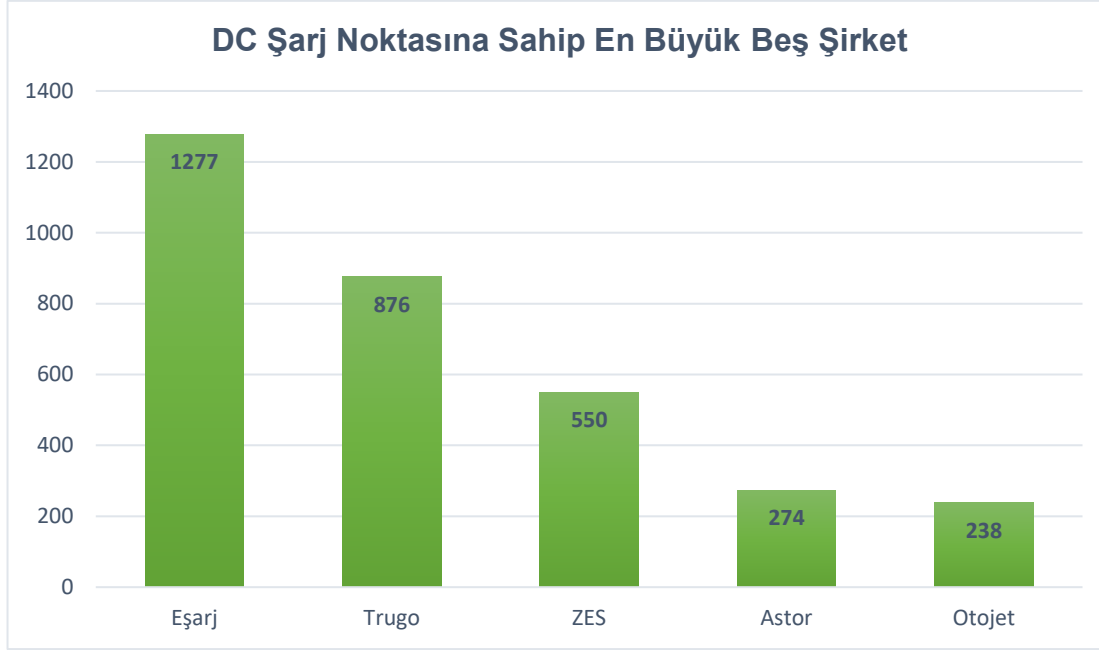
⁵⁷ WAT Mobilite Çözümleri Teknoloji ve Ticaret AŞ

⁵⁸ Yaklaşık 160 teşebbüs “Diğer” kategorisi içindedir.

⁵⁹ <https://ea-sarj.net/istasyon-istatistikleri/>

⁶⁰ <https://ea-sarj.net/istasyon-istatistikleri/>, Erişim tarihi: 24.06.2024

Grafik-14: DC Şarj Noktasına Sahip En Büyük Beş Şirket



Kaynak: EA-sarj.net

- (73) Yukarıda yer verilen grafikte, Türkiye’de elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği pazarında en fazla DC şarj nokta sayısına sahip olan şirketin 1.277 DC şarj noktası ile EŞARJ olduğu görülmektedir. EŞARJ’ı 876 DC şarj noktası ile TRUGO, 550 DC şarj noktası ile ZES, 274 DC şarj noktası ile ASTOR ve 228 DC şarj noktası ile BEEFULL’un takip ettiği görülmektedir.
- (74) Elektrikli araç şarj cihazları sektöründe faaliyet gösterebilmek için çeşitli mali ve operasyonel engeller mevcuttur. Bu engellerin başında; yatırım maliyetlerinin oldukça yüksek olması, yatırımların geri dönüşünün hâlihazırda elektrikli araç sayısının yeterli olmaması nedeniyle uzun sürmesi, yeterli güç kapasitesine sahip trafonun bulunmaması ve güç artırımına gidilmesi durumunda yatırım maliyetlerinin iki katına çıkması, şarj istasyonu teknolojisi ve yazılımındaki hızlı gelişmeden dolayı sürekli yatırım yapılması gerekliliği gelmektedir. TRUGO tarafından gönderilen cevabi yazıda şarj istasyonlarında kullanılan cihaz teknolojisinin hızla gelişmekte olduğu; bu nedenle mevcut cihazların hızla güncelliğini kaybetmesinin ve müşteri memnuniyetinde bir azalmanın muhtemel olduğu belirtilmektedir. Bu kapsamda müşteri memnuniyetini sağlamak ve teknolojik gelişmeleri yakalayabilmek için ciddi bir yatırım gerektiği, altyapısı ile birlikte bir adet hızlı şarj istasyonu kurulum maliyetinin yaklaşık olarak (.....) olduğu, uzaktan takip ve otomatik kontrol sistemlerinin kurulmasının ise yıllık en az (.....) maliyeti olacağı eklenmiştir. Ek olarak şarj istasyonu kullanıcılarının ihtiyaçlarına yönelik destek sağlanması, arıza bildirimlerinin alınması gibi hususlar için çağrı merkezi kurulmasının, arızaların takibi ve onarımı için servis hizmetleri ve operasyonun geliştirilmesi adına yetkin personel istihdamı gerçekleştirilmesinin maliyetleri artırıcı unsurlar olduğu ifade edilmektedir.
- (75) Elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği pazarındaki yasal giriş engellerinin başında ise; ilgili pazarda faaliyette bulunabilmek için EPDK tarafından verilen şarj ağı işletmeci lisansına sahip olunması gelmektedir. Bu çerçevede lisansın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde, en az 50 adet şarj ünitesi kurması, kurulan şarj istasyonlarından en az %55’i ile otoyollar ve devlet yollarında yer alan şarj ünitelerinin en az %50’sinin DC 50 kW ve üzeri güçteki şarj ünitesi niteliğinde olması zorunluluğu getirilmiştir.

- (76) Sonuç olarak, Türkiye’de hem elektrikli araç üretimi pazarı hem de kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu işletme pazarı henüz gelişme aşamasındadır⁶¹. Bu çerçevede elektrikli araçların gelişimi ile paralel olarak kamuya açık şarj hizmetlerinin de gelişebileceği, elektrikli araç talebinde meydana gelecek artışın, arz tarafına da doğru orantılı olarak yansıtacağı söylenebilecektir. Literatürdeki genel kabuller ve ülkemizin şartları birlikte ele alındığında, ülkemizde her 10 araç için asgari bir şarj soketine ihtiyaç olacağı kabul edilmiştir. 2030 yılında ise bu sayı 160.000 olarak belirlenmiştir. Bugün itibarıyla henüz gelişiminin başında olan sektörün, 2030 yılına kadar yaklaşık 1,5 milyar ABD doları yatırımla kurulan 160.000’in üzerinde şarj soketinin işletildiği ve yıllık bir milyar dolarlık hacme ulaşmış büyük bir sektör haline geleceği öngörülmektedir. Dolayısıyla pazarın halen büyüme evresinde olduğu ve yüksek bir gelişim potansiyelinin bulunduğu değerlendirilmektedir.
- (77) Öte yandan elektrikli araçlar ve bu sektörle birebir ilişkili olan şarj ağı sektörü sürdürülebilirlik, küresel ısınma ile mücadele ve yenilenebilir enerji yatırımlarının artırılması gibi küresel konularda oldukça önemli görülmektedir. AB’nin üye ülkelerde karbon emisyonunu sıfırlama çalışmaları kapsamında yaptığı düzenlemelerden biri de Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen ve 2035 yılına kadar AB üyesi ülkelerde satılacak bütün yeni otomobillerin ve hafif ticari araçların sıfır emisyonlu olması gerektiği yönündeki anlaşmadır⁶². Aynı şekilde, aralarında Türkiye’nin de bulunduğu 33 ülke de "*Sıfır Emisyonlu Araçlar için Glasgow Mutabakatı*" kapsamında 2040 yılına kadar tüm yeni otomobil ve kamyonet satışlarının sıfır emisyonu sahip olması için çalışacağını açıklamıştır. Dolayısıyla elektrikli araç sayısının ve buna bağlı olarak şarj istasyonu ihtiyacının ilerleyen yıllarda artacağı konusunda şüphe bulunmamaktadır. Elektrikli araçlara yönelik tüketici tercihleri incelendiğinde tüketicilerin elektrikli araçları tercih etmelerinin önündeki en büyük engelin şarj istasyonu eksikliği ve araçların menzil yetersizliği olduğu kabul edilmektedir⁶³. Bu sebeple şarj ağının ülke genelinde yaygınlaşmasının ve rekabetçi bir yapıya kavuşmasının sektörün geleceği için belirleyici olacağı değerlendirilmektedir.

1.2.4. O-5 Hakkında Bilgi

- (78) Türkiye’de özel sektör tarafından işletilen ilk otoyol olan O-5’in proje sürecinde, 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yapıtırılması Hakkında Kanun (YİD Kanunu) çerçevesinde KGM tarafından 09.04.2009 tarihinde ihale düzenlenmiştir. Bahse konu ihalede O-5 projesini gerçekleştirmek amacıyla oluşturulan NÖMAYG Grubu⁶⁴ tarafından verilen teklif, KGM tarafından en uygun teklif olarak belirlenmiştir. OTOYOL AŞ ise ilgili projenin 22 yıl dört ay boyunca yürütülmesi ve O-5’in işletmeciliğini sürdürülmesi için NÖMAYG Grubu tarafından kurulmuştur.
- (79) Bu kapsamda OTOYOL AŞ ile KGM arasında 27.09.2010 tarihinde Uygulama Sözleşmesi imzalanmış olup ilgili sözleşmenin yürürlük şartlarının yerine getirilmesi akabinde sözleşme 15.03.2013 tarihinde yürürlüğe girmiş ve KGM tarafından 23.11.2035 tarihine kadar işletilmek üzere OTOYOL AŞ’ye yer teslimi yapılmıştır.

⁶¹ Kurulun 08.07.2021 tarihli ve 21-34/465-235 sayılı *BP Europa/Daimler* kararı

⁶² Press Release (28.10.2022) "Zero emission vehicles: first 'Fit for 55' deal will end the sale of new CO2 emitting cars in Europe by 2035".

⁶³ Kırmızıgül, İ. E./ Baykal, B.: Elektrikli Araç Tercihinde Tüketici Motivasyonu Sosyal Bilimler Metinleri, 2023, 2. Baskı, s. 223-241.

⁶⁴ NÖMAYG Grubu’nu oluşturan teşebbüslerin ana faaliyet konuları inşaat ve müteahhitlik işleridir. O-5 Otoyolu projesi ihalesinin teknik şartnamesindeki gerekliliklerin sağlanması açısından konsorsiyum inşaat şirketlerinden oluşturulmuştur.

Taraflar arasında akdedilen Uygulama Sözleşmesi'ne çeşitli zeyilnameler ile geçiş ücretleri ve garanti ödemeleri gibi konular hakkında bazı değişiklikler getirilmiştir.

