

Rekabet Kurumu Başkanlığı,

REKABET KURULU KARARI

Dosya Sayısı : 2022-6-043
Karar Sayısı : 23-60/1159-414
Karar Tarihi : 21.12.2023

(Muafiyet)

A. TOPLANTIYA KATILAN ÜYELER

Başkan : Birol KÜLE
Üyeler : Ahmet ALGAN (İkinci Başkan), Hasan Hüseyin ÜNLÜ,
Ayşe ERGEZEN, Cengiz ÇOLAK, Berat UZUN

B. RAPORTÖRLER: Elif Sıdika SARI YILDIZ, Enes YASAN, Alican KORKMAZ,
Mehmet Fatih BAŞARICI, Mustafa Caner GÜREL,
Enes PAYLAŞAN, Meliha CEYLAN, Gizem ÖZSÖZ

C. BİLDİRİMDE

BULUNAN

: - Trugo Akıllı Şarj Çözümleri San. ve Tic. AŞ
Temsilcileri: Av. M. Toğan TURAN, Av. Gülçin DERE,
Av. A. Kansu AYDOĞAN YEŞİLALTAY, Av. Oğulcan HALEBAK
Av. İrem DEYNELİ
Orjin Maslak Eski Büyükdere Cad. No:27 K:11 34485
Maslak/İstanbul

- (1) **D. DOSYA KONUSU:** Trugo Akıllı Şarj Çözümleri Sanayi ve Ticaret AŞ ile Shell & Turcas Petrol AŞ'nin yüksek performanslı şarj ağı kurmak için imzalamış olduğu stratejik iş ortaklığı sözleşmesi ve eklerine ilişkin muafiyet tanınması talebi.
- (2) **E. DOSYA EVRELERİ:** Rekabet Kurumu (Kurum) kayıtlarına 27.12.2022 tarih ve 34145 sayılı ile intikal eden ve Trugo Akıllı Şarj Çözümleri San. ve Tic. AŞ (TRUGO) tarafından yapılan başvuruda, TRUGO ile Shell&Turcas Petrol AŞ (SHELL) arasında imzalanmış "Şarj Ağı İşletmecileri Arasında Yapılacak İş Birliği Sözleşmesi" (Şarj Ağı Sözleşmesi) ve eklerine 4054 sayılı Rekabetin Korunması Hakkında Kanun (4054 sayılı Kanun) kapsamında bireysel muafiyet tanınması talebinde bulunulmuştur.
- (3) Dosya kapsamında eksikliklerin giderilmesi için TRUGO'dan 31.01.2023 tarihli ve 58304 sayılı, 07.07.2023 tarihli ve 67824 sayılı, 11.08.2023 tarihli ve 70257 sayılı, 10.11.2023 tarihli ve 76873 sayılı yazılar ile bilgi ve belge talep edilmiştir. Ek olarak bildirim konusu Şarj Ağı Sözleşmesi'nin tarafı olan ve TRUGO'nun rakibi konumunda bulunan; Eşarj Elektrikli Araçlar Şarj Sistemleri AŞ (EŞARJ), Gersan Elektrik AŞ (GERSAN), Zes Solar Enerji Tedarik ve Ticaret AŞ (ZES SOLAR), Evs Elektrikli Şarj Sistemleri Sanayi ve Ticaret AŞ (EVS), Zebra Elektronik AŞ'den (ZEBRA) ve ayrıca Şarj Ağı Sözleşmesi tarafı SHELL'in rakibi konumunda bulunan Petrol Ofisi AŞ (PO), OPET Petrolcülük AŞ (OPET), BP Petrolleri AŞ (BP), Güzel Enerji Akaryakıt AŞ (GÜZEL ENERJİ), Aytemiz Akaryakıt Dağıtım AŞ (AYTEMİZ), TP Petrol Dağıtım AŞ (TP) ile Türkiye'nin Otomobili Girişim Grubu Sanayi ve Ticaret AŞ (TOGG), WAT Mobilite Çözümleri AŞ (WAT) ve Otojet Enerji San. ve Tic. AŞ'den (OTOJET) bilgi ve belge talep edilmiştir. Söz konusu teşebbüslerden bilgi ve belge taleplerine istinaden gönderilen cevabi yazılar muhtelif tarihlerde Kurum kayıtlarına intikal etmiştir.
- (4) Yapılan inceleme sonucunda düzenlenen 13.12.2023 tarih ve 2022-6-043/MM sayılı Muafiyet Raporu görüşülerek karara bağlanmıştır.

- (5) **F. RAPORTÖR GÖRÜŞÜ:** İlgili raporda; TRUGO ile SHELL arasında akdedilen Şarj Ağı İşletmecileri Arasında Yapılacak İş Birliği Sözleşmesi ve Hizmet Tedariki Sözleşmesi'ne;

- 4054 sayılı Kanun'un 8. maddesi çerçevesinde menfi tespit belgesi verilemeyeceği,
- Söz konusu uygulamaya aynı Kanun'un 5. maddesi kapsamında bireysel muafiyet tanınabileceği,

ifade edilmiştir.

G. İNCELEME VE DEĞERLENDİRME

G.1. İlgili Teşebbüsler

G.1.1. TRUGO

- (6) TRUGO, elektrik enerjisiyle çalışan her türlü araç bataryalarına yönelik yurt içinde ve yurt dışında şarj istasyonları kurmak, işletmek, kiraya vermek ve bayilikler vermek; elektrik enerjisiyle çalışan her türlü aracın ihtiyaç duyacağı makine, ekipman ve parçaların ticaretini, ithalatını, ihracatını, üretimini, satışını, dağıtımını, tedarikini ve pazarlamasını yapmak, elektrik enerjisiyle çalışan her türlü araç bataryalarına yönelik şarj istasyonlarında yetkili kurum ve kuruluşlarca sunulan ödeme servisi hizmetleri vasıtasıyla batarya dolun hizmetleri sunmak üzere TOGG tarafından 01.12.2021 tarihinde kurulmuştur. TOGG, TRUGO'nun %(.....) oranında hissesine sahiptir.

G.1.2. TOGG

- (7) Fikri mülkiyet haklarına sahip, küresel bir mobilite markası yaratma hedefi ile AG Anadolu Grubu Holding AŞ, BMC Otomotiv Sanayi ve Tic. AŞ, Turkcell Gayrimenkul Hizmetleri AŞ (TURKCELL), Kök Ulaşım Taşımacılık AŞ, Vestel Elektronik San. ve Tic. AŞ, Türkiye Odalar ve Borsalar Birliği ortaklığında 25.06.2018 tarihinde kurulan TOGG, elektrikli ve bağlantılı araçlar tasarlamakta ve bu araçlar etrafında bir mobilite ekosistemi inşa etmektedir. TOGG, bu ekosistem sayesinde geniş kitlelerin hayatını kolaylaştırmayı, emisyonları sıfırlayarak sürdürülebilir bir gelecek yaratmayı hedeflemektedir.
- (8) (.....). Aynı zamanda TOGG, elektrikli araçlar için batarya üreten SIRO Silk Road Temiz Enerji Depolama Teknolojileri San. ve Tic. AŞ (SIRO) hisselerinin %(.....)'sine sahiptir. SIRO, 27.09.2021 tarihinde TOGG ve Farasis Energy (Gan Zhou) Co. Ltd. (Farasis) tarafından kurulmuştur.

G.1.3. SHELL

- (9) Turcas Petrol AŞ, 2005 yılında The Shell Company of Turkey Ltd. ile akaryakıt ve madeni yağların perakende ve ticari satışı, pazarlama ve dağıtım alanlarında bir ortak girişim sözleşmesi imzalamıştır. Bunu takiben, Turcas Petrol AŞ'nin %(.....) hissedarı olduğu SHELL, 01.07.2006 tarihinde faaliyete geçmiştir. SHELL, Türkiye çapında 1.150'yi aşan akaryakıt istasyonu ve 2021 yılında gerçekleştirdiği toplam (.....) TL cirosu ile akaryakıt sektöründe faaliyet göstermektedir. SHELL, nihai olarak petrol ve doğal gazın araştırılması, üretilmesi, rafine edilmesi ve pazarlanması ile kimyasalların üretimi ve pazarlanması konularında uzmanlığa sahip çok uluslu enerji şirketi Shell Plc'nin kontrolündedir.
- (10) SHELL'in akaryakıt ve oto gazın depolanması alanlarında faaliyet gösteren; (.....) ünvanlı iştirakleri bulunmaktadır.