- (80) O-5 projesinin kapsamı, projenin; finansmanının temini, yapımı, işletilmesi ve işletme süresince her türlü bakımı, onarımı ile birlikte KGM ile akdedilen sözleşmenin süresinin bitiminde her türlü borçlardan ve taahhütlerden arındırılmış bir şekilde, bakımlı, çalışır, kullanılabilir durumda ve bedelsiz olarak KGM'ye devredilmesinden oluşmaktadır. Projenin finansmanının büyük bir kısmı, uluslararası standartlara uygun şartlarda yerel ve uluslararası bankalardan bir sendikasyon kredisi temini ile geri kalanı ise YİD Kanunu'na uygun olarak OTOYOL AŞ'yi oluşturan hissedarların sağladığı öz kaynak ile sağlanmıştır.
- (81) Benzer şekilde YİD Kanunu çerçevesinde OTOYOL AŞ'nin O-5 üzerindeki görev ve yükümlülükleri detaylı bir şekilde belirlenmiş olup KGM, ilgili projenin yapım aşamasının tamamlanmasından sonra ve işletme dönemi boyunca da projenin yürütülmesini takip etmekte ve denetlemektedir. İlâveten, projenin finansmanının gerçekleştirilmesi için YİD Kanunu ve ilgili mevzuata uygun olarak Hazine ve Maliye Bakanlığı (Bakanlık) tarafından projenin feshedilmesi riskine karşılık olarak kredi verenlere borç üstlenim taahhüdü verilmiş olup projenin devamlılığı Bakanlık tarafından da takip edilmekte ve gerekli durumlarda Bakanlık uygun görüşü ile ilerlenmektedir.
- (82) O-5, Uygulama Sözleşmesi'ne uygun olarak, kesimler ve kısımlar halinde tamamlanmış ve işletmeye alınmıştır. İlk trafiğe açılan kesim 20.10.2015 tarihinde işletmeye alınmış olup O-5'in tamamı 04.08.2019 tarihi itibarıyla işletmeye açılmıştır⁶⁵.
- (83) Hâlihazırda 426 km uzunluğunda olan O-5 üzerinde 20 noktada 21 adet gişe sahasında çift yönlü çalışan gişeler dâhil olmak üzere toplam 208 adet gişe ve 15 noktada O3 Dilovası tesisi bakımından tek yönlü⁶⁶, O14 Altınova, O37 Orhangazi, O68 Gemlik, O86 Bursa Kuzey, O107 Bursa Batı, O122 Muratlı, O135 Karacabey, O167 Mustafakemalpaşa, O178 Susurluk, O204 Balıkesir Kuzey, O228 Balıkesir Batı, O266 Savaştepe, O289 Soma, O320 Akhisar, O375 Manisa tesisleri bakımından ise İzmir yönü ve İstanbul yönü olmak üzere çift yönlü faaliyet gösteren toplamda 31 adet "Oksijen" markalı otoyol hizmet tesisi bulunmaktadır. OTOYOL AŞ'nin bünyesinde bulunan OİB'nin "Oksijen" markasıyla faaliyet gösterdiği otoyol hizmet tesislerinin ayrı bir tüzel kişiliği bulunmamaktadır. Tesislerde temel olarak akaryakıt istasyonları, elektrikli araç şarj istasyonları, giyim ve kozmetik mağazaları, restoranlar, kahve zincirleri, marketler ve ATM'ler yer almaktadır.
- (84) İşbu soruşturmanın konusunu ZES'in ve OİB'nin elektrikli araç şarj istasyonlarına ilişkin davranışları oluşturduğundan, bölümün devamında O-5 üzerinde yer alan şarj istasyonlarına yönelik bilgilere, açıklamalara ve değerlendirmelere yer verilecektir. Öte yandan, aşağıda da görüleceği üzere O-5'te çeşitli akaryakıt istasyonlarına ait elektrikli araç şarj istasyonları da bulunmaktadır. Bu duruma ilişkin olarak OTOYOL AŞ tarafından yapılan açıklamada; akaryakıt istasyonları ile yapılan sözleşmeler altında şarj istasyonlarının kurulumlarına ilişkin hüküm bulunmadığı, başlangıç kurulumunda akaryakıt istasyonlarının içerisinde akaryakıt ve market faaliyeti dışında faaliyete izin verilmediği, akaryakıt istasyonu içerisinde şarj istasyonu işletmek isteyen teşebbüslerin olması durumunda akaryakıt istasyonları içerisinde yapılacak elektrikli araç şarj ünite sayısının tesis başına (İstanbul yönü ve İzmir yönü olmak üzere karşılıklı istasyonlarda ayrı ayrı) iki adedi geçmemek kaydıyla kabul edildiği, bu durumda diğer şarj hizmeti

⁶⁵ <https://www.kgm.gov.tr/Sayfalar/KGM/SiteTr/Projeler/OtoyolProjeleri/GebzeOrhangazi.aspx>

⁶⁶ O3 Dilovası tesisi, her ne kadar tek yönlü olarak hizmet vermekte ise de araçlar üst yol aracılığıyla her iki yönden de bu tesise giriş yapabilmektedir.

verecek teşebbüslerin sözleşmeleri ile aynı şartlara sahip sözleşmeler yapıldığı, ancak söz konusu akaryakıt istasyonlarından diğer şarj firmalarından tek seferlik tahsil edilen proje giriş bedelinin alınmadığı hususları ifade edilmiştir. Bu kapsamda anılan şekilde şarj istasyonu da işleten akaryakıt istasyonları da şarj ağı işletmecisi olarak hesaplamalara ve değerlendirmelere dâhil edilecektir.

- (85) O-5 üzerinde yer alan OHT'lerden; O-3 Dilovası tesisine Sakarya Elektrik Dağıtım AŞ⁶⁷; O14 Altınova, O37 Orhangazi, O68 Gemlik, O86 Bursa Kuzey, O107 Bursa Batı, O122 Muratlı, O135 Karacabey, O167 Mustafakemalpaşa, O178 Susurluk, O204 Balıkesir Kuzey, O228 Balıkesir Batı tesislerine Uludağ Elektrik Dağıtım AŞ⁶⁸; O266 Savaştepe, O289 Soma, O320 Akhisar, O375 Manisa tesislerine ise Gediz Elektrik Dağıtım AŞ⁶⁹ aracılığıyla elektrik enerjisi sağlanmaktadır.
- (86) O-5 üzerinde OHT'lerde faaliyet gösteren elektrikli araç şarj ağı işletmecilerine ve bu teşebbüslerin ilgili tesiste bulunan şarj soketi sayılarına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir. İlgili tabloda, 24.06.2024 tarihi itibarıyla faal olan şarj soketi (mevcut durum) ve sözleşmesi imzalanan ancak henüz faaliyete geçmeyen şarj soketi (planlanan durum) sayıları ayrı ayrı yer almaktadır.

Tablo-6: OHT Bazında Şarj Ağı İşletmecilerine Ait Soket Sayıları

Tesis	Yön	Mevcut Durum ^{70,71}	Planlanan Durum ⁷²
O3 DİLOVASI	İzmir	ZES (8), TRUGO (6), ASTOR (4)	(.....) ^{73, 74, 75, 76, 77, 78, 79}
	İstanbul ⁸⁰	-	-
	Toplam	ZES (8), TRUGO (6), ASTOR (4)	(.....)
O14 ALTINOVA	İzmir	ZES (2)	(.....) ⁸¹
	İstanbul	ZES (2)	(.....)
	Toplam	ZES (4)	(.....)
O37 ORHANGAZI	İzmir	ZES (2), OTOJET (2)	(.....)
	İstanbul	ZES (3), OTOJET (2)	(.....)
	Toplam	ZES (5), OTOJET (4)	(.....)
O68 GEMLİK	İzmir	ZES (3)	(.....) ⁸²
	İstanbul	ZES (3)	(.....)
	Toplam	ZES (6)	(.....)
O86 BURSA KUZEY	İzmir	ZES (1)	(.....)
	İstanbul	ZES (1)	(.....)

⁶⁷ Akkök Holding bünyesinde faaliyet göstermektedir.

⁶⁸ Limak Holding bünyesinde faaliyet göstermektedir.

⁶⁹ Bereket Holding bünyesinde faaliyet göstermektedir.

⁷⁰ İlgili sütunda parantez içinde yer verilen sayılar söz konusu teşebbüse ait soket sayısını ifade etmektedir.

⁷¹ 14.06.2024 tarihi itibarıyla güncel olan görünümü ifade etmektedir.

⁷² İlgili sütunda parantez içinde yer verilen sayılar söz konusu teşebbüse tahsis edilen otopark sayısını ifade etmekle birlikte teşebbüsler, ilgili dinlenme tesisine, en fazla kendilerine tahsis edilen otopark sayısı kadar soket kurulumu yapabilecektir.

⁷³ AKSA Müşteri Çözümleri AŞ

⁷⁴ Kalyon Electrical Vehiclle Enerji Yatırım AŞ

⁷⁵ Borenco Şarj Teknoloji Yatırımları Tic. AŞ, Borusan Holding bünyesinde faaliyet göstermektedir.

⁷⁶ Lumhouse Enerji Sanayi ve Ticaret AŞ

⁷⁷ Petrol Ofisi AŞ

⁷⁸ Migen Enerji ve Elektrikli Araç AŞ, Migros Ticaret AŞ ile aynı ekonomik bütünlükte yer almaktadır.

⁷⁹ Minus Energy Enerji Sanayi ve Ticaret AŞ

⁸⁰ O3 Dilovası tesisi, her ne kadar tek yönlü olarak hizmet vermekte ise de araçlar üst yol aracılığıyla her iki yönden de bu tesise giriş yapabilmektedir.

⁸¹ Meta Mobilite Enerji AŞ

⁸² Shell Turcas AŞ

Tesis	Yön	Mevcut Durum ^{70,71}	Planlanan Durum ⁷²
	Toplam	ZES (2)	(.....)
O107 BURSA BATI	İzmir	-	(.....)
	İstanbul	-	(.....)
	Toplam	-	(.....)
O122 MURATLI	İzmir	ZES (1)	(.....)
	İstanbul	ZES (1)	(.....)
	Toplam	ZES (2)	(.....)
O135 KARACABEY	İzmir	ZES (1)	(.....) ⁸³
	İstanbul	ZES (1)	(.....) ⁸⁴
	Toplam	ZES (2)	(.....)
O167 MUSTAFAKEMALPAŞA	İzmir	ZES (1)	(.....)
	İstanbul	ZES (1)	(.....)
	Toplam	ZES (2)	(.....)
O178 SUSURLUK	İzmir	ZES (4), LUMICLE (1)	(.....)
	İstanbul	ZES (5), LUMICLE (1)	(.....)
	Toplam	ZES (9), LUMICLE (2)	(.....)
O204 BALIKESİR KUZEY	İzmir	ZES (3)	(.....)
	İstanbul	ZES (1)	(.....)
	Toplam	ZES (4)	(.....)
O228 BALIKESİR BATI	İzmir	ZES (1)	(.....)
	İstanbul	ZES (2)	(.....)
	Toplam	ZES (3)	(.....)
O266 SAVAŞTEPE	İzmir	ZES (2)	(.....)
	İstanbul	ZES (2)	(.....)
	Toplam	ZES (4)	(.....)
O289 SOMA	İzmir	ZES (1)	(.....) ⁸⁵
	İstanbul	ZES (1)	(.....) ⁸⁶
	Toplam	ZES (2)	(.....)
O320 AKHISAR	İzmir	ZES (1), TESLA (8)	(.....)
	İstanbul	ZES (1), TESLA (8)	(.....)
	Toplam	ZES (2), TESLA (16)	(.....)
O375 MANİSA	İzmir	ZES (2)	(.....)
	İstanbul	ZES (1)	(.....)
	Toplam	ZES (3)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (87) Aşağıdaki tabloda ise O-5 İzmir yönünde, O-5 İstanbul yönünde ve O-5 üzerinde şarj ağı işletmecisi olarak faaliyet gösteren teşebbüslere ait mevcut durumdaki ve planlanan durumdaki soket sayılarına yer verilmektedir.

⁸³ İlgili istasyonda şarj soketi kurulumu ile ilgili 25.06.2024 tarihi itibarıyla zeyilname aşamasında olduğu bildirilmiştir.

⁸⁴ İlgili istasyonda şarj soketi kurulumu ile ilgili 25.06.2024 tarihi itibarıyla zeyilname aşamasında olduğu bildirilmiştir.

⁸⁵ İlgili istasyonda şarj soketi kurulumu ile ilgili 25.06.2024 tarihi itibarıyla zeyilname aşamasında olduğu bildirilmiştir.

⁸⁶ İlgili istasyonda şarj soketi kurulumu ile ilgili 25.06.2024 tarihi itibarıyla zeyilname aşamasında olduğu bildirilmiştir.

Tablo-7: Şarj Ağı İşletmecilerinin O-5 İzmir Yönü, O-5 İstanbul Yönü ve O-5 Özelinde Soket Sayıları

Teşebbüs	Mevcut Durum			Planlanan Durum		
	İzmir Yönü	İstanbul Yönü	Toplam	İzmir Yönü	İstanbul Yönü	Toplam
ZES	33	25	58	(.....)	(.....)	(.....)
TESLA	8	8	16	(.....)	(.....)	(.....)
TRUGO	6	-	6	(.....)	(.....)	(.....)
ASTOR	4	-	4	(.....)	(.....)	(.....)
OTOJET	2	2	4	(.....)	(.....)	(.....)
LUMICLE	1	1	2	(.....)	(.....)	(.....)
EŞARJ	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
WAT	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
AKSA	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
BORENCO	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
SHELL	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
PLUGINN	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
ONCHARGE	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
ENYAKIT	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
QCHARGE	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
PO	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
MİGEN	-	-	-	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	54	36	90	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (88) Yukarıdaki tablolarda yer verilen bilgiler doğrultusunda, şarj ağı işletmecisi olarak faaliyet gösteren teşebbüslerin O-5 İzmir yönünde, O-5 İstanbul yönünde ve yön ayrımına gidilmeksizin O-5 özelinde mevcut durumdaki ve planlanan durum göz önünde bulundurulduğunda miktar bazındaki pazar payları aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo-8: Şarj Ağı İşletmecilerinin O-5 İzmir Yönü, O-5 İstanbul Yönü ve O-5 Özelinde 2024 Yılına İlişkin Miktar Bazında Pazar Payları (%)

Teşebbüs	Mevcut Durum			Planlanan Durum		
	İzmir Yönü	İstanbul Yönü	Toplam	İzmir Yönü	İstanbul Yönü	Toplam
ZES	61,11	69,44	64,44	(.....)	(.....)	(.....)
TESLA	14,81	22,22	17,78	(.....)	(.....)	(.....)
TRUGO	11,11	0	6,67	(.....)	(.....)	(.....)
ASTOR	7,41	0	4,44	(.....)	(.....)	(.....)
OTOJET	3,70	5,56	4,44	(.....)	(.....)	(.....)
LUMICLE	1,85	2,78	2,22	(.....)	(.....)	(.....)
EŞARJ	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
WAT	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
AKSA	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
BORENCO	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
SHELL	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
PLUGINN	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
ONCHARGE	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
ENYAKIT	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)

QCHARGE	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
PO	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
MİGEN	0	0	0	(.....)	(.....)	(.....)
TOPLAM	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Kaynak: Cevabi Yazı

- (89) Tablodan anlaşılacağı üzere, 24.06.2024 tarihi itibarıyla miktar bazında O-5 İzmir yönü bakımından ZES'in %61,11, TESLA'nın %14,81 ve TRUGO'nun %11,11 pazar payına sahip olduğu görülmektedir. O-5 İstanbul yönü bakımından ise ZES'in %69,44, TESLA'nın %22,22 ve TRUGO'nun ise %0 pazar payı vardır. Yön ayırımına gidilmeksizin O-5 üzerinde ZES'in %64,44, TESLA'nın %17,78 ve TRUGO'nun ise %6,67 pazar payı bulunmaktadır. Bu doğrultuda, mevcut durumda O-5'te ZES'in pazar lideri olduğu bir sonraki rakibi ile arasında O-5 İzmir yönü özelinde 46,30, O-5 İstanbul yönü özelinde 47,22 ve yön ayırımına gidilmeksizin O-5 özelinde 46,66 puan fark olduğu görülmektedir.
- (90) ZES ile OİB arasındaki münhasırlık iddiası göz önünde bulundurulduğunda O-5'teki ilk şarj ağı işletmecisi olarak faaliyet gösteren ZES'in, 01.06.2018 tarihinde OİB ile akdettiği sözleşme hükümleri incelendiğinde ZES'e OHT'lerde şarj istasyonu kurmak ve işletmek hususunda beş yıl süre ile münhasırlık tanındığı, ilgili sözleşmenin revize edilmesi amacıyla 02.06.2022 tarihinde akdedilen "Zeyilname No.2" isimli sözleşme (Zeyilname) ile TESLA'nın münhasırlık kurgusunun dışında bırakıldığı ve ZES'in münhasıran faaliyet gösterdiği noktalarda TESLA'nın da faaliyet göstermesinin mümkün olması neticesinde OİB ile TESLA arasında 11.05.2023 tarihinde TESLA tarafından O-5'te şarj ağı istasyonlarının kurulumu ve işletilmesine yönelik olarak sözleşme akdedildiği görülmektedir.
- (91) Nihai olarak, OİB ile ZES arasında 01.06.2018 tarihinde akdedilen sözleşmede, münhasırlık hükmü hariç tutulmak üzere taraflardan birisinin aksi yönde yazılı bildirimi bulunmadığı sürece sözleşme süresinin kendiliğinden uzayacağına ilişkin olan hüküm uyarınca mevcut durumda ZES ile OİB arasında akdi olarak kurulan münhasırlık ilişkisinin 01.06.2023 tarihinde kendiliğinden ortadan kalktığı anlaşılmaktadır.
- (92) Ek olarak, OİB ile O-5 de şarj ağı işletmecisi olarak faaliyet gösteren AKSA, ASTOR, BORENCO, ENYAKIT, EŞARJ, LUMICLE, QCHARGE, PLUGINN, ONCHARGE, OTOJET, TRUGO ve WAT arasında O-5'te şarj ağı istasyonlarının kurulumu ve işletilmesine yönelik sözleşme akdedilmiş ve OİB tarafından hâlihazırda MİGEN, SHELL ve PO ile akdedilecek sözleşmelerin imza süreçlerinin devam ettiği belirtilmiştir. O-5 üzerinde şarj ağı işletmecisi olarak faaliyet gösteren teşebbüslerin OİB ile aralarında akdettiği sözleşmelerin tarihlerine aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo-9: O-5 Üzerinde Şarj Ağı İşletmecisi Olarak Faaliyet Gösteren Teşebbüslerin OİB İle Aralarında Akdettikleri Sözleşmelerin Tarihleri

Teşebbüs	Sözleşme Tarihi
ZES	(.....) ⁸⁷
TESLA	(.....) ⁸⁸
EŞARJ	(.....)
ENYAKIT	(.....)
TRUGO	(.....)

⁸⁷ İlgili sözleşmenin tadili amacıyla 01.07.2021, 02.06.2022, 13.03.2023 ve 01.10.2023 tarihlerinde iki adet zeyilname imzalanmıştır.

⁸⁸ İlgili sözleşmenin tadili amacıyla 29.05.2023 ve 28.11.2023 tarihlerinde iki adet zeyilname imzalanmıştır.

WAT	(....)
BORENCO	(....)
ONCHARGE	(....)
ASTOR	(....)
LUMICLE	(....)
AKSA ŞARJ	(....)
QCHARGE	(....)
OTOJET	(....)
PLUGINN	(....)
SHELL	(....)
PO	(....)
MİGEN	(....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (93) O-5'e giriş ve çıkış kuralları ile fiyat politikalarına bakıldığında ise; ilgili mevzuat gereği O-5'te erişim kontrolünün uygulandığı ve ilgili otoyolda yayaların, hayvanların ve motorsuz taşıt ve araçların girişine ve çıkışına izin verilmediği görülmektedir. O-5 üzerinde yer alan giriş ve çıkış gişe lokasyonlarına aşağıdaki görselde yer verilmektedir.

Şekil-3: O-5 Üzerinde Yer Alan Giriş ve Çıkış Gişe Lokasyonları



Kaynak: OTOYOL AŞ Cevabi Yazı

- (94) O-5'e girişlerde bariyer uygulaması olup ücret toplama; nakit, kredi kartı veya Hızlı Geçiş Sistemi aracılığıyla gerçekleştirilmektedir. O-5'e girişler ve çıkışlar kontrollü bir şekilde yapıldığından O-5 dışındaki bir tesisten hizmet alınması için otoyol dışına çıkılması durumunda tekrar O-5'e girilmek istenirse, ücretlendirme bu duruma göre yapılmakta ve kullanıcılara ilâve maliyet doğmaktadır. O-5'te (Osmangazi Köprüsü hariç olmak üzere) kilometre başına ücretlendirme yapılmaktadır. Kullanıcılar için, O-5'ten çıkıp otoyol kamulaştırma alanı dışındaki bir tesise gitmenin ise parasal maliyetinin yanı sıra zaman maliyeti de söz konusu olmaktadır.

- (95) O-5'te uygulanan ücretlendirme politikası OTOYOL AŞ ile KGM arasında imzalanmış olan Uygulama Sözleşmesi uyarınca belirlenmektedir. Bununla birlikte, OTOYOL AŞ tarafından, Uygulama Sözleşmesi uyarınca hesaplanan ücretin, sözleşme kapsamında KGM tarafından yapılan garanti ödemeler hesabında kullanıldığı, ancak fiiliyatta uygulanacak ücretin KGM tarafından tayin edildiği, belirlenen ücretin OTOYOL AŞ'ye talimat olarak bildirildiği ve bu doğrultuda Uygulama Sözleşmesi'ne ilişkin zeyilnamelerin imzalandığı ifade edilmiştir.
- (96) Son olarak, OİB'nin O-5'te faaliyet gösteren şarj ağı işletmecilerine sunduğu yer sağlama hizmetinin karşılığı olarak OİB ile işletmeciler arasında akdedilen sözleşmelerde belirlenen ücretlere aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo-10: OİB'nin O-5'te Şarj Ağı İşletmecilerine Sunduğu Yer Sağlama Hizmetinin Karşılığı Olarak Sözleşme İle Belirlenen Ücretler⁸⁹

Teşebbüs	GYGP ⁹⁰ Bedeli (\$/TL)	Gelir Paylaşımı Oranı ^{91,92} (%)	Depozito (TL)	Proje Giriş Bedeli ⁹³ (TL)	Proje Giriş Bedeli/ Tahsis Edilen Otopark Sayısı
ZES	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TRUGO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
EŞARJ	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
LUMICLE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ASTOR	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
OTOJET	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
WAT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
TESLA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
AKSA	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
BORENCO	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
SHELL	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PLUGINN	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ONCHARGE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
ENYAKIT	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
QCHARGE	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
PO ⁹⁴	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)	(.....)
MİGEN	(.....)	(.....)	(.....) ⁹⁵	(.....)	(.....)

Kaynak: Cevabi Yazı

- (97) Yukarıdaki tablo ve OTOYOL AŞ tarafından gönderilen cevabi yazı incelendiğinde, ZES ile OİB arasında 01.06.2018 tarihinde akdedilen ilk sözleşmede gelir paylaşım oranına ilişkin olarak “Sözleşme süresi kapsamında bir süre, iki tarafın paylaşımına uygun bir karlılığın (“Kar Paylaşımı”) oluşmayabileceği konusunda mutabıklardır.” hükmüne yer verilerek ilgili aşamada herhangi bir kâr paylaşımı yapılmayacağı kararlaştırılmıştır. Taraflar arasında 01.07.2021 tarihinde akdedilen Zeyilname No.1’de ise gelir paylaşım oranı net satış tutarı üzerinden %(.....) olarak belirlenmiştir. Akabinde

⁸⁹ Tablodaki teşebbüsler, planlanan durumda kendilerine tahsis edilen otopark sayılarına göre büyükten küçüğe olacak şekilde sıralanmıştır.

⁹⁰ Genel yönetim gider payı ifadesinin kısaltması olarak kullanılmaktadır.

⁹¹ Şarj ağı işletmecisinin sunduğu şarj hizmetlerinden elde edilen toplam gelir (KDV hariç) üzerinden OİB’ye ödeyeceği oranı ifade etmektedir.

⁹² İlgili oranlar, TRUGO hariç, 31.12.2025 tarihine kadar belirlenmiş olup bu tarihten itibaren %(.....) olarak güncellenecektir.

⁹³ Proje giriş bedelinin bir otopark ve iki soketten oluşan şarj cihazı başına hesaplandığı ifade edilmiştir.

⁹⁴ Sözleşme 25.06.204 tarihi itibarıyla imzalanmamış olup bu sebeple OİB ile PO arasındaki sözleşmeye ilişkin detaylara yer verilememiştir.

⁹⁵ İlgili sözleşme henüz müzakere sürecinde olup Kurum kayıtlarına sunulan taslak metinde, elektrik Migros Ticaret AŞ mağazasından karşılanacağı için depozito bedeli öngörülmediğine ilişkin bir açıklama yer almaktadır.

yine sözleşmenin tadili amacıyla akdedilen Zeyilname No.3 ile bu oran %(.....) olarak belirlenmiş ve oranın 31.12.2025 tarihinden itibaren %(.....) olarak güncelleneceği ifade edilmiştir. Ayrıca ilgili sözleşmeler uyarınca ZES tarafından OİB'ye genel yönetim gider payı olarak (.....) ABD doları ödeneceğinin hüküm altına alındığı ve fakat herhangi bir depozito ücreti ve/veya proje giriş bedeli ödenmesinin talep edilmediği görülmektedir.

- (98) ZES haricindeki teşebbüslere bakıldığında ise, ilgili sözleşmelerde TRUGO, EŞARJ, LUMICLE, ASTOR, OTOJET, WAT, TESLA, AKSA, BORENCO, PLUGINN, ONCHARGE, ENYAKIT, QCHARGE tarafından (.....) TL'nin, MİGEN tarafından (.....) TL'nin genel yönetim gideri payı olarak OİB'ye ödeneceği, SHELL ve PO tarafından ise herhangi bir bedel ödenmesinin öngörülmediği anlaşılmaktadır. Gelir paylaşımına ilişkin olarak, TRUGO hariç, işletmecilerin şarj hizmetlerinden elde ettikleri toplam gelirin %(.....)'sinin OİB'ye ödeneceği, bu oranın 31.12.2025 tarihine kadar geçerli olduğu, bahse konu tarihten sonra ise oranın %(.....) olarak güncelleneceği anlaşılmaktadır.
- (99) Yukarıdaki tabloda yer alan şarj ağı işletmecilerinden TRUGO, LUMICLE, ASTOR, OTOJET, WAT, AKSA, BORENCO ve ENYAKIT tarafından, OİB'ye (.....) TL, EŞARJ tarafından (.....) TL, TESLA tarafından (.....) avro, SHELL ve QCHARGE tarafından (.....) TL, PLUGINN ve ONCHARGE tarafından (.....) TL ödeme yapılacağı, PO'nun ve MİGEN'in ise depozito bedeli ödemesine yönelik bir hükmün bulunmadığı sonucuna ulaşılmaktadır.
- (100) Söz konusu sözleşmeler ve yukarıdaki tablo incelendiğinde OİB tarafından ayrıca, bir otoparktan ve iki soketten oluşan şarj cihazı başına hesaplanan bedel olarak, şarj ağı işletmecilerinden proje giriş bedeli alınacağına ilişkin hükme yer verilmiştir. Bu kapsamda, LUMICLE tarafından (.....) TL, ASTOR tarafından (.....) TL, OTOJET tarafından (.....) TL, AKSA tarafından (.....) TL, BORENCO tarafından (.....) TL, PLUGINN tarafından (.....) TL, ONCHARGE tarafından (.....) TL, ENYAKIT ve QCHARGE tarafından (.....) TL ödeneceği konusunda anlaşıldığı, TRUGO, EŞARJ, WAT, TESLA, SHELL, PO ve MİGEN tarafından bu bedelin ödenmesinin öngörülmediği anlaşılmaktadır. Bu doğrultuda OİB tarafından bir otoparktan ve iki soketten oluşan şarj cihazı başına hesaplanan bedel olarak işletmecilerden talep edildiği belirtilen proje giriş bedelinin, her bir işletmeciye tahsis edilen otopark sayısına oranına bakıldığında ise bedelsiz olarak yer sağlanan teşebbüsler hariç olmak üzere, LUMICLE, ASTOR, OTOJET, AKSA, BORENCO, ONCHARGE, ENYAKIT ve QCHARGE ile akdedilen sözleşmelerde bu oran (.....) olarak, PLUGINN ile akdedilen sözleşmeler kapsamında ise yaklaşık (.....) olarak hesaplanmıştır.