G.2. Sektöre İlişkin Bilgiler

- (11) Küresel çapta yaşanan iklim krizi ve enerji kaynaklarının tükenme riski doğaya ve çevreye daha az zarar veren tüketim olanakları arayışını artırmaktadır. Ülkeler karbon emisyon oranlarını azaltma hedefleri doğrultusunda elektrikli araç üretimini ve kullanımını teşvik etmektedirler. Küresel çapta üretim ve kullanım açısından yükselen trende sahip elektrikli araçlar çalışma prensibi bakımından; bataryalı elektrikli araçlar, hibrit elektrikli araçlar ve yakıt hücreli elektrikli araçlar olmak üzere üçe ayrılmaktadır.¹ Bu çerçevede;
- Bataryalı elektrikli araçlarda, konvansiyonel (içten yanmalı) motor bulunmamakta, araç tüm tahrik yeteneğini elektrik motorundan sağlamaktadır.² Bataryalı elektrikli araçlarda harici bir güç kaynağı aracılığıyla yeniden şarj edilebilen bataryalar bulunmaktadır. Bataryalı elektrikli 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 elektrikli motor birlikte yer almaktadır. Hibrit araçların frenleme sistemiyle şarj edilebilen küçük bir aküsü bulunmaktadır. Plug-in (kablolu) hibritler ise bataryalı elektrikli araçlar gibi harici bir güç kaynağı ile şarj edilebilir niteliktedir. Bununla birlikte kablolu hibrit araçlara yakıt girişi de sağlanabilmektedir. Kablolu hibrit araçlarda sadece elektrik enerjisi kullanımında araç marka/modeline göre menzilin 45-55 km olduğu görülmektedir.³ Kablolu hibrit araçların hareketi içten yanmalı motor ile gerçekleştirildiğinde emisyon salınımı oluşmaktadır.
 - Yakıt hücreli 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 gerçekleşmemektedir.⁴ Yakıt hücreli elektrikli araçların çalışabilmesi için hidrojen dolumu gerçekleştirilmekte, elektrik ile şarj olmamaktadır.
- (12) Yukarıda şarj edilebilir olduğu ifade edilen bataryalı elektrikli araçlar ve kablolu hibritlerin, kısaca elektrikli araçların⁵ şarj olabilmeleri için elektrik şebekesine bağlı bir şarj istasyonuna takılması gerekmektedir. Evde, işyerinde veya halka açık şarj istasyonlarında bu işlem gerçekleştirilebilmektedir. Elektrikli araç şarj istasyonları akım türüne göre; alternatif (AC) ve doğrusal (DC) olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. AC şarj istasyonları da Tip 1 ve Tip 2 olmak üzere kendi içerisinde ikiye ayrılmaktadır. AC Tip 1 şarj istasyonları; Amerika ve Asya bölgelerindeki elektrikli araçlarda kullanılmakta, 7.4 kW ile ortalama 17 saat dolum süresi sunmaktadır. AC Tip 2 şarj istasyonları ise Avrupa bölgelerindeki elektrikli araçlarda kullanılmakta, evde 22 kW, ortak alanlarda bulunan şarj istasyonlarında ise 43 kW ile ortalama 8 saat dolum süresi sunmaktadır.⁶

¹ GÜRAY, Bora Şekip; MADAN, Ersin; "Türkiye Elektrikli Araçlar Görünümü 2021 Raporu", Sabancı Üniversitesi IICEC, Şubat 2022, s.49.

² A.g.e. s.49

³ Örnek olarak; sadece batarya enerjisi kullanıldığında plug-in (kablolu) hibrit Range Rover'in 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%B1d%C4%B1%C4%9F%C4%B1%20bir%20ara%C3%A7%20B1r.>] Erişim Tarihi:19.07.2023

⁴ Hidrojen Yakıtlı Otomobiller, Elektrikli Otomobillere Rakip Olabilir mi? [<https://otomobiliyorsun.com/2021/05/07/hidrojen-yakitlar-hakkinda-bilgiler/>] Erişim Tarihi: 07.04.2023

⁵ "Elektrikli araç" ifadesi, şarj edilebilir elektrikli araçları karşılamak üzere kullanılmaktadır.

⁶ [<https://www.ucay.com.tr/blog/elektrikli-arac-sarj-suresi/>] Erişim Tarihi:19.07.2023

DC şarj istasyonlarında kullanılan kablo tipleri ise CHAdeMO ve CCS Tipi Şarj Konektörleri şeklinde ikiye ayrılmaktadır. CHAdeMO Tipi Şarj Konektörü Asya bölgesindeki araçlarla uyumlu olup 100 kW'a kadar şarj imkanı sunmaktadır. CCS Tipi Şarj Konektörü ise Avrupa ve ABD'deki araçlar ile uyumlu olup 350 kW'a kadar şarj imkanı sağlamaktadır.⁷

- (13) Dosya kapsamında TRUGO tarafından sağlanan bilgilere göre, şarj istasyonları/cihazları AC, DC ve HPC olarak üçe ayrılmakta, söz konusu şarj cihazları dolun süresi⁸ ve hizmet bedelleri açısından farklılık göstermektedir. Bu çerçevede;
- AC bir cihazın kapasitesi 11-22 kW arasında ve ortalama bir bataryayı şarj etme süresi 4-8 saat arasındadır. kW başı fiyat ise 6-7 Türk Lirasıdır.
 - DC bir cihazın kapasitesi ise 50-60 kW arasında ve ortalama bir bataryayı şarj etme süresi ise 1-1,5 saat arasındadır. kW başı fiyat 7-8 Türk Lirasıdır.
 - HPC (DC) bir cihazın kapasitesi 120-350 kW arasındadır ve ortalama bir bataryayı şarj etme süresi ise 15-25 dakika civarındadır. kW başı fiyat 8-10 Türk Lirasıdır.
- (14) TRUGO'nun internet sitesinde TRUGO şarj cihazlarının 180 kW ve 300 kW akım gücüne sahip oldukları ve ücret tarifesinin 7,99 Türk Lirası olduğu görülmektedir.⁹ Küresel çapta elektrikli araçların şarj edilmesi bakımından tercih edilen akım türlerine aşağıda yer verilmektedir:

Tablo-1: Küresel Çapta Tercih Edilen Akım Türlerinin Oransal Dağılımı

Akım Türü	kW Aralığı	Kullanım Oranı (%)
AC (Yavaş Şarj)	11 – 22 kW	55
DC (Hızlı Şarj)	50 – 60 kW	30
DC (HPC Şarj)	120 – 350 kW	15

Kaynak: TRUGO cevabi yazı

- (15) Elektrikli araç üretimi ve kullanımının artması ile araçların daha hızlı şarj edilebildiği DC şarj istasyonlarının sayısında da artış olacağı ve bu çerçevede yatırımların artacağı söylenebilecektir. Nitekim bildirim konu Şarj Ağı Sözleşmesi kapsamında kurulumu yapılacak tüm elektrikli araç şarj ünitelerinin HPC (DC) (120 kW ve üzeri) olacağı, kurulumu yapılacak olan HPC (DC) ünitelerin, en yüksek kapasite ve maliyetli AC üniteler ile kıyaslandığında dahi en az (.....) yüksek yatırım ve altyapı maliyetlerine sahip olacağı belirtilmektedir.
- (16) Dosya kapsamında TRUGO ve SHELL arasında yapılan elektrikli araç şarj istasyonu kurulumuna ilişkin işbirliği incelenmektedir. Bu çerçevede TRUGO'nun rakibi konumunda bulunan ve Türkiye'de kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar ve şebeke paylarına ilişkin bilgilere aşağıda yer verilmektedir:

⁷ [<https://www.ucay.com.tr/blog/elektrikli-arac-sarj-suresi/>] Erişim Tarihi:19.07.2023

⁸ Şarj Dolun Süresi (h) = Aracın Batarya Kapasitesi (kWh) / Soket Gücü (kW)

⁹ [<https://trugo.com.tr/price/>], Erişim Tarihi: 13.10.2023

Tablo-2: Aralık 2022 Tarihi İtibarıyla Türkiye’de Kamuya Açık Elektrikli Araç Şarj İstasyonlarının Kurulumu ve İşletilmesi Pazarında TRUGO’nun En Büyük Beş Rakibinin Pazar ve Şebeke Payları

Teşebbüs	Pazar Payı (%)	Şebeke Payı (AC – Adet ve %)	Şebeke Payı (DC – Adet ve %)
ZES Dijital Tic. AŞ (ZES)	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
EŞARJ	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
EVS (Sharz.net)	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
ZEBRA (Voltrun)	(.....)	“Diğer” başlığına dahil edilmiştir.	“Diğer” başlığına dahil edilmiştir.
GERSAN (G-Charge)	(.....)	“Diğer” başlığına dahil edilmiştir.	“Diğer” başlığına dahil edilmiştir.
Diğer ¹⁰	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
Toplam	100	(.....)adet	(.....)adet

Kaynak: Bildirim Formu

- (17) Yukarıda yer verilen tabloda görülebileceği üzere, bildirim yapıldığı Aralık 2022 tarihi itibarıyla Türkiye’de kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarında ZES’in %(.....), EŞARJ’ın %(.....), EVS’nin %(.....), ZEBRA’nın %(.....) ve GERSAN’ın %(.....) pazar payına sahip olduğu görülmektedir.¹¹ Bildirim Formunda, ZES’in Zorlu Enerji Dağıtım AŞ ile EŞARJ’ın ise Enerjisa Enerji AŞ ile dikey bütünleşik yapıda faaliyet gösterdiği; bu tip dikey bütünleşik teşebbüslerin kurulum yapılacak alanlardaki trafoların kapasite yetersizliklerinde pazardaki rakiplerine göre çok daha avantajlı konumda oldukları belirtilmiştir. Ayrıca yukarıda yer verilen pazar paylarının kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonlarına erişim sağlamaları için müşterilere yönelik abonelik hizmetleri sunumu pazarı için de geçerli olabileceği belirtilmektedir. Bununla birlikte ilgili pazarın yapısındaki değişimin ortaya konulabilmesi açısından, TRUGO’nun 01.11.2023 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazısında yer alan, Ekim 2023 tarihi itibarıyla Türkiye’de kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarında faaliyet gösteren teşebbüslerin pazar payı verileri aşağıdaki tabloda sunulmaktadır.