1.2.5. ZES'in Rakipleri ve Sektör Paydaşları İle Yapılan Görüşmeler

- (101) Dosya kapsamında, dosya konusu iddialar ile bağlantılı olarak, şarj ağı işletmeciliği sektöründe ZES'in rakibi olarak faaliyet gösteren teşebbüslerden (.....), (.....), (.....), (.....), (.....), (.....), (.....), (.....), (.....) ve elektrikli araç üreticisi olarak faaliyet gösteren sektör paydaşı (.....) bilgi taleplerinde bulunulmuştur. Ayrıca elektrikli araç üreticisi olarak faaliyet gösteren sektör paydaşlarından (.....), (.....) ve (.....) ile çevrim içi görüşmeler gerçekleştirilmiştir.
- (102) Bu kapsamda öncelikle şarj ağı işletmeciliği sektöründe faaliyet gösteren ve ZES'in rakibi konumunda olan teşebbüslerin cevabi yazılarına, daha sonra ise elektrikli araç üreticisi olarak faaliyet gösteren sektör paydaşları ile yapılan görüşmelerin detaylarına aşağıda yer verilecektir.
- (103) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) AC ve DC soket tipleri ile şarj ağı işletmeciliği pazarında faaliyet gösterdiği,
- Elektrikli araç ve bununla bağlantılı olarak şarj ağı işletmeciliği pazarının gelişmekte olan bir pazar niteliği taşıdığı,
- Şarj ağı işletmeciliği kapsamında şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi için yapılan yatırım maliyetinin fazla olduğu, bazı bölgelerde altyapı yetersizlikleri nedeniyle şarj istasyonu kurulumunun olumsuz etkilendiği, pazarda elektrikli araç şarj teknolojisi ve altyapısı ile ilgili birçok patent ve lisans bulunduğu, pazarda özel know-how ve teknik bilginin gerekli olduğu, söz konusu durumun küçük ölçekli teşebbüslerin pazara girişine ve pazarda rekabet etmesine engel oluşturabileceği,
- Türkiye pazarında bulunan elektrikli araçların soket girişleri ile (.....) markalı soketlerin %100 uyumlu olduğu,
- Şarj hizmetinin fiyatlandırılmasında cihaz güçleri ile hizmet kalitesinin dikkate alındığı, enerji bedeline zam/indirim gelmesi halinde fiyatların değişkenlik gösterebildiği, şarj istasyonlarının konumlarına göre fiyatların değişkenlik göstermediği,
- (.....) O-5 üzerinde faaliyet göstermesi için OTOYOL AŞ ile yapılan görüşmeler sırasında bir problem ile karşılaşılmadığı, toplamda 17 OHT'de 33 şarj istasyonu ile faaliyet göstermek için OTOYOL AŞ ile anlaşma yapıldığı, O-5'te mevcut altyapıların yetersiz olması sebebiyle hâlihazırda enerji altyapısı kurulum işlerinin devam ettiği, 04.04.2024 tarihi itibarıyla iki adet 180 kW DC şarj ünitesinin O3 Dilovası tesisinde hizmete açıldığı ve
- O-5 haricinde Ankara-İstanbul Otoyolunda, Niğde-Pozantı Otoyolunda ve Adana-Şanlıurfa Otoyolunda faaliyette bulunulduğu, OHT'lerde mevcut altyapıların yetersiz olması ve KGM'den alınması gereken izinlerin süreci uzatması sebepleriyle kurulum işlemlerinin beklenildiğinden uzun sürdüğü ifade edilmiştir.

(104) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) bünyesinde bulunan (.....) AC ve DC soket tipleri ile şarj ağı işletmeciliği pazarında faaliyet gösterdiği,
- EPDK tarafından sektöre ilişkin gerçekleştirilen düzenlemelerin ve ilgili lisans ve izin zorunluluklarının şarj hizmetleri faaliyetlerinin sağlıklı işlemesi için gerekli standartlardan ibaret olduğu, bu bağlamda önemli bir giriş engeli olmadığı, trafo yatırımının gerektiği durumlarda genel süreçte ilgili elektrik dağıtım şirketine başvuruda bulunularak güç temini için trafo kurulumunun talep edildiği, ancak uygulamada teşebbüslerin süreci hızlandırmak için trafo yatırımlarını kendilerinin gerçekleştirdiği, sonrasında yatırım maliyetini elektrik dağıtım şirketlerinden temin ettiği, bahse konu durumda şarj ağı işletmecilerinin katlandığı finansman maliyetinin batık maliyet olduğu ve bu durumun pazardan çıkış engeli yaratabileceği,
- Türkiye pazarında bulunan elektrikli araçların soket girişleri ile (.....) markalı soketlerin uyumlu olduğu,
- Şarj fiyatlarının, Şarj Hizmeti Yönetmeliği'ne istinaden; şarj istasyonlarının kurulmasına ve şarj ağı oluşturulmasına esas yatırım maliyetleri, işletme maliyetleri, amortismanlar, elektrik enerjisi edinim maliyetleri ile vergi, pay, fon gibi yasal yükümlülüklerle ilâveten makul ölçüde kârlılığın da dikkate alınarak

belirlendiği, ayrıca, farklı tipteki ve güçteki şarj üniteleri için farklı fiyatların belirlenebildiği, ancak lokasyon bazlı farklı fiyat uygulamasının mümkün olmadığı,

- OİB ile imzalanan kira sözleşmesinde, diğer yer sağlayıcılar ile akdedilen sözleşmelere kıyasla daha ağır ticari koşulların bulunduğu, O-5 ile yapılan sözleşmenin; altyapı finansmanının karşılanması, ciro paylaşımı, güvence depozitosu ve park alanı başına sabit alınan genel gider payı gibi bedeller içerdiği, hâlihazırda sözleşmeye yeni lokasyonların eklenmesinin gündemde olduğu, ancak OİB'nin bu lokasyonlar için daha önce talep edilmeyen bir giriş bedeli talebinde bulunduğu, OİB'nin dinlenme tesislerinde hangi operatörlerin faaliyet göstereceğine tek taraflı olarak karar verdiği, otoyollardaki dinlenme tesisleri, otoyol işletmeciliğinin yapısı gereği tek bir işletmeciye verildiğinden, bu alanlarda kiracı seçimi yapılırken adil, makul ve ayrımcı olmayan şeffaf seçim kriterlerinin uygulanması gerektiği, bu kapsamda otoyol işletmecilerinin trafo gibi altyapı yatırım maliyetlerini üstlenmeyi kabul eden operatörleri sözleşmelere davet etmelerinin uygun olacağı ve
- Diğer otoyollar ile imzalanan sözleşmelerde de teminat mektubu, asgari kira bedeli, gelir payına ilave sabit kira bedeli, ortak gider ödemeleri, reklam panosu kira bedeli, yatırım katkı payı bedeli gibi OİB'nin talep ettiğine benzer nitelikteki şartlar bulunduğu, bu doğrultuda giriş bedeli uygulamalarının yaygınlaşması halinde elektrikli araç şarj ekosistemine yatırım isteğinin de azalacağı ifade edilmiştir.

(105) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) AC ve DC soket tipleri ile şarj ağı işletmeciliği pazarında faaliyet gösterdiği,
- Türkiye'de elektrikli araç ve şarj ağı işletmeciliği pazarının hızla büyüdüğü,
- Yüksek yatırım maliyetlerinin, lisans ve izin süreçlerinin uzunluğunun, teknoloji ve know-how eksikliğinin, pazarda faaliyet gösteren büyük şirketlerin ve pazarda var olan mevcut rekabetin pazara giriş engeli olarak değerlendirilebileceği,
- Şarj istasyonu yatırımının maliyetinin yüksek olması sebebiyle amortismanının uzun sürmesinin ve lisans iptali sürecinin çıkış engeli olarak kabul edilebileceği,
- Yeni şarj istasyonlarının açılmasının, şarj teknolojisine ilişkin güncellemelerin, ithalat/ihracat kısıtlamalarının, regülasyon ve politikaların hızlı değişiklik göstermesinin, patentler ile lisanslama maliyetlerinin, pazarda elektrikli araç sayısının sınırlı olmasının ve kullanıcı alışkanlıklarının pazarda büyüme engeli yaratabileceği,
- (.....) Türkiye'de faaliyet gösteren diğer tüm şarj ağı işletmecileri gibi CCS2 ve Tip-2 soket tipi kullandığı, bu soketlerle uyumlu olan tüm araçlara şarj hizmeti sunulabildiği, CHAdeMo tipi gibi farklı soket tipi kullanan araçlarla ise (.....) soketlerinin uyumsuz olduğu, ancak kullanıcıların dönüştürücü kullanarak bu engeli aşabildiği,
- (.....) lokasyon fark etmeksizin AC ve DC soket tiplerinde ayrı olmak üzere tüm Türkiye'de sabit fiyat politikası uyguladığı ve
- 30.01.2024 tarihinde akdedilen sözleşme ile birlikte O-5'te bulunan dinlenme tesislerinde şarj istasyonu kurulum faaliyetlerine başlandığı, O-5'e giriş ve devamındaki süreçte herhangi bir engel ile karşılaşılmadığı, (.....) tarafından sözleşme şartlarının değişikliğine yönelik talepte bulunulması üzerine OİB'nin

tüm işletmecilere eşit mesafede olmak amacıyla bu talebi reddettiği, OİB tarafından diğer işletmeciler ile de bu doğrultuda matbu sözleşmelerin imzalandığı, altyapı çalışmalarına ilişkin olarak OİB'nin proje yönetim birimi ile proje koordinasyon toplantıları yapıldığı, diğer otoyollarda da benzer süreçlerin yaşandığı belirtilmiştir.

(106) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) bünyesinde bulunan (.....), AC ve DC soket tipleri ile şarj ağı işletmeciliği pazarında faaliyet gösterdiği,
- Şarj üniteleri için gerekli enerjinin kısıtlı olması, şarj ünitesi kurulabilecek alanların sınırlı olması, çok yüksek altyapı ve kurulum maliyetleri hususlarının, şarj ağı işletmeciliği pazarına giriş engeli oluşturabileceği, kurulum için talep edilen bedeller ile işletici firmaların özel kısıtlarının ve taleplerinin ise şehirler arası yollar ve özellikle ücretli otoyollara özgü giriş engeli yaratabildiği,
- (.....) şarj istasyonlarında bulunan soketlerin AC ve DC tipi şarj edimi sağlayabilen standart cihazlar olduğu, bu kapsamda (.....) kendi hedef pazarında bulunan araçlar ile uyumlu olduğu,
- Türkiye'de şarj hizmeti veren her bir teşebbüsün, ilgili hizmete yönelik satış fiyatlarını kendi ticari kararları dâhilinde herhangi bir taban veya tavan fiyat olmaksızın serbestçe belirlediği, ancak belirlenen fiyatın lokasyon, şehir, bölge veya saat aralığı bakımından farklılaştırılmadığı ve fiyatın tüm Türkiye'de yeknesak bir biçimde uygulanabildiği,
- (.....), şarj hizmet bedellerinin belirlenmesinde temel olarak elektrik girdi fiyatını ve işletme giderleri ile yatırım maliyetlerini dikkate aldığı ve
- (.....) O-5 O37 Orhangazi tesisinde *TotalEnergies* akaryakıt istasyonu içinde iki adet şarj cihazı ile 2024 yılının Mayıs ayından itibaren faaliyet gösteriyor olduğu, *TotalEnergies* istasyon sınırları içerisinde kurulum yapması sebebiyle herhangi bir olumsuzluk ile karşılaşmadığı, diğer otoyollarda da kendilerine yönelik herhangi bir engelin söz konusu olmadığı ifade edilmiştir.

(107) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) AC ve DC soket tipleri ile şarj ağı işletmeciliği pazarında faaliyet gösterdiği,
- Türkiye'de elektrikli araç pazarının ve bağlantılı olarak şarj ağı işletmeciliği pazarının hızla büyüdüğü,
- İthalat ve gümrük kısıtlamalarının varlığı, Çin'den tedarik edilen şarj ünitesi ürünleri için getirilen ek gümrük vergileri, ruhsat ve izin süreçlerinin uzaması, bazı elektrik dağıtım şirketleri ile aynı ekonomik bütünlük içinde yer alan şarj ağı işletmecilerinin birbirleriyle bilgi alışverişinde bulunmaları nedeniyle rakiplerinden avantajlı konuma gelmeleri, elektrik dağıtım şirketlerinin şarj ağı işletmecilerinin taleplerine geç dönüş yapması, bazı yer sağlayıcıların şarj istasyonu kurulumu için fahiş kiralama bedeli talep etmesi ya da münhasırlık kurgusu ile faaliyet göstermeleri gibi hususların pazara giriş engeli niteliği taşıyabildiği,
- (.....) şarj soketlerinin, *Citroën Ami*, *Fiat Topolino*, *Renault Twingo* gibi yerleşik şarj cihazı kullanan elektrikli araçlar dışındaki araçlar ile uyumlu olduğu, bahse konu araçların doğrudan standart bir güç prizi ve fiş aracılığıyla şarj edilmesi nedeniyle (.....) soketleri ile uyumsuz olduğu, ayrıca *Lexus* ve *Nissan* gibi Japon

menşeli araç markalarının *CHAdemo* tür şarj standı kullanması ve dolayısıyla Avrupa tipi soketler ile şarj edilememesi nedeniyle bunların da (.....) soketleri ile uyumlu olmadığı,

- (.....) tarafından Türkiye’de uygulanan fiyatların EPDK düzenlemeleri gereği yalnızca soket tipine göre farklılık gösterdiği ve fiyatların tüm lokasyonlarda aynı olduğu,
- O-5’te OİB ile ZES’in münhasırlık anlaşması nedeniyle (.....) ilgili otoyolda faaliyet gösteremediği, diğer otoyollarda ise yüksek kira bedelleri nedeniyle kurulum yapmayı tercih etmediği belirtilmiştir.

(108) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) Türkiye’de sadece (.....) isimli elektrikli aracın satışını gerçekleştirdiği ve müşterilerinin ihtiyacının karşılanması adına şarj hizmeti sunulduğu, bu kapsamda Türkiye’de yalnızca DC soket tipi ile şarj ağı işletmeciliği pazarında faaliyet gösterildiği,
- Türkiye’de şarj ağı işletmeciliği pazarının gelişmekte olan bir pazar olduğu,
- Pazara temel bir giriş ya da çıkış engelinin bulunmadığı, bununla birlikte mevcut durumda enerji tedarikinde altyapı sorunlarıyla karşılaşılması ve şarj istasyonlarının kurulumu adına gerekli olan enerji altyapısının talebi karşılayacak seviyede olmaması nedenleriyle ilgili pazarda elektrik dağıtım şirketlerinin yatırımlarını gerektiren bir büyüme engelinin bulunduğu,
- Türkiye pazarında bulunan elektrikli araçların soket girişleri ile (.....) markalı soketlerin uyumlu olduğu,
- (.....) lokasyon bazlı farklı bir fiyat uygulamasının mevcut olmadığı ve
- (.....) O-5’te faaliyet gösterdiği ve otoyola giriş sürecinde herhangi bir giriş engeliyle karşılaşmadığı, devlet tarafından işletilen otoyollarda da herhangi bir giriş engeli ile karşılaşılmasına rağmen O-5 hariç özel teşebbüsler tarafından işletilen otoyollarda (.....) tarafından başvuruda bulunulmuş olsa da henüz onaylanan bir başvurunun bulunmadığı ileri sürülmüştür.

(109) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) bünyesinde bulunan (.....), şarj ağı işletmeciliği pazarında AC ve DC soket tipleri ile faaliyet gösterdiği,
- Dünyada ve Türkiye’de elektrikli araç ve bağlantılı olarak şarj ağı işletmeciliği pazarının gelişmekte olan bir pazar niteliğini taşıdığı, bu kapsamda ilgili pazarda faaliyet gösteren sınırlı sayıdaki teşebbüsler haricinde birçok oyuncunun pazara giriş yapmakta olduğu,
- Şarj ağı işletmeciliği pazarında yasal giriş engellerinin yanı sıra fiili giriş engellerinin olduğu, fiili giriş engellerinin ise; şarj istasyonu kurulacak bölgenin trafosundan kapasite temin edilmesi konusunda yaşanan zorluklar, pazarın önde gelen teşebbüslerinden ZES’in elektrik dağıtım şirketi olan ZORLU ENERJİ bünyesinde, EŞARJ’ın ise yine elektrik dağıtım şirketi olan ENERJİSA bünyesinde dikey bütünleşik olarak faaliyette bulunmasının anılan teşebbüslerin rakiplerine kıyasla daha avantajlı bir konumda bulunmalarını sağladığı, teknolojik gelişmeler neticesinde şarj istasyonlarının güncelliğini kısa sürede yitirmesi ve güncel ihtiyaca cevap verebilmenin önemli bir yatırım gerektirmesi,

şarj istasyonu kurulumuna ve işletilmesine ilişkin maliyetlerin yüksek olması olarak sıralanabileceği

- (.....), Türkiye’de en yaygın kullanılan CCS2 ve Tip-2 dışındaki soketlere sahip araçlara şarj hizmeti sunamadığı, örneğin CHAdeMo tipi şarj soketine uyumlu olan (.....) modelinin (.....) soketleri ile uyumlu olmadığı, bu ayrımın DC soketlerde mevcut olduğu, AC soketlerde ise araçların (.....) Tip-2 teknolojisi ile uyumlu olması sebebiyle böyle bir uyumsuzluk sorununun bulunmadığı,
- O-5’te ZES’e 2023 yılının Mayıs ayına kadar elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulması faaliyeti bakımından münhasırlık tanındığı için (.....) bu dönemde O-5’te faaliyet gösteremediği, (.....) tarafından OİB ile 21.09.2023 tarihinde sözleşme imzalandığı, ancak (.....) cihazlarının 26.03.2024 tarihinde faaliyete geçtiği,
- EPDK düzenlemeleri sebebiyle (.....) şarj hizmeti fiyatlarının, lokasyondan bağımsız olarak her yerde aynı olduğu,
- (.....) tarafından genel olarak özel teşebbüsler tarafından işletilen otoyollar ile, bu otoyolların işleticilerinin yüksek fiyat beklentileri nedeniyle çok uzun süren görüşmeler yapıldığı, nihayetinde bazıları ile anlaşmaya varıldığı, 1915 Çanakkale Otoyolu yetkilileri ile kiralama bedelleri konusunda bir anlaşma sağlanamadığı, (.....) çeşitli AVM’lere olan kurulum taleplerinde ek ücret talepleri sebebiyle kurulum gerçekleştirmediği belirtilmiştir.

(110) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- O-5 üzerinde faaliyet gösterebilmek için OİB ile 2023 yılının Şubat ayında görüşme gerçekleştirildiği, OİB tarafından 2023 yılının Nisan ayına kadar ZES ile münhasırlık anlaşmalarının devam etmesinden dolayı anılan tarihten sonraki süreç için görüşme yapılabileceğinin ifade edildiği, bunun üzerine (.....) tarafından 2023 yılının Ağustos ayında OİB ile gerçekleştirilen görüşmede OİB tarafından; beş farklı şarj ağı işletmecisi ile anlaşma sağlandığı ve ilgili işletmecilerin seçiminde, aynı zamanda elektrikli araç üreticisi olarak faaliyet gösterilmesinin şart koşulduğu ifade edilerek OİB tarafından daha fazla işletmeciye yer sağlanabilmesi için her bir şarj ünitesi karşılığında (.....) TL giriş bedeli talep edildiği, bu talebin (.....) tarafından kabul edilmediği ve sonuç olarak (.....) anılan nedenlerle O-5’te herhangi bir kurulum gerçekleştirmediği ileri sürülmüştür.

(111) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- (.....) bünyesinde bulunan (.....), şarj ağı işletmeciliği pazarında AC ve DC soket tipleri ile faaliyet gösterdiği ve
- Yüksek altyapı maliyetleri nedeniyle, yatırım geri dönüş sürelerinin uzun olması, mevcut şebekelerde müsait rezerv gücün bulunurluğunun gittikçe azalması, ithalat ve gümrük kısıtlamaları ve regülasyonlarda değişikliklerin ve belirsizliklerin olması hususlarının pazarda giriş engeli yaratabileceği,
- 2024 yılı itibarıyla O-5 otoyolu üzerinde 14 lokasyon için anlaşıldığı ve şarj cihazlarının kurulum sürecinin devam ettiği belirtilmiştir.

(112) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda;

- O-5 üzerinde ve diğer otoyollarda yer alan elektrikli araç şarj istasyonlarının ve/veya marka seçeneklerinin yeterli olmadığı hususlarına ilişkin olarak herhangi bir kullanıcı şikâyetinin alınmadığı,
- Elektrikli araç satışlarının, son yıllarda farklı tipte elektrikli aracı ve şarj altyapısını destekleyen politikalar sayesinde küresel seviyede hızla arttığı, dünya çapındaki toplam elektrikli araç sayısının 2030 yılı itibarıyla 120 milyon ila 250 milyona yükselebileceğinin öngörüldüğü, Türkiye’de araç sahiplik oranının artışı ve nüfus artışı ile birlikte elektrikli araç kullanımının artması yönünde önemli bir potansiyelin bulunduğu,
- Elektrikli araç sahipliğinin toplam maliyetinin düşmesinin, elektrikli araç şarj ağının yaygınlaşması ile birlikte şarj noktalarına erişimin kolaylaşmasının ve gelişen batarya teknolojisinin tüketicilerin satın alma tercihlerini etkileyen kritik faktörler olduğu ve
- Şarj ağının hızlı gelişiminin ve yeni şarj istasyonlarının kurulmasının elektrikli araç sektörünü doğrudan etkilediği, özellikle şehirler arası yollarda şarj ağının yaygınlaşmasının kullanıcıların elektrikli araç alma kararını olumlu yönde etkilediği, elektrikli araç sektörünün şarj ağının gelişimiyle büyüdüğü ve elektrikli araç sayısında yaşanan artışın şarj ağı işletmeciliği sektörünün büyümesini de tetiklediği ifade edilmiştir.

(113) (.....) ile yapılan çevrim içi görüşmede (.....) yetkilileri tarafından;

- Elektrikli araç kullanıcıları tarafından (.....), O-5 özelinde ve diğer otoyollarda yer alan elektrikli araç şarj istasyonlarının yetersizliği ve/veya marka seçeneklerinin azlığı hususlarında herhangi bir şikâyet iletilmediği,
- Elektrikli araç üretimi ile şarj ağı işletmeciliği sektörlerinin birbirleriyle paydaş olduğu ve birbirlerinden etkilendiği, örneğin TESLA’nın ve TOGG’un hem otomobil satışı gerçekleştirdikleri hem de şarj istasyonu kurulumu yaptıkları, elektrikli otomobil alan tüketicilerin de şarj cihazlarının yetersizliğinin farkında olduğu, bu doğrultuda şarj istasyonlarına erişim kısıtı nedeniyle tüketicilerin bu araçları şehirler arası yollarda kullanmamaya daha meyilli olabildiği ve kullanıcıların genellikle elektrikli araçları şehir içlerinde tercih ettikleri, bu durumun şarj istasyon işletmeciliği sektörünün yeni gelişmekte olmasıyla ilişkilendirilebileceği ve
- Çeşitli nedenlerden ötürü elektrikli araç sektörünün istenilen hızda büyüyemediği, tüketiciler tarafından genellikle evin ikinci aracı olarak elektrikli araçların tercih edildiği, bir dönem satışlarda ani yükselmeler olsa da son zamanlarda tüketicilerin elektrikli araç satın almayı sorgulamaya başladığı, Avrupa’da dâhi, 2030’a kadar tamamen elektrikli araçlara geçiş kararının sorgulandığı ve bu durumun tüketiciye de yansıdığı, öte yandan mevcut durumda Türkiye’deki otomobil kullanıcılarının ilk kriterinin fiyat olduğu, eğer fiyat standartları sağlanıyorsa tüketicinin tercihinin elektrikli araçtan yana da kullanabildiği, elektrikli otomobillerin enerji ihtiyacını artırmasından dolayı Türkiye’de bu sektörün gelişebilmesi için istasyonlardaki altyapının güçlenmesinin ve istasyon sayılarının artmasının gerektiği vurgulanmıştır.