Tablo-3: Ekim 2023 Tarihi İtibarıyla Türkiye’de Kamuya Açık Elektrikli Araç Şarj İstasyonlarının Kurulumu ve İşletilmesi Pazarında TRUGO’nun En Büyük Beş Rakibinin Pazar ve Şebeke Payları

Teşebbüs	Pazar Payı (%)	Şebeke Payı (AC)	Şebeke Payı (DC)
ZES	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
EŞARJ	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
EVS (Sharz.net)	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
ZEBRA (Voltrun)	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
Diğer (TRUGO dâhil) ¹²	(.....)	(.....)adet %(.....)	(.....)adet %(.....)
Toplam	100,00	(.....)adet	(.....)adet

Kaynak: Cevabi Yazı

¹⁰ Başvuruda ayrıca, beş büyük rakip dışında pazarda hâlihazırda şarj ağı işletmeci lisansına sahip 66 adet teşebbüs bulunduğu, ilgili teşebbüslerin pazar payları toplamının %(.....) olarak tahmin edildiği belirtilmektedir.

¹¹ Bu hususta herhangi bir sektör araştırması bulunmaması nedeniyle pazar payı bilgileri tarafların tahminlerine dayanmaktadır.

¹² Bkz. dipnot 10.

- (18) Yukarıda yer verilen tablolarda, yaklaşık bir yıllık dönemde kamuya açık AC şarj istasyonu sayısının 3 kat, DC şarj istasyonu sayısının 6,5 kat arttığı görülmektedir. Bu durum pazarın büyümeye açık olduğunu, TRUGO'nun rakiplerinin pazar paylarındaki oransal değişimler ise pazarın dinamik yapısını göstermektedir.
- (19) Başvuruda şarj istasyonlarında kullanılan cihaz teknolojisinin hızla gelişmekte olduğu; bu nedenle mevcut cihazların hızla güncelliğini kaybetmesinin ve müşteri memnuniyetinde bir azalmanın muhtemel olduğu belirtilmektedir. Kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarının sürekli yenilenme ve gelişme gösterdiği, ilgili pazardaki doygunluk seviyesinin düşük olduğu ifade edilmektedir. Bu kapsamda müşteri memnuniyetini sağlamak ve teknolojik gelişmeleri yakalayabilmek için ciddi bir yatırım gerektiği, altyapısı ile birlikte bir adet hızlı şarj istasyonu (HPC) kurulum maliyetinin yaklaşık olarak (.....) olduğu, uzaktan takip ve otomatik kontrol sistemlerinin kurulmasının ise yıllık en az (.....) maliyeti olacağı eklenmiştir. Ayrıca şarj istasyonu kullanıcılarının ihtiyaçlarına yönelik destek sağlanması, arıza bildirimlerinin alınması gibi hususlar için çağrı merkezi kurulması, arızaların takibi/onarımı için servis hizmetleri ve operasyonun geliştirilmesi adına yetkin personel istihdamı gerçekleştirilmesi maliyetleri artırıcı unsurlar olarak ifade edilmektedir.
- (20) Türkiye'de hem elektrikli araç üretimi pazarı hem de kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu işletme pazarı henüz gelişme aşamasındadır.¹³ 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. Nitekim son yıllarda Türkiye'de elektrikli araç satışlarında artış olduğu gözlemlenmektedir. Bu kapsamda trafiğe yeni kaydı yapılan elektrikli araç sayısı 2019 yılında 247 adet iken, 2020'de 1.623 adede, 2021'de ise 3.587 adede ulaşmıştır.¹⁴ Türkiye İstatistik Kurumu verilerine göre, Türkiye'de 2022 yılı içinde trafiğe kaydı yapılan elektrikli motora sahip otomobillerin kaydedilen toplam otomobil sayısına oranı %1,4 olup adet bazında 2022 yılında trafiğe kaydı yapılan 566.280 adet otomobilin, 8.312 adedini elektrikli otomobiller oluşturmaktadır.¹⁵ Veri dönem içindeki trafiğe tescil edilen elektrikli araçların aynı dönemdeki tescil sayısına oranı 2023 yılı Ocak-Ekim ayları arası için %5,9 iken, aynı ayları kapsar 2022 yılı oranı %1,0; 2022 yılının tamamı için %1,4 oranında gerçekleşmiştir.¹⁶ Bu doğrultuda Türkiye'de elektrikli araçlara olan talebin arttığı, bu durumunda kamuya açık elektrikli şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarını etkileyeceği, elektrikli araçlar ile şarj istasyonlarının birbirlerini beslediği söylenebilecektir. Türkiye'de 2025 yılında 30 bin adedin üzerinde halka açık şarj soketine ihtiyaç olacağı, bunlardan 8 bin adedinin ise hızlı şarj hizmeti sunacağı öngörülmektedir.¹⁷

¹³ Kurulun 08.07.2021 tarihli ve 21-34/465-235 sayılı *BP Europa/Daimler* kararı.

¹⁴ T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Teknoyatırım, [<https://sarjdestek.sanayi.gov.tr/turkiye-icin-elektrikli-arac-sarj-altyapisi>] Erişim Tarihi: 21.07.2023

¹⁵ Türkiye İstatistik Kurumu, Motorlu Kara Taşıtları Aralık 2022, [<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Aralik-2022-49436>] Erişim Tarihi: 17.03.2023

¹⁶ Türkiye İstatistik Kurumu, Motorlu Kara Taşıtları Ekim 2022, [<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Ekim-2022-45713>]; Türkiye İstatistik Kurumu, Motorlu Kara Taşıtları Ekim 2023 [<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Motorlu-Kara-Tasitlari-Ekim-2023-49430>] Erişim Tarihi: 10.12.2023

¹⁷ T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Teknoyatırım, [<https://sarjdestek.sanayi.gov.tr/turkiye-icin-elektrikli-arac-sarj-altyapisi>] Erişim Tarihi: 21.07.2023

- (21) Elektrikli araç şarj cihazlarına ilişkin olarak gerek mali gerekse de operasyonel açıdan küresel olarak karşılaşılabilen giriş engelleri olduğu değerlendirilmektedir. Kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarındaki engel ve zorlukların 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 gelişimden dolayı yapılacak yatırımın süreklilik arz etmesi gelmektedir.
- (22) Kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarındaki yasal giriş engellerinin başında ise; ilgili pazarda faaliyette bulunabilmek için Enerji Piyasası Denetleme Kurumu (EPDK) tarafından verilen şarj ağı işletmeci lisansına sahip olunması gelmektedir. Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nin¹⁸ "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 olmaması¹⁹,*
- 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."*
- (23) 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 ünvanı, tescilli markası ve en fazla 49 yıla kadar verilen lisans süresi EPDK'nın internet sayfasında duyurulur.
- (24) 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, lisansın yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde, en az elli adet şarj ünitesi kurması, kurulan şarj istasyonlarından en az yüzde beşi ile otoyollar ve devlet yollarında yer alan şarj ünitelerinin en az yüzde ellisinin DC 50 kW ve üzeri güçteki şarj ünitesi niteliğinde olması zorunluluğu getirilmiştir. Bu doğrultuda şarj ağı işletme lisansı alan teşebbüslerin Türkiye çapında akaryakıt istasyonları bulunan akaryakıt dağıtım şirketleri ile işbirliği yapmaları, ilgili hükümdeki süre, adet, ilçe şartları düşünüldüğünde; lisans sahibinin şarj istasyonlarının kurulması bakımından gerçekleştireceği lokasyon analizi açısından kolaylık sağlayabilecektir.

¹⁸ 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>]

¹⁹ 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.