(114) (.....) ile yapılan çevrim içi görüşmede (.....) yetkilileri tarafından;

- Elektrikli araç kullanıcıları tarafından (.....), O-5 özelinde ve diğer otoyollarda yer alan elektrikli araç şarj istasyonlarının yetersizliği ve/veya marka seçeneklerinin azlığı hususlarında herhangi bir şikâyet iletilmediği ve

- Elektrikli araç sektöründe, elektrikli araçların 2022 yılında %1'den düşük olan pazar payının hâlihazırda %9,5 civarına yükselmiş olduğu, elektrik yakıt tipinin yeni gelişmesi ve elektrikli araçların diğer yakıt tipiyle çalışan araçlardan pazar payı alması sebebiyle (.....) diğer elektrikli araç üreticileri yerine benzinli ve dizel araç üreticilerini rakip olarak tanımladığı belirtilmiştir.

(115) (.....) ile yapılan çevrim içi görüşmede (.....) yetkilileri tarafından;

- Elektrikli araç kullanıcıları tarafından (.....); temel olarak şarj deneyimi (şarj soketinin kullanım şekli, kullanım süresi vb.) ile ilgili geri bildirimde ve şikâyetle bulunduğu ve
- Elektrikli araç pazarının 2022 yılı öncesine göre hızla büyüdüğü

hususları dile getirilmiştir.

1.2.6. İlgili Ürün Pazarı ve İlgili Coğrafi Pazar

- (116) Soruşturmanın konusunu, OİB'nin ve ZES'in O-5'te elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulması faaliyeti kapsamındaki eylemleri ve davranışları oluşturmaktadır. Elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulması işlemi esasen, elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği sektöründe faaliyet gösteren teşebbüsler tarafından gerçekleştirilmektedir. Elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği EPDK tarafından, *"elektrikli araçlara elektrik enerjisi temininin sağlandığı şarj ünitesi ve istasyonlarının kurulması, şarj ağı ve şarj ağına bağlı şarj istasyonlarının işletilmesi ile şarj hizmetinin sunulması"* olarak tanımlanmaktadır.
- (117) Elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulması faaliyeti, AC hızlı şarj hizmeti ve DC yüksek hızlı şarj hizmeti şeklinde iki ana yöntemle gerçekleştirilmektedir. AC hızlı şarj hizmeti sunulmasında kullanılan AC şarj üniteleri; genellikle evlerde, iş yerlerinde ve otellerde şebekeden sağlanan akım ile kullanılabilen ve elektrikli araçların şarj süresinin görece uzun, şarj istasyonları kurulum maliyetlerinin görece az ve kullanıcıları tarafından ödenen ücretlerin görece düşük olduğu şarj üniteleridir. DC hızlı şarj hizmeti sunulmasında kullanılan DC şarj üniteleri ise; genellikle OHT'lerde, benzin istasyonlarında ve AVM'lerde şebekeden sağlanan akımın dönüştürülerek doğru akım haline getirilmesi ile kullanılabilen ve elektrikli araçların şarj süresinin görece kısa, şarj istasyonları kurulum maliyetlerinin görece fazla ve kullanıcıları tarafından ödenen ücretlerin görece yüksek olduğu şarj üniteleridir.
- (118) AC ve DC şarj üniteleri arasında yapısal farklar ve maliyet farkları bulunmakla birlikte arz yönünden; ilgili mevzuat, teknik gereksinimler ve ticari koşullar nedeniyle şarj ağı işletmeciliği sektöründe faaliyet gösteren teşebbüslerin genel olarak hem AC hızlı şarj hizmeti hem de DC yüksek hızlı şarj hizmeti sunabildiği görülmektedir. Talep yönünden ise elektrikli araç kullanıcılarının, konum, zaman ve kişisel/teknik ihtiyaçları çerçevesinde hem AC hızlı şarj hizmeti hem de DC yüksek hızlı şarj hizmetlerinden faydalanabildiği gözlemlenmektedir.
- (119) Dosya konusu O-5'te elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulması faaliyeti kapsamında adı geçen otoyolda yer alan şarj üniteleri incelendiğinde; 2018 yılında OİB ile ZES arasında imzalanan sözleşme ile birlikte OKSİJEN'lerde ZES markalı AC şarj ünitelerinin kullanıldığı, bu ünitelerin DC şarj ünitelerine göre daha düşük güce ve hıza sahip olduğu, dolayısıyla ayrı bir trafo ve ek iletim hattına gerek olmadığı ve OKSİJEN'lerde bulunan perakendecilere ve akaryakıt istasyonlarına sağlanan enerji ile bu ünitelerin kullanıldığı, ancak zamanla AC şarj ünitelerinin yerini otoyollarda kullanımı daha yaygın olan DC şarj ünitelerine bıraktığı anlaşılmaktadır. Diğer bir ifadeyle 2018 yılından günümüze kadar O-5'te yer alan OKSİJEN'lerde hem AC şarj üniteleri hem de DC şarj üniteleri kullanılmıştır.

- (120) Yukarıda yer verilen bilgiler ve tespitler çerçevesinde dosya özelinde ilgili ürün pazarı; hem AC hızlı şarj hizmetini hem de DC yüksek hızlı şarj hizmetini kapsayacak şekilde “*elektrikli araç şarj hizmeti*” olarak tanımlanmıştır.
- (121) Yapılacak ilgili coğrafi pazar değerlendirmesinde ise, O-5’e ücret ödeyerek giriş yapan kullanıcıların elektrikli araç şarj hizmetini ve kişisel ihtiyaçlarını karşılamak üzere dinlenme tesisi hizmetini ne şekilde alabileceği hususunun göz önünde bulundurulması gerektiği kanaatine varılmaktadır. O-5’e giriş yapan bir kullanıcı elektrikli aracını şarj etmek ya da farklı ihtiyaçlarını karşılamak için OHT’leri kullanmak istediğinde ortalama 27 km’de⁹⁶ bir bulunan OKSİJEN tesislerinde bu hizmetleri alabilmektedir. Dolayısıyla kullanıcılar bakımından OKSİJEN’lerin birbirlerine ikame sayılabileceği değerlendirilmektedir. Diğer yandan O-5’e giriş yapan kullanıcıların OKSİJEN’ler haricinde muhtelif ihtiyaçlarını karşılamak istemesi durumunda O-5’ten çıkış yapması gerekmektedir. Böyle bir durumda ise O-5’e yeniden giriş yapılması söz konusu olacak ve kullanıcılar hem otoyol giriş-çıkış ücretinin doğuracağı maliyetle hem de giriş-çıkıştaki zaman kaybı nedeniyle işlem maliyetiyle karşılaşacaktır. Bu sebeple O-5’e giriş yapan kullanıcıların O-5 üzerinde yer alan OKSİJEN’lere ilişkin kilitlenme etkisine (*lock-in effect*) maruz kaldıkları değerlendirilmektedir. Literatürde kilitlenme etkisi, tüketicilerin belirli bir hizmet için tek bir üreticiye veya tedarikçiye bağımlı olduğu ve önemli değiştirme maliyetleri⁹⁷ (*switching costs*) olmadan başka bir sağlayıcıya geçemediği durumu ifade etmektedir⁹⁸.
- (122) Yukarıda yer verilen bilgi ve tespitler çerçevesinde ilgili coğrafi pazar; “O-5 İzmir-İstanbul Otoyolu” şeklinde tanımlanmıştır.

I.3. Değerlendirme

I.3.1. Soruşturma Kapsamında OİB Bakımından Yapılan Tespitler ve Değerlendirmeler

- (123) Soruşturma kapsamında; O-5 Otoyolu’nda elektrikli araçlara şarj hizmeti sunulması faaliyeti bakımından OİB ve ZES arasındaki dikey ilişki çerçevesinde tek alıcıya sağlama yükümlülüğü bulunması ve bu durumun sözleşmesel münhasırlığa yol açması nedeniyle OİB ve ZES tarafından 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ve/veya 6. maddesinin ihlal edilip edilmediği; ayrıca elektrikli araç şarj ağı işletmeciliği pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler arasındaki ayrımcı davranışları sebebiyle OİB tarafından 4054 sayılı Kanun’un 6. maddesinin ihlal edilip edilmediği iddiaları incelenmektedir.
- (124) Bu çerçevede yürütülen soruşturma kapsamında OİB hakkındaki ihlal iddialarına ve OİB’nin uzlaşma talebine ilişkin değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

I.3.1.1. 4054 Sayılı Kanun’un 4. Maddesi Kapsamında OİB Bakımından Yapılan Değerlendirme

- (125) Soruşturma kapsamında ilk olarak, O-5 Otoyolu üzerinde OİB ve ZES arasındaki dikey ilişki çerçevesinde tek alıcıya sağlama yükümlülüğü bulunması ve bu durumun sözleşmesel münhasırlığa yol açması nedeniyle anılan teşebbüsler tarafından 4054 sayılı Kanun’un 4. maddesinin ihlal edildiği iddiası incelenmektedir. Bu kapsamda

⁹⁶ O-5’in uzunluğunun 426 km olduğu ve otoyol üzerinde tek yönde toplam 16 noktada OKSİJEN bulunduğu ve bu OHT’lerin homojene yakın dağıldığı göz önünde bulundurulduğunda; “426/16” formülü kullanılarak hesaplanmıştır.

⁹⁷ Değiştirme maliyetleri; tüketicilerin marka, tedarikçi veya ürün değiştirmesi sonucunda katlandığı maliyetlerdir. En yaygın geçiş maliyetleri para ve zaman kaybı şeklinde karşımıza çıkmaktadır.

⁹⁸ OECD, Background Note, Competition Issues in Aftermarkets, 2017, s.9,10, [https://one.oecd.org/document/DAF/COMP\(2017\)2/en/pdf](https://one.oecd.org/document/DAF/COMP(2017)2/en/pdf)

OİB'nin söz konusu eylemlerine ilişkin tespit ve değerlendirmelere aşağıda yer verilmektedir.

- (126) Türkiye'de özel sektör tarafından işletilen O-5'in proje sürecinde, 3996 sayılı Bazı Yatırım ve Hizmetlerin YİD Kanunu çerçevesinde Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından 09.04.2009 tarihinde düzenlenen ihaleyi NÖMAYG Grubu⁹⁹ kazanmıştır. OTOYOL AŞ ise ilgili projenin 22 yıl dört ay boyunca yürütülmesi ve O-5'in işletmeciliğini sürdürülmesi için NÖMAYG Grubu tarafından kurulmuştur. OTOYOL AŞ ile OİB arasında 08.04.2015 tarihinde imzalanan Alan Tahsis Sözleşmesi gereğince akaryakıt istasyonları, elektrikli araç şarj istasyonları, restoranlar vb. hizmetlerin sunulduğu "OKSİJEN"lerin işletilmesi konusunda OİB yetkilendirilmiştir.
- (127) OİB ve ZES arasında 01.06.2018 tarihinde, OKSİJEN'lerde ZES markalı şarj istasyonlarının kurulumuna ve işletilmesine yönelik olarak akdedilen sözleşme kapsamında ZES'e, OKSİJEN'lerde elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi bakımından 01.06.2018-01.06.2023 döneminde münhasırlık hakkı verilmiştir.
- (128) O-5 üzerinde otoyol hizmet tesisi işletmeciliği kapsamında yer sağlama hizmeti sunan OİB ile şarj ağı işletmecisi olarak faaliyet gösteren ZES arasında dikey bir ilişkinin bulunduğu ve taraflar arasında münhasırlık hükmü içeren söz konusu sözleşmenin de dikey bir anlaşma niteliğinde olduğu anlaşılmaktadır. Ayrıca, taraflar arasında akdedilen sözleşme çerçevesinde OİB tarafından sunulan yer sağlama hizmetinin beş yıl süre ile yalnızca ZES'e sağlanacağı kararlaştırıldığı için söz konusu sözleşme tek alıcıya sağlama yükümlülüğü çerçevesinde değerlendirilmektedir.
- (129) 2002/2 sayılı Tebliğ'in "Tanımlar" başlıklı 3. maddesinin birinci fıkrasının (h) bendinde tek alıcıya sağlama yükümlülüğü "*Sağlayıcının, anlaşma konusu malları veya hizmetleri, kendi kullanımı veya yeniden satışı amacıyla Türkiye içerisinde sadece bir alıcıya satmasına yönelik doğrudan veya dolaylı yükümlülüktür.*" şeklinde tanımlanmaktadır.
- (130) Dikey Anlaşmalara İlişkin Kılavuz (Dikey Kılavuz)'da, tek alıcıya sağlama yükümlülüğü içeren bir anlaşmadaki asıl rekabet riskinin pazarın diğer alıcılara kapatılması riski olduğu, rekabeti kısıtlayıcı etkilerin ortaya çıkması bakımından alıcının pazar gücünün önemli olduğu, söz konusu yükümlülüğün süresinin uzamasının pazar kapama etkisinin oluşmasının olasılığını arttıracığı, rakip alıcıların pazardaki konumunun önemli olduğu ve rakiplerin tek alıcı konumundaki teşebbüse kıyasla küçük olmaları halinde pazarın anılan teşebbüsler için kapatılma olasılığının bulunduğu, ve sağlayıcı tarafından sunulan mala veya hizmete dikey entegrasyon veya alternatif kanallar yoluyla erişmenin önünde ciddi engeller olması halinde pazar kapama etkisinin yüksek olabileceği ifade edilmektedir¹⁰⁰.
- (131) Dolayısıyla tek alıcıya sağlama yükümlülüğünün rekabet hukukunda temel riski mevcut veya potansiyel rakip alıcılar için pazarın kapanması ve rakiplerin tek alıcı konumunda bulunan teşebbüs ile rekabet edebilecek kaynaklara ulaşmasının engellenmesi olduğu söylenebilecektir.
- (132) Dosya kapsamında, OİB ve ZES arasındaki beş yıllık münhasırlık süresi dolmadan 11.05.2023 tarihinde "*Zeyilname No.2*" isimli sözleşme ile TESLA'nın, anılan münhasırlık kurgusunun dışında bırakıldığı anlaşılmaktadır. Akabinde, OİB ile TESLA arasında 11.05.2023 tarihinde TESLA markalı şarj istasyonlarının kurulumuna ve işletilmesine yönelik olarak sözleşme imzalanmıştır. Dolayısıyla OİB ile TESLA arasında

⁹⁹ Nurol Holding AŞ, Özaltın İnşaat Ticaret ve Sanayi AŞ, Makyol İnşaat Sanayi Turizm ve Ticaret AŞ, Astaldi S.p.A. ve Göçay İnşaat Taahhüt ve Ticaret AŞ firmalarının oluşturduğu konsorsiyum.

¹⁰⁰ Dikey Kılavuz para. 195., 196.

11.05.2023 tarihinde akdedilen sözleşmeye kadar söz konusu münhasırlık döneminde ZES'in pazarda tekel konumunda olduğu anlaşılmaktadır.

- (133) Münhasırlık süresinin sona ermesinin akabinde ise 07.06.2023 tarihinde OİB ile EŞARJ arasında OKSİJEN'lerde EŞARJ markalı şarj istasyonlarının kurulumuna ve işletilmesine yönelik olarak sözleşme imzalanmıştır. 07.06.2023 tarihinden sonra başka teşebbüslerle de sözleşmeler imzalanmış olup mevcut durumda, OKSİJEN'lerde şarj istasyonlarının kurulumuna ve işletilmesine yönelik olarak sözleşme imzalanan 14 teşebbüs bulunmaktadır. OİB tarafından üç teşebbüsle de sözleşmelerin imza sürecinde olduğu ifade edilmiştir.
- (134) Yukarıda ifade edildiği üzere tek alıcıya sağlama yükümlülüğü içeren bir sözleşmede alıcının pazardaki konumu oldukça önem arz etmekte ve alıcının pazar gücünün fazla olması durumunda pazar kapama olasılığını da artırmaktadır. Nitekim 2018 yılından itibaren elektrikli araç satışlarının artış eğilimi göstermekte olup elektrikli araç sayılarındaki artış şarj istasyonlarına olan taleple doğrudan ilişkili olduğu için pazarın henüz gelişme aşamasında olduğu söylenebilecektir. Şarj ağı işletmeciliği sektörüne ilk giren teşebbüslerden olan ZES ile OİB arasında 01.06.2018 tarihinde imzalanan sözleşme uyarınca O-5 üzerinde ZES'e tanınan münhasırlık hakkı çerçevesinde OİB ile TESLA arasında 11.05.2023 tarihinde akdedilen sözleşmeye kadar ZES'in O-5 özelinde tekel konumunda olduğu anlaşılmaktadır.
- (135) Sonuç olarak, ZES'in O-5 üzerinde münhasır olarak şarj ağı işletmeciliği faaliyetinde bulunması sebebiyle ilgili dönemde O-5'in rakip şarj ağı işletmecilerine kapandığı, pazarın henüz oluşum aşamasında O-5 üzerinde beş yıl gibi uzun süreli bir münhasırlık anlaşmasının kurulmasının pazarın gelişimine yönelik olumsuz etkiyi artırdığı ve münhasırlığın O-5 üzerinde yer alan OKSİJEN'lerin neredeyse tamamını kapsadığı¹⁰¹ anlaşılmaktadır. Daha sonraki süreçte OİB ile TESLA arasında 11.05.2023 tarihinde akdedilen sözleşmeye kadar rakip şarj ağı işletmecilerinin O-5 üzerinde faaliyet gösterme imkânının olmadığı görülmektedir.
- (136) Bununla birlikte, sağlayıcı konumundaki OİB'nin O-5'in işletilmesi ve yer sağlama hizmeti sunulması bakımından hukuki tekel konumunda olduğu, rakip alıcıların dikey entegrasyon veya alternatif bir sağlayıcı vasıtasıyla O-5 üzerinde yer sağlama hizmetine erişmesinin mümkün olmaması sebebiyle söz konusu münhasırlık ilişkisinde pazar kapama etkisinin yüksek olacağı yorumu yapılabilecektir.
- (137) İlaveten belirtmek gerekir ki OİB ile ZES arasında 2018-2023 dönemini kapsayan münhasırlık anlaşmasının O-5 üzerinde seyahat eden elektrikli araç kullanıcılarının şarj hizmetine erişimi ve alternatif şarj ağı işletmecilerinden hizmet alma imkânını kısıtlaması bakımından tüketici zararına neden olabileceği değerlendirilmektedir. Nitekim Kurum kayıtlarına 01.08.2024 tarih ve 54700 sayılı ile intikal eden ve Sezen Tuğba KOÇ tarafından yapılan başvuruda özetle; başvuru sahibinin elektrikli araç kullanıcısı olduğu, O-5'te seyahat ettiği sırada elektrikli aracını O-266 Savaştepe OHT'de şarj etmek istediği ancak anılan OHT'de bulunan ZES markalı şarj istasyonunun çalışmadığı, alternatif bir şarj işletmecisine ait şarj istasyonu olmaması sebebiyle başvuru sahibinin aracının şarjının biterek yolda mahsur kaldığı ve O-5'te farklı teşebbüslerin faaliyet göstermemesi sebebiyle ZES'in hizmet kalitesini artırma ihtiyacı hissetmediği ve

¹⁰¹ Taraflar arasında imzalanan sözleşmenin kapsamına bakıldığında münhasırlık hükmünün O-5 üzerinde yer alan 31 adet OKSİJEN'i kapsadığı ve yalnızca O3 Dilovası'nın ve O107 Bursa Batı'nın olduğu noktalarda şarj altyapısı kurulabilmesi için yeni elektrik iletim hattına ihtiyaç duyulmaması sebebiyle söz konusu OHT'lerin münhasırlık kapsamının dışında tutulduğu anlaşılmaktadır.

tüketicilerin başka bir işletmeciden hizmet alma özgürlüğünün önüne geçildiği ifade edilmiştir.

- (138) Yukarıda ifade edildiği üzere, OİB ile ZES arasında akdedilen yer sağlama sözleşmesinde yer alan münhasırlık koşulu ile tek alıcıya sağlama yükümlülüğü getirilmesi 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında değerlendirilebilmektedir. Bu noktada 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrası ve bu fıkra altında yer alan bentler incelendiğinde, Kanun'un 4. maddesi kapsamına giren anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararlarının Kanun hükümlerince muafiyet koşullarını taşıyıp taşımadığı önem arz etmektedir.
- (139) Bu kapsamda 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde birinci fıkrada sayılan şartların gerçekleşmesi halinde Kurulun belirli konudaki anlaşma türlerine grup olarak muafiyet tanıyabileceği hüküm altına alınmıştır. Kurul, bu hükme dayanarak 2002/2 sayılı Tebliğ'i yayımlamıştır.
- (140) OİB ile ZES arasında akdedilen sözleşme uyarınca getirilen münhasırlık hükmü grup muafiyeti açısından değerlendirildiğinde; 2002/2 sayılı Tebliğ'in 2. maddesinde "*Üretim ve dağıtım zincirinin farklı seviyelerinde faaliyet gösteren iki ya da daha fazla teşebbüs arasında belirli mal veya hizmetlerin alımı, satımı veya yeniden satımı amacıyla yapılan anlaşmalar*"ın yine bu Tebliğ'de sayılan koşulları taşıması koşuluyla 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesinin hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulacağı düzenlenmiştir. Öte yandan ilgili Tebliğ'in aynı maddesindeki "*Tek alıcıya sağlama yükümlülüğü içeren dikey anlaşmalarda muafiyet, alıcının dikey anlaşma konusu malları ve hizmetleri aldığı ilgili pazardaki payının %30'u aşmaması koşuluyla uygulanır.*" hükmüyle tek alıcıya sağlama yükümlülüğü öngören bir dikey anlaşmanın grup muafiyetinden faydalanabilmesi için alıcının anlaşma konusu malları veya hizmetleri aldığı pazardaki pazar payının %30'u aşmaması koşulu getirilmiştir. Bu kapsamda OİB'nin O-5 üzerinde sunduğu yer sağlama hizmetinin 01.06.2018-02.06.2022 döneminde münhasır olarak alıcısı konumunda bulunan ZES'in ilgili pazardaki pazar payının %30'dan fazla olduğu dikkate alındığında taraflar arasında akdedilen Kurulum Sözleşmesi'nin 2002/2 sayılı Tebliğ'den faydalanamayacağı anlaşılmaktadır.
- (141) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olan ve 2002/2 sayılı Tebliğ'in sağladığı grup muafiyetinden yararlanamayan OİB ile ZES arasındaki münhasır hükmü içeren sözleşmenin Kanun'un 5. maddesinde sayılan muafiyet koşullarını karşılayıp karşılamadığı da önem taşımaktadır. 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesine göre aşağıda belirtilen şartların tamamının varlığı halinde, teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birliği kararları 4. madde hükümlerinin uygulanmasından muaf olacaktır:
- a) *Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması,*
 - b) *Tüketicinin bundan yarar sağlaması,*
 - c) *İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması,*
 - d) *Rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmaması.*
- (142) Muafiyetin Genel Esaslarına İlişkin Kılavuz'un 20. paragrafında da "*Kanun belli tip veya türdeki rekabeti kısıtlayıcı anlaşmaları 5. madde koruması dışında bırakan bir düzenleme ihtiva etmemektedir. Teorik olarak 5. maddede yer alan koşulları sağlayan her türlü rekabeti kısıtlayıcı anlaşma ve hüküm muafiyet korumasından faydalanabilir.*" açıklaması yer almaktadır. Fakat gerek hukuken gerek iktisadi olarak doğası gereği rekabeti aşırı ölçüde sınırladıkları ve rekabet üzerindeki olumsuz etkilerini bertaraf

edecek nitelikte ekonomik faydalar yaratabilme ihtimallerin oldukça düşük olduğu varsayılan anlaşmaların muafiyet koşullarını sağlama ihtimalinin görece düşük olduğu kabul edilmektedir. Hangi tür kısıtlamaların bu kapsama girdiği konusunda ise geçmiş Kurul Kararları, grup muafiyet tebliğleri ve kılavuzlar yol gösterici olmaktadır. Dolayısıyla bir anlaşma rekabeti aşırı ölçüde sınırlıyorsa ve bu sınırlamayı bertaraf edebilecek seviyede ekonomik fayda sağlamıyorsa bu anlaşmanın 4054 sayılı Kanun çerçevesinde muafiyet koşullarını sağlayamayacağı kabul edilebilecektir.

- (143) Her ne kadar dosya kapsamında OİB tarafından gönderilen cevabi yazıda 2018 yılında şarj ağı altyapısının henüz başlangıç aşamasında olduğu, ZES'in bu pazarda faaliyet gösteren ilk teşebbüslerden biri olması sebebiyle O-5 üzerinde şarj istasyonları kurulumu ve işletilmesi sürecini yürütebilecek alternatif şarj ağı işletmecilerinin bulunmadığı, ZES'in aslında yeni ve gelişmekte olan bir pazarda risk alarak şarj ağı altyapısının gelişmesi bakımından yatırım yaptığı ve münhasırlık hükmünün de bu yatırımın karşılığını alabilmek için sözleşmeye eklendiği belirtilmişse de OİB ile ZES arasında akdedilen Kurulum Sözleşmesi'nin, ZES'e yaklaşık dört yıllık bir münhasırlık sağlaması dolayısıyla bu süreçte pazarı ZES'in rakiplerine tamamen kapatması sebebiyle, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (c) bendinde geçen "*c) İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması*" şartını karşılamadığı anlaşılmaktadır. Bu kapsamda OİB ve ZES arasında akdedilen Kurulum Sözleşmesi'ne, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamında muafiyet tanınmasının mümkün olmadığı değerlendirilmektedir.