G.3. İlgili Pazar

G.3.1. İlgili Ürün Pazarı

- (25) Şarj istasyonları kullanım alanlarına göre temel olarak “halka açık” ve “özel veya kısıtlı kullanım” şeklinde tanımlanmaktadır.²⁰ Örneğin bir site içerisinde kurulan şarj istasyonu sadece o site sakinlerinin ihtiyacına yönelik kurulduğu için “özel veya kısıtlı kullanım” statüsünde kalmaktadır ve bundan dolayı “halka açık” olarak değerlendirilememektedir. Kamuya açık elektrikli şarj istasyonları ise temelde tamamen elektrikli araç ve haricen şarj edilebilir plug-in hibrit araç sahiplerinin araçlarını şarj edebilmesi için akaryakıt istasyonları, dinlenme tesisleri, AVM otoparkları, park alanları, havalimanı otoparkları vb. bulunan herkesin kullanımına açık şarj cihazlarını ifade etmektedir. Elektrikli araç sahiplerinin öncelikli ihtiyacının güzergâhları üzerinde ya da ulaşacakları noktalarda şarj istasyonu bulmak olduğu değerlendirilmektedir. Bu kapsamda kamuya açık elektrikli şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarında marka bilinirliğinin tüketici nezdinde önemli bir karşılığı henüz bulunmamaktadır. Bu doğrultuda kamuya açık elektrikli şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarında marka bilinirliğinin talep ikamesi hususunda bir etken olmadığı, buna karşın markanın standart olarak sunduğu yan hizmetler, cihaz gücü, hizmet güvenliği, lokasyon vb. kriterlerin tüketici tercihlerini etkileyeceği değerlendirilmektedir.
- (26) Dosya kapsamında Türkiye’de kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu işleten en büyük beş teşebbüsten bilgi talep edilmiştir. Bu çerçevede EŞARJ’dan gelen cevabi yazıda, şarj ünitelerinin yavaş şarj ve hızlı şarj olarak iki ayrıldığı; buna göre hızlı şarjın elektrikli araca en az 50 kW güç sağladığı, hızlı şarj için ayrıca DC ve HPC gibi bir ayrımın bulunmadığı belirtilmektedir. Ek olarak DC ve HPC ayrımının piyasada oluşan teamüllerden kaynaklandığı, bu kapsamda 22 kW’a kadar güç ileten şarj istasyonlarının AC, 22 kW’ın üstünde güç ileten istasyonların DC, 50 kW’ın üstünde güç ileten istasyonların ise HPC olarak adlandırıldığı ifade edilmektedir. EVS’den gelen cevabi yazıda ise, şarj ünitelerinin şarj edebilme güçlerinin AC ünitelerde 7.4 kW, 11.4 kW, 22 kW; DC ünitelerde 50 kW, 100 kW, 120 kW, 180 kW ve üzeri ile 300 kW ve üzeri olmak üzere değiştiği ifade edilmektedir. Bu kapsamda hızlı ve yavaş şarj ayrımının elektrikli araç sahiplerinin araçlarını şarj etme süresini etkileyen akım gücüne göre yapıldığı görülmektedir. Buna göre geleneksel araçların yakıt dolum süresine kıyasla daha uzun sürede şarj edilen elektrikli araçlar bakımından, istasyonların şarj sürelerinin kullanıcıların tercihleri üzerinde etkili olabileceği değerlendirilmektedir.
- (27) AC ve DC şarj cihazlarının maliyet oranlarına ilişkin EŞARJ tarafından gönderilen bilgilerde; AC ünitelerin (.....) birim, 60 kW’a kadar DC ünitelerin (.....) birim ve 60 kW üstü DC ünitelerin (.....) birim olarak değerlendirilebileceği görülmektedir. Teşebbüs tarafından sunulan bilgilerde ayrıca, tarifelerin belirlenmesinde tek değişkenin ünitelere ait akım türleri olmadığı; şarj hizmet fiyatlarının, (.....) dikkate alınarak belirlendiği ifade edilmektedir.
- (28) Yukarıda aktarıldığı şekilde AC ve DC üniteler arasında yapısal farklar ve maliyet farkları bulunmakla birlikte arz yönünden; ilgili mevzuat, teknik gereksinimler ve ticari koşullar nedeniyle teşebbüslerin genel olarak hem AC hem de DC istasyonlar sunabildiği görülmektedir. Talep yönünden ise elektrikli araç kullanıcılarının, ilgili konum, zaman ve kişisel/teknik ihtiyaçları çerçevesinde hem AC hem de DC ünitelerden faydalanabildiği gözlemlenmektedir.

²⁰ Kurulun 08.07.2021 tarih ve 21-34/465-235 sayılı *BP Europa/Daimler* kararı.

- (29) Bu çerçevede, elektrikli araçların bataryalarının şarj bakımından akım güçlerine göre farklı imkânların varlığı sebebiyle ilgili pazarın “kamuya açık elektrikli araç hızlı şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi” ve “kamuya açık elektrikli araç yavaş şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi” gibi alt kırılımlara ayrılabilir olması mümkün ise de dosya kapsamında, bildirim konu Şarj Ağı Sözleşmesi’nin esasında kamuya açık şarj istasyonu kurulmasına ilişkin olması, şarj hizmetleri pazarının gelişmekte olan bir pazar olması ve şarj hizmetleri pazarındaki her türlü gelişmenin elektrikli araç pazarı üzerinde doğrudan etkisinin bulunması sebepleriyle ilgili ürün pazarı, daha geniş bir şekilde “kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonlarına erişim sağlamaları için müşterilere yönelik abonelik hizmetleri sunumu pazarı” olarak tanımlanmıştır.

G.3.2. İlgili Coğrafi Pazar

- (30) Mevcut dosyada kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi faaliyetleri gösteren teşebbüslerin Türkiye genelinde faaliyet göstermesi ve ülke genelindeki rekabet koşullarında bölgeler bazında belirgin farklılıklar olmaması nedeniyle ilgili coğrafi pazarın “Türkiye” olarak belirlenebileceği değerlendirilmekte beraber alternatif pazar tanımları ulaşılabilecek sonucu değiştirmeyeceğinden ilgili coğrafi pazar tanımlanmasına gerek görülmemiştir.

G.4. Bildirim Konusu İşleme İlişkin Bilgiler

G.4.1. Şarj Ağı Sözleşmesi

- (31) Bildirim konu Şarj Ağı Sözleşmesi TRUGO ve SHELL’in yüksek performanslı şarj ağı kurmak için yapmış olduğu stratejik iş ortaklığına ilişkindir. Taraflar ilgili sözleşmeyi 03.10.2022 tarihinde akdetmişlerdir. Başvuruda yer alan bilgilere göre; TRUGO hâlihazırda şarj ağı işletmeci lisansına sahiptir. SHELL’in ise 04.05.2023 tarihinde ŞH/11828/00127 lisans numarası ile şarj ağı işletmeci lisansı aldığı görülmektedir.²¹
- (32) Bildirim konusu işlem ile TRUGO ve SHELL, Türkiye’de gelişmekte olduğu değerlendirilen elektrikli araç şarj istasyonu pazarında etkinlik sağlamak, elektrikli araç şarj ağını genişleterek ve bu ağın etkin dağılımını sağlayarak elektrikli araç kullanıcılarının yaşadığı menzil endişesini gidermek amacıyla Şarj Ağı Sözleşmesi’nde yer alan hükümler çerçevesinde Shell markalı akaryakıt istasyonlarında SHELL ve TRUGO tarafından ayrı ayrı kurulumu yapılacak ve ayrı ayrı işletilecek elektrikli araç şarj istasyonlarında, kendi elektrikli araç müşterilerine ve karşılıklı olarak birbirlerinin elektrikli araç müşterilerine kendi uygulamaları üzerinden hizmet verme imkânını sunmak hedefiyle dosyaya konu işbirliğini yapma isteklerini ve söz konusu işleme bireysel muafiyet verilmesi taleplerini Kuruma sunmuşlardır.
- (33) Taraflar bildirim konu uygulama ile elektrikli araç kullanımının hızla yaygınlaşmasına ve içten yanmalı motorların doğaya verdiği zararın azaltılmasına destek olmayı, araç sürücülerinin karbon ayak izini azaltmayı, yeşil enerjiye geçişi hızlandırmayı, fosil yakıtların çevreye verdikleri zararı telafi etmeyi, son tüketiciye kadar zincirin her halkasında etkinlik kazanımı yaratmayı ve tüketici faydasını artırmayı hedeflediklerini belirtmişlerdir.
- (34) Bildirim konu işbirliği çerçevesinde, SHELL, kendi markasını kullanan akaryakıt istasyonlarında TRUGO’nun elektrikli araç şarj istasyonları kurabilmesi ve işletebilmesi amacıyla ilgili bayiler ile görüşmeleri yürütecek, bildirim konu işlem gereği belirtilen

²¹ [<https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-211/enerji-donusumulisans-islemleri>], EPDK’nın Resmi İnternet Sitesi, Şarj Hizmeti Piyasası Yürürlükte Olan/İptal Edilen Lisanslar, Erişim Tarihi: 11.12.2023

şartlara uygun Ağ İşletim Sözleşmelerinin imzalanması için gerekli süreçleri yönetecektir. Ek olarak taraflar şarj hizmeti sunulmasına ilişkin olarak geliştirecekleri e-mobilite uygulamaları (şarj istasyonlarının erişilebilirliğini gösteren internet sitesi, bilgisayar masaüstü ve cep telefonu uygulamaları vs. dâhil), sadakat sözleşmeleri ve benzeri hizmetleri elektrikli araç kullanıcılarına sunacaktır.