1.3.2. Uzlaşma Sürecine ve İdari Para Cezasına İlişkin Değerlendirme

- (144) 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası; "*Bu Kanunun 4, 6 ve 7'nci maddelerinde yasaklanmış davranışlarda bulunanlara, ceza verilecek teşebbüs ile teşebbüs birlikleri veya bu birliklerin üyelerinin nihai karardan bir önceki mali yıl sonunda oluşan veya bunun hesaplanması mümkün olmazsa nihai karar tarihine en yakın mali yıl sonunda oluşan ve Kurul tarafından saptanacak olan yıllık gayri safi gelirlerinin yüzde onuna kadar idarî para cezası verilir.*" hükmünü amirdir.
- (145) Ceza Yönetmeliği 4. maddesinde idari para cezası belirlenirken öncelikle temel para cezasının hesaplanacağı; ardından ağırlaştırıcı ve hafifletici unsurlar göz önünde bulundurularak temel para cezasının artırılmasının ve/veya cezadan indirim yapılmasının söz konusu olacağı düzenlenmektedir.
- (146) 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin beşinci fıkrasında "*Soruşturmaya başlanmasından sonra Kurul, ilgililerin talebi üzerine veya resen, soruşturma sürecinin hızlı bitirilmesinden doğacak usuli faydaları ve ihlalin varlığına veya kapsamına ilişkin görüş farklılıklarını göz önüne alarak uzlaşma usulünü başlatabilir. Kurul, hakkında soruşturma başlatılan ve ihlalin varlığı ile kapsamını kabul eden teşebbüs veya teşebbüs birlikleri ile soruşturma raporunun tebliğine kadar uzlaşabilir.*", altıncı fıkrasında "*Bu çerçevede Kurul, hakkında soruşturma açılan taraflara, ihlalin varlığını ve kapsamını kabul ettikleri bir uzlaşma metni sunmaları için kesin bir süre verir. Verilen süre geçirildikten sonra yapılan bildirimler dikkate alınmaz. İhlal tespitinin ve idari para cezasının yer aldığı bir nihai kararla soruşturma sonlandırılır.*" ve yedinci fıkrasında "*Uzlaşma usulü sonucunda idari para cezasında yüzde yirmi beşe kadar indirim uygulanabilir.*" hükümleri yer almaktadır.
- (147) Uzlaşma Yönetmeliği'nin 5. maddesinin birinci fıkrasında ise "*Soruşturma tarafları uzlaşma taleplerini yazılı olarak Kuruma iletir. Kurul, 4 üncü maddenin ikinci fıkrasındaki hususları dikkate alarak bu talebi kabul veya ret edebileceği gibi varsa diğer tarafların*

da uzlaşma görüşmelerine davet edilmesine karar verebilir.” düzenlemesi bulunmaktadır.

- (148) Bu kapsamda OİB, 19.11.2024 tarihli ve 59179 sayılı yazı ile uzlaşma başvurusunda bulunmuştur. Söz konusu başvuru üzerine Kurul tarafından uzlaşma görüşmelerine başlanmasına karar verilmiştir.
- (149) Uzlaşma Yönetmeliği'nin 6. maddesinin beşinci fıkrası uyarınca yapılan görüşmede; ihlal isnadına dayanak oluşturan belgelere Soruşturma Bildiriminde yer verildiği belirtilerek, teşebbüse iddiaların içeriği, isnat edilen ihlalin niteliği, kapsamı ve süresi, sürecin uzlaşma ile sonuçlanması halinde uygulanabilecek indirim oranı ve verilebilecek idari para cezası aralığı hakkında bilgi verilmiştir.
- (150) OİB ile gerçekleştirilen uzlaşma görüşmesi ve teşebbüsün uzlaşma sürecinin devamı yönündeki talebi üzerine, 12.12.2024 tarihli ve 24-53/1171-MUA sayılı uzlaşma ara kararı alınmıştır. Söz konusu kararda, soruşturma sürecinin uzlaşma ile neticelenmesi halinde;

1. *Otoyol İşletme ve Bakım AŞ'nin sözleşmesel münhasırlık uygulaması ile 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğine,*
2. *Bu nedenle, Otoyol İşletme ve Bakım AŞ'ye 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik'in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, ikinci fıkrası, 5. maddesinin üçüncü fıkrasının (a) bendi ve 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca 2023 yılı gayrisafi geliri üzerinden %(.....) oranında olmak üzere 8.034.271,77-TL idari para cezası uygulanmasına,*
3. *4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin yedinci fıkrası ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılmasına Yönelik Soruşturmalarda Uygulanabilecek Uzlaşma Usulüne İlişkin Yönetmelik'in 4. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca uzlaşma usulü sonucunda teşebbüse verilecek idari para cezasında %25 oranında indirim uygulanmasına,*
4. *Bu kapsamda uzlaşma usulü sonucunda teşebbüse 2023 yılı gayrisafi geliri üzerinden nihai olarak %(.....) oranında ve 6.025.703,83-TL tutarında idari para cezası uygulanmasına,*
5. *Uzlaşma Yönetmeliği'nin 7. maddesinin birinci fıkrasının (e) bendi uyarınca, uzlaşma metninin Kuruma gönderilebilmesi için işbu ara kararın tebliğinden itibaren anılan teşebbüse 15 gün süre verilmesine,*
6. *Uzlaşma metninin suresi içinde gönderilmemesi halinde, Kurulun işbu ara kararıyla bağlı olmadığına"*

karar verilmiştir.

- (151) Bahse konu ara kararda ceza oranı belirlenirken yukarıda yer verilen mevzuat hükümleri dikkate alınarak, OİB bakımından dosya kapsamında elde edilen bilgiler ve belgeler sonucunda tespit edilen eylemler, “diğer ihlaller” kategorisinde değerlendirilmiş ve temel para cezası başlangıç oranı %(.....) olarak belirlenmiştir.
- (152) Ceza Yönetmeliği'nin 5. maddesinin üçüncü fıkrasında ise, ihlalin süresinin temel para cezasının tespitinde dikkate alınacağı öngörülmektedir. Belirtilen hükme göre temel

para cezasına esas oran; bir ila beş yıl arasında süren ihlallerde yarısı oranında, beş yıldan uzun süren ihlallerde ise bir katı oranında artırılacaktır. Soruşturma kapsamında ZES hakkında yapılan tespitlere bakıldığında ZES bakımından ihlale esas alınabilecek tarih aralığının 01.06.2018–02.06.2022 olduğu, dolayısıyla ihlalin süresinin bir yıldan uzun beş yıldan kısa sürdüğü tespit edilerek, temel para cezasına esas oran yarısı oranında arttırılmış, böylelikle %(.....) temel para cezası oranına ulaşılmıştır.

- (153) Dosya kapsamında Ceza Yönetmeliği'nin 6. maddesi çerçevesinde ağırlaştırıcı unsurun bulunmadığı değerlendirilmiştir. Ceza Yönetmeliği'nin 7. maddesinin birinci fıkrasında ise hafifletici unsurlar *“yasal yükümlülüklerin yerine getirilmesi haricinde incelemeye yardımcı olunması, ihlalde kamu otoritelerinin teşvikinin veya diğer teşebbüslerin zorlamasının bulunması, zarar görenlere gönüllü olarak tazminat ödenmesi, diğer ihlallere son verilmesi, ihlal konusu faaliyetlerin yıllık gayri safi gelirler içerisindeki payının çok düşük olması gibi haller”* şeklinde sayılmıştır. Söz konusu maddenin incelenmesinden hafifletici sebeplerin tahdidi olmadığı, somut olayın koşullarına göre farklı hafifletici sebeplerin dikkate alınabileceği anlaşılmaktadır. Bu çerçevede OİB'nin elektrikli şarj hizmeti faaliyeti gösteren teşebbüslerden elde ettiği gelirin toplam gayri safi gelirleri içindeki payının oldukça düşük olduğu %(.....)¹⁰² hususunun hafifletici unsur olarak kabul edilebileceği değerlendirilmiş olup, OİB'e uygulanacak para cezasında %30 oranında indirimle gidilerek uzlaşma indirimi öncesinde OİB'e uygulanacak para cezası oranı %(.....) olarak belirlenmiştir.
- (154) Uzlaşma Yönetmeliği'nin 8. maddesinin birinci fıkrasında;
“1) Uzlaşma tarafı, uzlaşma ara kararında bildirilen hususları kabul etmesi halinde, aşağıdaki unsurları içeren bir uzlaşma metni sunar:
 a) *Uzlaşma tarafının ihlalin varlığını ve kapsamını kabul ettiğine dair açık beyanı,*
 b) *Kurulun uzlaşma tarafına ihlal nedeniyle verebileceği azami idari para cezası oranı ve miktarı ile tarafın uzlaşma usulü çerçevesinde bu ceza oranını ve miktarını kabul ettiği,*
 c) *Uzlaşma tarafının hakkındaki iddialar konusunda yeterli derecede bilgilendirildiği ve kendi görüşlerini ve açıklamalarını aktarmak için tarafa yeterli imkan tanındığı,*
 ç) *İdari para cezasının ve uzlaşma metninde yer alan hususların uzlaşma tarafınca dava konusu yapılamayacağı.”*

hükmüne yer verilmiştir.

- (155) Uzlaşma ara kararına istinaden OİB tarafından süresi içinde sunulan uzlaşma metninde mezkûr kararda belirtilen hususlar kabul edilerek, teşebbüs hakkında yürütülen soruşturmanın uzlaşma ile sonlandırılması talep edilmiştir. OİB tarafından gönderilen uzlaşma metninin Uzlaşma Yönetmeliği'nin 8. maddesinin birinci fıkrasında yer alan tüm unsurları içerdiği tespit edilmiştir.
- (156) Uzlaşma Yönetmeliği'nin 9. maddesinin birinci fıkrasında ise; *“Uzlaşma metninin Kurum kayıtlarına girmesinden itibaren on beş gün içinde, Kurul tarafından ihlal tespitinin ve idari para cezasının yer aldığı bir nihai kararla ilgili taraf bakımından soruşturma sonlandırılır.”* denilmektedir.
- (157) Yukarıda yer verilen açıklamalar doğrultusunda, Kurulun yukarıda belirtilen uzlaşma ara kararı ile OİB tarafından sunulan uzlaşma metni çerçevesinde Ceza Yönetmeliği

¹⁰² OİB'nin 2023 yılında elektrikli şarj cihazları üzerinden elde ettiği gelirin 2023 yılı toplam cirosuna oranının %(.....) olduğu ifade edilmiştir.

kapsamında hesaplanan idari para cezasının %25 oranında indirilmesi, teşebbüse 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiği gerekçesiyle 2023 yılı gayri safi geliri üzerinden %(.....) oranında idari para cezası uygulanması ve yürütülen soruşturmanın uzlaşma usulü ile sonlandırılmasına karar verilmiştir.

J. SONUÇ

(158) Rekabet Kurulunun 04.07.2024 tarihli ve 24-28/679-M kararı 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesinin ihlal edilip edilmediğinin tespitine yönelik olarak yürütülen soruşturma kapsamında 12.12.2024 tarih ve 24-53/1171-MUA sayılı uzlaşma ara kararına istinaden Otoyol İşletme ve Bakım AŞ tarafından gönderilen uzlaşma metni 02.01.2025 tarih ve 60972 sayı ile süresi içinde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir. Uzlaşma metinlerinde ihlalin varlığı ve kapsamı ile uzlaşma ara kararında öngörülen azami idari para cezası oranları ve tutarları teşebbüsler tarafından açıkça kabul edilmiş olup

1. Otoyol İşletme ve Bakım AŞ'nin sözleşmesel münhasırlık uygulaması ile 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun'un 4. maddesini ihlal ettiğine,
2. Bu nedenle, Otoyol İşletme ve Bakım AŞ'ye 4054 sayılı Kanun'un 16. maddesinin üçüncü fıkrası ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılması Halinde Verilecek Para Cezalarına İlişkin Yönetmelik" in 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendi, ikinci fıkrası, 5. maddesinin üçüncü fıkrasının (a) bendi ve 7. maddesinin birinci fıkrası uyarınca 2023 yılı gayrisafi geliri üzerinden %(.....) oranında olmak üzere 8.034.271,77-TL idari para cezası uygulanmasına,
3. 4054 sayılı Kanun'un 43. maddesinin yedinci fıkrası ve "Rekabeti Sınırlayıcı Anlaşma, Uyumlu Eylem ve Kararlar ile Hâkim Durumun Kötüye Kullanılmasına Yönelik Soruşturmalarda Uygulanabilecek Uzlaşma Usulüne İlişkin Yönetmelik" in 4. maddesinin dördüncü fıkrası uyarınca uzlaşma usulü sonucunda teşebbüse verilecek idari para cezasında %25 oranında indirim uygulanmasına,
4. Bu kapsamda uzlaşma usulü sonucunda teşebbüse 2023 yılı gayrisafi geliri üzerinden nihai olarak %(.....) oranında ve 6.025.703,83-TL tutarında idari para cezası uygulanmasına,
5. Böylece Rekabet Kurulunun 04.07.2024 tarihli ve 24-28/679-M sayılı kararı uyarınca yürütülen soruşturmanın Otoyol İşletme ve Bakım AŞ'ye yönelik münhasırlık iddiaları bakımından uzlaşma usulü ile sonlandırılmasına

25-01/8-6

gerekçeli kararın tebliğinden itibaren 60 gün içinde Ankara İdare Mahkemelerinde yargı yolu açık olmak üzere OYBİRLİĞİ ile karar verilmiştir.