- (35) Bildirim konusu işlem gereği TRUGO ve SHELL tarafından, ülke geneline yayılmış bir şekilde (.....) adet SHELL akaryakıt istasyonunda toplam (.....) adet şarj istasyonu kurulması hedeflenmektedir. İşbirliği çerçevesinde TRUGO tarafından (.....) akaryakıt istasyonunda, (.....) adet şarj istasyonu kurulumu; SHELL tarafından (.....) akaryakıt istasyonunda (.....) adet şarj istasyonu kurulumu gerçekleştirilecektir. Taraflar, ayrı ayrı kurulumunu yaptıkları elektrikli araç şarj istasyonlarında yer alacak elektrikli araç şarj üniteleri ve ilgili her türlü cihazlar ile şarj altyapısının tek ve gerçek sahibi olmaya devam edecektir. Bu çerçevede Bildirim Formunda yer verilen TRUGO ve SHELL'in kuracakları şarj istasyonu adedi ve teşebbüslerin üstlenecekleri yatırım maliyeti aşağıda yer almaktadır.

Tablo-4: TRUGO'nun Kuracağı Şarj İstasyonu ve Yatırım Maliyetleri

TRUGO	Birim Fiyat (~ \$)	Adet	Toplam Fiyat (~ \$)
Şarj Ekipmanı	(.....)	(.....)	(.....)
Altyapı - Pano	(.....)	(.....)	(.....)
Altyapı - Kablolama	(.....)	(.....)	(.....)
Altyapı - Trafo	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

Tablo-5: SHELL'in Kuracağı Şarj İstasyonu ve Yatırım Maliyetleri

SHELL	Birim Fiyat (~ \$)	Adet	Toplam Fiyat (~ \$)
Şarj Ekipmanı	(.....)	(.....)	(.....)
Altyapı - Pano	(.....)	(.....)	(.....)
Altyapı - Kablolama	(.....)	(.....)	(.....)
Altyapı - Trafo	(.....)	(.....)	(.....)
Toplam	(.....)	(.....)	(.....)

Kaynak: Bildirim Formu

- (36) Yukarıda yer alan tablolarda, TRUGO tarafından kurulması planlanan (.....)adet şarj ekipmanı ve bunların altyapı maliyetinin yaklaşık (.....), SHELL tarafından kurulması planlanan (.....) adet şarj ekipmanı ve bunların altyapı maliyetinin ise yaklaşık (.....) olduğu görülmektedir.
- (37) Bildirim konusu Şarj Ağı Sözleşmesi kapsamında tarafların kâr paylaşımı da düzenlenmiştir. Söz konusu kâr paylaşımı, ortaklık kâr payı adı altında elektrikli araç şarj istasyonunun (.....) suretiyle ortaya çıkan meblağ üzerinden hesaplanacaktır. Bu doğrultuda TRUGO yatırımını üstlendiği elektrikli araç şarj istasyonları bakımından ortaklık kâr payının %(.....)'unu SHELL'e, aynı şekilde SHELL yatırımını üstlendiği elektrikli araç şarj istasyonları bakımından ortaklık kâr payının %(.....)'unu TRUGO'ya fatura edecektir.
- (38) Bildirim konusu işlemden ayrıca tarafların pazardaki faaliyetleri bakımından farklı sınırlamaları içeren bazı düzenlemeler yer almaktadır. Taraflar, başvuruda bazı "kısmî münhasırlık" hükümlerinin olduğunu bildirmişlerdir. Buna göre Şarj Ağı Sözleşmesi hükümlerinde yer alan sınırlamalara uymak kaydıyla her iki taraf da elektrikli araç şarj istasyonu kurulumunda serbestiye sahiptir. Tarafların serbestisini kısıtlayan bu sınırlandırmalar ise alan/mesafe bazlı ve süre bazlı olmak üzere iki tiptir.

- (39) Taraflar arasında akdedilen Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.2. maddesinde "...(**.....**)²²" ifadeleri yer almaktadır. Bu kapsamda alan ve mesafe bazlı söz konusu hüküm gereği, SHELL tarafından kurulacak şarj istasyonları ile aynı yön ve güzergâh üzerinde şehir içinde (**.....**) ve şehirler arasında ise (**.....**) kilometrelik sınırlar içinde ve buna ilaveten SHELL tarafından şarj istasyonu kurulacak Shell akaryakıt istasyonlarında ve otoyol hizmet tesisleri içerisinde TRUGO'nun elektrikli araç şarj istasyonu kurma serbestisi kısıtlanmak suretiyle SHELL kısmî bir münhasırlık elde etmektedir.
- (40) Taraflar arasında akdedilen Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.3. maddesinde "**(.....)**" düzenlemesi yer almaktadır. Mezkûr madde gereği, elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu için gereken yüksek yatırım maliyetini yüklenecek tarafların her ikisinin de bu yatırımların geri dönüşünü sağlamak adına (**.....**) süre zarfında elektrikli araç şarj istasyonu kurulumuna ilişkin üçüncü bir kişiyle sözleşme yapamayacağı düzenlenmiştir. Bu çerçevede tarafların faaliyet alanları bakımından birbirlerine karşılıklı olarak tanıdığı bir münhasırlık söz konusudur. Sözleşme'nin anılan maddesinin (**.....**) kapsadığı görülmektedir.²³
- (41) Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.4. maddesinde ise yukarıda değinilen (**.....**)münhasırlık süresinin sonunda taraflar arası ilişkinin akıbeti düzenlenmektedir. Buna göre taraflar (**.....**) sonunda bir araya gelerek iş birliğinin geliştirilmesi konusunda görüşecek ve (**.....**) içerisinde bu konuda bir mutabakat sağlanırsa mezkûr (**.....**) münhasırlık süresi yeni koşullara göre devam edecektir. Şarj Ağı Sözleşmesi'nde yer alan (**.....**) hükümleri çerçevesinde, (**.....**) sonunda tarafların anlaşamaması durumunda taraflar, kurulacak olan yeni şarj istasyonları için başka teşebbüsler ile işbirliği anlaşması yapabilecekler ancak ilave (**.....**) sonuna kadar (**.....**) yapamayacaklardır.
- (42) Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.4. maddesinde yer alan (**.....**) ifadesine ilişkin olarak işlem taraflarından münhasırlık süresinin yeni koşullara göre devam etmesi hususunun açıklanması ve münhasırlık süresinin (**.....**) aşacak şekilde uygulanıp uygulanmayacağı hakkında bilgi talep edilmiştir. Bilgi talebine binaen işlem taraflarından iletilen cevabi yazıda; Şarj Ağı Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle, TRUGO ile SHELL arasında (**.....**) süreyle münhasırlık uygulanmasının hedeflendiği; bahsi geçen (**.....**)sürenin sonunda, TRUGO ve SHELL'in mutabakata varması halinde münhasırlığın en fazla (**.....**) kadar uygulanmasının hedeflendiği belirtilmektedir.²⁴ Bu çerçevede işlem taraflarınca (**.....**) sonunda mutabakata varılması halinde münhasırlık süresinin en fazla (**.....**) daha uzaması ve söz konusu Sözleşme'nin toplam süresi olan (**.....**) süreyle uygulanmasının öngörüldüğü ifade edilmektedir. İlgili cevabi yazıda ek olarak, Şarj Ağı Sözleşmesi'nin "*Süre ve Fesih*" başlıklı 12. maddesi uyarınca (**.....**) sürenin sonunda tarafların müzakereleri sonucunda anlaşmaya varmaları halinde ilgili Sözleşme'yi (**.....**) süre ile uzatabilecekleri, bu bağlamda Sözleşme'nin azami (**.....**) süreyle hüküm ve sonuç doğuracağı ve dolayısıyla taraflar arasında uygulanması hedeflenen münhasırlık hükümlerinin de azami (**.....**) süre ile geçerli olacağı ifade edilmektedir.
- (43) Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.5. maddesi, Sözleşme ile belirlenen alanlardan başka bir lokasyona TRUGO'nun kurmak isteyeceği elektrikli araç şarj istasyonlarına ilişkin düzenlemeleri içermektedir. Buna göre TRUGO, "**(.....)**". Ayrıca taraflar kurulumunu yapacakları elektrikli araç şarj ekipmanı lokasyonlarında, diğer tarafa ait her türlü

²² (**.....**)

²³ Tarafların yatırım maliyetlerine ilişkin bilgiler Tablo-4 ve Tablo-5'te yer almaktadır.

²⁴ Şarj Ağı Sözleşmesi'ne göre bildirim konu işlemin süresinin imza tarihinden itibaren (**.....**) olduğu, bu sürenin bitiminden en az (**.....**) önce başlayacak olan müzakerelerde mutabakat sağlanması durumunda sözleşmenin (**.....**) daha uzayacağı görülmektedir.

görsel, tanıtım gibi her türlü materyali diğer tarafın yazılı onayını almaksızın kullanamayacaktır.

- (44) Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 10. maddesi *roaming* (dolaşım) hususunu düzenlemektedir. Buna göre yukarıda değinildiği üzere tarafların (.....) yükümlülüğü bulunmaktadır. (.....).

G.4.2. Ağ İşletim Sözleşmesi

- (45) Şarj Ağı Sözleşmesi'nin eki ve ayrılmaz bir parçası olan Ağ İşletim Sözleşmesi; TRUGO, SHELL ve lokasyon sahibi (baya) arasında TRUGO tarafından elektrikli araçlara yönelik şarj istasyonu kurulması ve işletilmesine ilişkin genel hükümleri belirlemek amacıyla akdedilmiştir. Bu çerçevede Ağ İşletim Sözleşmesi'nin lokasyon sahibinin sorumlulukları, lokasyon sahibinin şarj hizmeti geliri, şarj istasyonunun mülkiyeti ve sözleşmenin süresi gibi unsurları konu edindiği görülmektedir.
- (46) Ağ İşletim Sözleşmesi'nin "Amaç ve Konu" başlıklı 4. maddesi uyarınca, tarafların Şarj Ağı Sözleşmesi ve Ağ İşletim Sözleşmesi'nde yer alan şartlarla, (.....) elektrikli araç şarj istasyonu kurulması ve ilgili ünitelerin, (.....) tarafından işletilmesi/işlettirilmesi ve yönetilmesi konusunda mutabık kaldıkları anlaşılmaktadır. Ek olarak Ağ İşletim Sözleşmesi'nin "Sözleşmenin Süresi" başlıklı 9.1. maddesinde yer alan; (.....) hüküm uyarınca, TRUGO ile lokasyon sahipleri arasında akdedilecek Ağ İşletim Sözleşmesi'nin süresinin (.....) yıl olduğu, ilgili Sözleşme'den kaynaklı SHELL'in sorumluluğunun (.....) sınırlı olduğu anlaşılmaktadır. Ek olarak Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 2.3. maddesinde, Ağ İşletim Anlaşmalarının, Şarj Ağı Sözleşmesi'nin süresinden bağımsız ve değişken sürelerde olabileceği görülmektedir.
- (47) Ağ İşletim Sözleşmesi'nin 6.1. maddesi, lokasyon sahibinin şarj hizmeti gelirini düzenlemektedir. Bu kapsamda lokasyon sahibinin, sözleşme devam ettiği sürece kurulumu ve işletilmesi amacıyla şarj istasyonunu TRUGO'nun kullanımına tahsis etmesinin karşılığında; (.....) gelire hak kazanacağı anlaşılmaktadır. Son olarak başvuruda Ağ İşletim Sözleşmesi'nin içeriğinde herhangi bir rekabeti kısıtlayıcı husus bulunmadığı ifade edilmektedir.

G.4.3. Hizmet Tedariki Sözleşmesi

- (48) 31.01.2023 tarihli bilgi talebine binaen Kurum kayıtlarına 11.04.2023 tarih ve 37440 sayıyla intikal ettirilen cevabi yazıyla, TRUGO ve SHELL arasında yukarıda detaylı olarak yer verilen Şarj Ağı Sözleşmesi'ne sıkı sıkıya bağlı "Hizmet Tedariki Sözleşmesi" ve anılan Sözleşme'nin ayrılmaz bir parçası olan "Elektrikli Araçlar Şarj Sistemleri için *Charge Post Operator* (CPO) Yönetim Platformu ve *Mobility Service Provider* (MSP) Yazılımı Hizmet Alım Teknik Şartnamesi"nin 24.03.2023 tarihinde imzalandığı Kuruma bildirilmiştir. Teşebbüsler tarafından Şarj Ağı Sözleşmesi ile Hizmet Tedariki Sözleşmesi'nin iç içe olması ve birbirinin unsurlarını ihtiva etmesi sebebiyle aynı dosya kapsamında değerlendirilip bu işleme de muafiyet tanınması talep edilmiştir. Bahsi geçen Hizmet Tedariki Sözleşmesi; TRUGO tarafından elektrikli araç şarj istasyonları ve çeşitli noktalar için kurulan Şarj Noktası Operatörü Yönetim Platformu (*Charge Post Operator*, CPO Yönetim Platformu) ve Mobilite Hizmet Sunumu (*Mobility Service Provider*, MSP Yazılımı) ile şarj hizmetlerine ilişkin olarak müşterilere sunulması planlanan Çağrı Merkezi Müşteri Hizmetleri'nin (*Call Center*) SHELL'e sağlanmasını içeren bir hizmet tedariki sözleşmesidir.
- (49) Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nin 16. ve 23. maddelerinde şarj ağı işletmeci lisansı sahiplerinin şarj hizmetini sürekli, kaliteli ve kesintisiz olarak sunma zorunluluğu düzenlenmiştir. Cevabi yazıda şarj ağı işletmecilerinin bu yükümlülüğü yerine getirebilmesi ve elektrikli araç kullanıcılarının şarj etme sürecinde karşılaşılabilecekleri

sorunlara çözüm sunabilmesi adına; şarj ekipmanlarının çalışıp çalışmadığının kontrol edilmesi, uzaktan şarj başlat/bitir işlemlerinin yapılması, iyileştirme amaçlı uzaktan yazılım güncellemelerinin gerçekleştirilmesi, uzaktan şarj cihazlarının yeniden başlatılması ile şarj istasyonları ve bu istasyonlarda sağlanacak ilgili şarj hizmetine ilişkin müşteri hizmetleri servisinin sağlanması gibi işlemlerin yapılabileceği sistemlerin bulunması gerektiği belirtilmiştir. Bu nedenle TRUGO tarafından şarj istasyonu işletilmesine yönelik CPO Yönetim Platformu ve MSP Yazılımı kurulmuştur. Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında CPO Yönetim Platformu, MSP Yazılımı ve çağrı merkezi hizmetleri TRUGO tarafından SHELL'e sağlanacaktır.

- (50) Hizmet Tedariki Sözleşmesi ile TRUGO'nun elektrikli araçlar, şarj istasyonları ve ilgili konulardaki teknik bilgi birikimi (*know-how*) ve donanımlı işgücü ile SHELL'in geniş akaryakıt istasyon ağının bir araya getirilerek müşteri deneyiminin maksimize edilmesinin amaçlandığı belirtilmektedir. Bu kapsamda söz konusu sözleşme ile elektrikli araç şarj istasyonlarının işletilmesi için gereken tüm süreç ve sistemler toplulaştırılarak uçtan uca CPO Yönetim Platformu ve MSP Yazılımı arka ofis entegrasyonundan, son kullanıcıya dönük MSP ön ofisine kadar anlık veri akışının sağlanmasına olanak sağlanacağı ifade edilmektedir. Böylece SHELL'e şarj cihazları için idari fonksiyonları yürütebilme yeteneği (örneğin, fiyat belirleme, uzaktan arıza bulma ve giderme vb.), şarj noktasının izlenmesi ve durum raporu (kullanılabilir, kullanılmıyor, çalışmıyor) gibi yetkiler sağlanabilecektir. Sonuç olarak akaryakıt dağıtım firması olan SHELL'in, TRUGO'nun elektrikli araç ve şarj sistemlerine ilişkin teknik bilgi ve insan kaynağından yararlanarak, tek başına sunduğunda çok yüksek maliyetli olacak bu hizmetlerde maliyet tasarrufu sağlayarak etkin ve kaliteli bir hizmet sunması öngörülmektedir. Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında TRUGO tarafından SHELL'e sunulması planlanan CPO Yönetim Platformu, MSP Yazılımı ve çağrı merkezi hizmetlerine ilişkin bilgiler ilgili başlıklar altında aşağıda yer almaktadır.

G.4.3.1. Şarj Noktası Operatörü Yönetim Platformu (CPO Yönetim Platformu)

- (51) CPO Yönetim Platformu kapsamında TRUGO tarafından SHELL'e AC ve DC şarj cihazlarının ikisinin de kullanımına uygun olacak şekilde, ağ yapılandırılmalı şarj istasyonları ile iki yönlü bir iletişim platformu hizmeti sunulacağı ifade edilmektedir. İlgili platform vasıtasıyla CPO Yönetim Platformu uzaktan izleme, uzaktan yönetim/bakım, destek ve onarım süreci, konum/yer seçimi ve tasarım desteği, şarj ünitesinin devreye alınması, CPO Yönetim Platformu ve araç şarj ünitesi yazılımları güncellemelerinin entegrasyonu, elektrikli araç şarj çözümlerinde veri aktarma ve doğrulama, ölçüm, ödeme sistemleri ve faturalama, araç şarj gelirlerinin SHELL'e ödenmesi, bulut tabanlı operasyonel yönetim ve *roaming* (dolaşım) ortaklığı hizmetlerinin sunulacağı belirtilmektedir.
- (52) Dolayısıyla, söz konusu platform vasıtasıyla SHELL'in; (i) şarj ekipmanlarının çalışıp çalışmadığının kontrol edilmesi, (ii) şarj cihazlarının uzaktan arızalarının tespiti ve giderilmesi, (iii) şarj cihazlarının her biri bakımından kullanılabilirliğine ilişkin olarak bilgi edinilmesi, (iv) şarj cihazlarının uzaktan başlat/bitir ve yeniden başlatma işlemlerinin gerçekleştirilmesi ve (v) cihazlara uzaktan yazılım güncellemeleri yapılması da dâhil birtakım işlemleri gerçekleştirebileceği ifade edilmektedir.

G.4.3.2. Mobilite Hizmet Sunumu (MSP Yazılımı)

- (53) MSP Yazılımı'nın şarj ağına bağlı istasyonlarda, kaliteli ve kesintisiz hizmet sunabilecek gerekli yazılımı ve uygulamayı hem mobil hem internet üzerinden sağlayan, Şarj Hizmeti Yönetmeliği'ne uyum çerçevesinde belirlenen tüm konular ile EPDK Serbest Erişim Platformu sistemine gerekli entegrasyonları sağlayan Shell

markalı ve SHELL'in gereklilik ve talebine göre kişiselleştirilmiş bir yazılım olarak TRUGO tarafından geliştirildiği belirtilmektedir.

- (54) MSP Yazılımı kapsamında genel itibarıyla; şarj istasyonu listelenmesi ve detayları, şarj başlatma ve durum takibi, şarj işlemi ödeme seçenekleri, geçmiş şarj işlemleri ile müşteri yönetimi hizmetlerinin yer aldığı ifade edilmektedir. Bu bağlamda, elektrikli araç şarj işlemlerinde kusursuz müşteri deneyimi sağlamak için MSP platformu vasıtasıyla nihai tüketici (i) şarj istasyonu listelenmesi ve navigasyonu, (ii) son kullanıcı için çoklu ödeme seçeneklerinin etkinleştirilmesi ve şarj seanslarının fiyatlandırılması, (iii) müşteri ve dolaşım ağının yönetimi, (iv) işlem geçmişi, kullanıcı ve araç bilgisi gibi veri ve parametrelerin SHELL'e sağlanmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Ayrıca, proje kapsamında radyo frekansı ile tanımlama (*RFID/radio frequency identification*) teknolojisi ile şarj istasyonu müşterilerinin şarj işlemlerini mobil uygulamada kayıtlı kredi kartı bilgileriyle kart okutmak suretiyle başlatmalarına imkân tanınacağı bildirilmektedir.

G.4.3.3. Çağrı Merkezi Müşteri Hizmetleri (Call Center)

- (55) Bildirime konu işbirliği kapsamında son olarak, SHELL'in şarj istasyonları ve sağlayacağı ilgili şarj hizmetine ilişkin olarak müşteri hizmetlerinin TRUGO tarafından *Trugo User Care Center* vasıtasıyla sağlanmasının hedeflendiği; bu bağlamda *Trugo User Care Center* bünyesinde çalışan eğitimli personel tarafından elektrikli araç kullanıcılarının veya şarj istasyonunun kurulu bulunduğu saha yetkilisinin (bayi, kurumsal müşteriler vb.) şarj etme girişimi ve şarj ünitelerinin çalışması sırasında sorunları olduğu takdirde telefonla ve gerektiğinde e-posta ile irtibat kurabilecekleri çağrı merkezi hizmeti sağlanacağı ifade edilmektedir. Buna ek olarak, Çağrı Merkezi Hizmeti çerçevesinde; mobil uygulama ve e-posta üzerinden gelen bildirimlerin görüntülenmesi ve cevaplanması, kullanıcının talebi doğrultusunda uzaktan şarj işleminin başlatılıp sonlandırılması, kullanıcı talebi doğrultusunda rezervasyon oluşturulması veya iptal edilmesi, kullanıcı taleplerine bağlı yapılacak işlemlerde SMS, e-posta veya anket üzerinden güvenlik doğrulaması, şarj istasyonlarının durumlarının görüntülenmesi, müşteri hesabının yönetilmesi hizmetlerinin sağlanacağı belirtilmektedir.
- (56) TRUGO tarafından SHELL'e, sağlanması planlanan Çağrı Merkezi Müşteri Hizmetleri desteğine ilişkin olarak; 01.11.2023 tarihinde Kurum kayıtlarına intikal eden cevabi yazıda, taraflar arasında süregelen görüşmeler neticesinde, ticari iradelerine uygun olarak, bahsi geçen Çağrı Merkezi Hizmetinin TRUGO tarafından SHELL'e 01.11.2023 tarihinden itibaren (.....) bir süre ile geçici olarak sağlanmasına ve bu süre sonunda SHELL'in bahse konu hizmeti TRUGO'dan temin etmemesine karar verildiği bilgisi sunulmaktadır.²⁵ Bahse konu (.....) sürenin, SHELL'in söz konusu işbirliği çerçevesinde, TRUGO'nun haiz olduğu kapsamlı know-how'ı kullanarak müşteri destek hizmetlerinin kalitesini arttırmak ve Şarj Hizmeti Yönetmeliği'ne de paralel olarak tüketiciye daha etkin hizmet verebilmek amacıyla tasarlanmış bir geçiş süreci mahiyetinde olduğu ifade edilmektedir.
- (57) Bu çerçevede TRUGO tarafından nihai tüketicilerin karşılaşılabilecekleri sorunlara çözüm getirebilmek adına müşteri hizmetleri ve çağrı merkezi işletilmesine yönelik hizmetlerin, bu alanda müşteri deneyimi odaklı çözüm ve çalışmalar yürüten (.....) aracılığıyla sunulacağı; bu kapsamda TRUGO tarafından elektrikli araçlar ve şarj istasyonlarına özgü, elektrikli araç kullanıcısı müşterilere sorunsuz bir şarj deneyimi

²⁵ Taraflar arasındaki Tadil Sözleşmesi 02.10.2023 tarihinde imzalanmıştır.

sunabilmek adına (.....) adet (.....) çalışanına eğitim verildiği; *Trugo User Care Center* bünyesinde tahsis edilen (.....) adet (.....) çalışanı aracılığıyla, SHELL'in şarj hizmetine ilişkin elektrikli araç kullanıcılarının veya şarj istasyonunun kurulu bulunduğu saha yetkilisinin karşılaşılabilecekleri sorunları Çağrı Merkezi Hizmeti ile çözüme kavuşturulacağı ifade edilmektedir.

- (58) Yukarıda detaylı olarak yer verilen ve TRUGO tarafından SHELL'e sunulması planlanan CPO Yönetim Platformu ve MSP Yazılımı hizmetleri bakımından; bilgi güvenliğinin sağlanması ve nihayetinde rakibinin verilerine erişimin de engellenmesi adına hizmetlerin sunulduğu ara yüze SHELL tarafından sadece SHELL çalışanlarına özgülenmiş kullanıcı adı ve parolalarla giriş yapılacağı bildirilmektedir. SHELL'in konuyla ilgili birim/personeline ayrı olarak tanımlanacak hesap aracılığıyla; kendi cihazlarına ilişkin kW satış fiyatı, uygulanacak iskonto oranları gibi kararları tamamen kendi sorumluluğunda alacağı belirtilmektedir. Öte yandan Çağrı Merkezi hizmeti bakımından; TRUGO ve SHELL için ortak bir noktadan hizmet verilmesi dolayısıyla (.....) çalışanlarının SHELL'in kurduğu ve işlettiği elektrikli araç şarj istasyonlarının bilgileri ve nihai tüketicilerin ödeme bilgileri, elektrik kullanımları, cep telefonu bilgileri gibi verilere erişebilecekleri görülmektedir. Bu çerçevede söz konusu verilerin konsolide halinin sadece SHELL ekipleri tarafından görebileceği ancak teknik bir arıza olması durumunda (bu haller ile sınırlı olmak koşuluyla) TRUGO'nun ilgili iş biriminin SHELL'in verilerine ulaşabileceği; TRUGO tarafından söz konusu verilere erişimin yalnızca arızayı çözümlenmek amacıyla gerçekleştirileceği, bu kapsamda üçüncü taraflarla herhangi bir paylaşımın söz konusu olmayacağı bildirilmektedir.
- (59) Yukarıda yer verilen Sözleşmeler kapsamında TRUGO tarafından sistem kullanıcılarının kişisel bilgileri [sistem kullanıcıların e-posta adresleri, son kullanıcıların 6698 sayılı Kişisel Verileri Koruma Kanunu (KVKK) kapsamındaki kişisel verileri], sistem bilgileri (entegrasyon kapsamında kullanılan tokenler, kullanıcı adları, parolalar ve filtrelenen IP adresleri), işlem bilgileri (şarj işlemine ait tutulan tüm bilgiler), finansal bilgiler (yüklenici ve SHELL arasındaki mali bilgileri içeren dosya ve veri transferleri), müşteri davranış bilgileri (müşterinin mobil uygulama içerisinde gerçekleştirdiği tecrübeyi kayıt altına alan veya gözlemleyen yapının ürettiği veri), lokasyon (şarj noktaları ve üniteleri hakkında koordinat, kapasite, servis durumu gibi detayları içeren bilgiler) ve durum bilgileri verilerinin güvenliğinin sağlanacağı ifade edilmektedir.

G.5. Üçüncü Taraflardan Elde Edilen Bilgiler

- (60) Dosya konusu işlemin değerlendirilmesi amacıyla üçüncü taraflardan bilgi talep edilmiş olup söz konusu teşebbüslerden iletilen bilgilere aşağıda yer verilmiştir.
- (61) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda elektrikli araç şarj istasyonlarına ilişkin olarak; çok yüksek rakamlarla ifade edilen yatırım tutarlarının geri dönüşünün araç sayısının azlığı nedeniyle çok uzun zamana bağlı olduğu, yeterli güç kapasitesine sahip trafonun bulunmaması nedeniyle güç artırımına gidilmesi durumunda yatırım maliyetinin iki katını aşacağı, uygulamanın yeni başlaması ve bilgi eksikliği nedeniyle yerel yönetim birimlerinde izin ve ruhsat aşamasında bürokratik gecikmeler yaşandığı ifade edilmiştir.
- (62) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; elektrikli araç şarj cihazlarına ilişkin gerek mali gerekse operasyonel açıdan küresel olarak karşılaşılabilen giriş engellerinin (trafo kapasitesinden yararlanma imkânı, katlanılması gereken batık maliyetler vb.) mevcut olduğu, Türkiye'de elektrikli araç pazarının henüz gelişmemiş bir aşamada olduğu, bu nedenle elektrikli araç şarj hizmetlerinin hem talep hem de arz bakımından Türkiye'de henüz yaygın kullanım için yeterli düzeyde olmadığı, ancak talep tarafında meydana

gelebilecek yaygınlaşma hızı ile potansiyelin arz tarafına da doğru orantılı olarak yansıtacağı, kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarındaki talep dinamiğinin elektrikli araç kullanım oranlarının gelişimi ile şarj istasyonlarının kurulumuna dair altyapıya bağlı olduğunun değerlendirildiği ifade edilmiştir.

- (63) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; ilk şarj cihazı kurulumları bakımından yapılan yatırımların geri dönüşünün gerçekleşmeyeceği için tüm cihaz ve altyapı harcamalarının gider olarak kabul edilebileceği, Türkiye'nin elektrik altyapısının özellikle ilave DC şarj cihazları için yetersiz olduğu, elektrik idaresi tarafından alçak gerilim güç tahsis edilmediği durumda trafo kurulum maliyetinin oldukça yüksek olduğu, sektöre giriş yapmış ve şarj noktaları ile münhasırlık anlaşması yapmış lisans sahiplerinin, gerek münhasırlık gerekse bölgede yeterli elektrik gücü kalmaması nedeniyle diğer lisans sahipleri yönünden rekabeti engeller nitelikte olduğu ifade edilmiştir.
- (64) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda; kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarına giriş için belirli kriterlerin getirilmesi ile bunu sağlayan firmaların pazarda yer almasının sektörün gelişimini ve kalitesini olumlu etkilediği, akaryakıt istasyonlarında mevcut kurulu güçlerin yetersiz olduğu, güç artırımı için cihaz maliyetlerinin birkaç katına varan altyapı ve trafo yatırımlarının yapılması gerekliliğinin lisans sahibi firmaların yayılım hızını ve gücünü oldukça kısıtladığı ifade edilmektedir.
- (65) (.....) tarafından; EPDK'nın yayımladığı yasa ve yönetmelikler uyarınca pazara giriş maliyetinin çok yüksek olduğu, bununla birlikte şarj ağının kurulması durumunda bile Türkiye'de bulunan elektrikli araç sayısının düşük olması nedeniyle yapılacak yatırımın geri dönüş süresinin minimum 10 yıl olacağı tahmin edildiği, hızlı değişen elektrikli şarj istasyonu teknolojisi ve yazılım ihtiyaçlarının yatırımın sürekliliğini gerektirdiği, ülke genelinde kurulu elektrik altyapısının yeterli olmadığı, pazarın gelişim aşamasında belirli lokasyonlarda ilk kurulum imkânı bulan teşebbüslerin avantajlı olduğu, yeni kurulan teşebbüsler için ekstra yatırımların gerektiği ifade edilmiştir.
- (66) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle; sektöre ilişkin yapılan regülasyonlar ile ilgili lisans ve şarj hizmetlerinin sağlıklı işlemesi için gerekli standartlardan ibaret olan yasal giriş engellerinin bulunduğu ancak bu engellerin ciddi bir giriş engeli olarak değerlendirilemeyeceği ifade edilmiştir. Aynı zamanda şarj ağı işletmecileri tarafından öncelikle en az 50 adet şarj ünitesi kurulması şartının yerine getirilmesi ve bu şarj ünitelerinin tip, sayı ve standartları karşılama gerektiği, ardından bu istasyonların kurulabileceği lokasyonların tespit edilerek lokasyon sahipleriyle uygun sözleşmelerin yapılması (alan kira sözleşmeleri, sabit ya da hasılat üzerinden ödeme yapılan model seçenekleri), bu yerlerde gerekli trafo gücünün bulunup bulunmadığının tespiti için gerekli teknik değerlendirmelerin yapılması, uygun olmadığı durumlarda trafo kapasitesinin artırılması için gerekli yatırımların planlanması gerektiği ifade edilmiş ve bu hususların ciddi bir giriş engeli oluşturmadıkları belirtilmiştir.
- (67) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle; lisans için gereken yeterlilik maddelerinin oldukça minimum olduğu, bunun sonucunda lisans alan firma sayısının oldukça artacağı, standartların kontrol edilebilme ve denetlemenin zorlaşması sebebi ile istasyonları kullanacak tüketicilerin yeterli derecede kaliteli hizmet alamayacağı, zaman içerisinde tüketicinin daha iyi hizmet alabileceği şarj ağı işletmecilerine yöneleceği ve iyi hizmet veremeyen teşebbüslerin süreç içerisinde iş yapamayacak duruma geleceği, yatırım maliyetlerine trafo gücünün artmasının da dâhil edilmesi durumunda bir

istasyondan elde edilecek şarj gelirinin bir istasyon için ortaya çıkaracağı yatırım maliyetlerini karşılayamayacağı belirtilmiştir. Ek olarak ülkemizde elektrikli araç sayısının düşük olduğu, tüketicilerin araçlarını ev ve iş yerlerinde şarj etmeyi tercih ettikleri ve bu kapsamda istasyonların yoğun kullanılmadığı ifade edilmiştir.

- (68) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle; şarj üniteleri ve tesise ait yapılacak yatırımların destek kapsamında olmaması nedeniyle bu yatırımların öz sermaye veya yatırım imkânına sahip teşebbüsler tarafından domine edileceği, bu teşebbüslerin yan şirketleri ile pazardaki ilişkilerini kullanarak yaygınlık sağlayacağı ve ilaveten bunu yaparken çok yıllık anlaşmalar ile çok fazla noktayı kendine bağlayarak başka bir markanın girişine izin vermeyecek şekilde ülke genelinde alan blokajı yapılabileceği ifade edilmiştir.
- (69) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle; elektrikli araç şarj istasyonlarının yasal olarak işletilebilmesi için gerekli olan işyeri açma ve çalışma ruhsatı alma işlemlerinin mevcut uygulamalarla sağlıklı ve hızlı bir şekilde yapılamadığı, altyapı gücünün yetersiz olduğu noktalarda yatırım maliyetinin oldukça yüksek bedellere ulaşabildiği, herhangi bir lokasyonda yüksek bir şebeke gücüne ihtiyaç duyulması durumunda talep edilen elektrik gücünün ancak altı ay sonra karşılanabileceği cevabının alındığı, böyle bir durumda yatırımcının en az altı ay beklemesi gerektiği ve yatırımcı için hem maliyet hem zaman açısından ciddi bir dezavantaj oluşturacağı ifade edilmiştir.
- (70) (.....) tarafından gönderilen cevabi yazıda özetle; kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletimi pazarına girişlerin EPDK'dan alınan şarj ağı işletmecisi lisansı kapsamında yürütüldüğü, lisansın ve şarj ağı işletmecisi tarafından verilen sertifikanın edinilmesi ile pazara giriş yapan teşebbüslerin belirli yükümlülük ve sorumluluklarının (minimum coğrafi yaygınlık kriterleri, tüm elektrikli araçlara ayırım gözetmeksizin hizmet verme yükümlülüğü vb.) bulunduğu, ancak bu sorumluluk ve yükümlülüklerin pazara girişlere engel teşkil etmekten ziyade yeni oluşmakta olan bir sektörde tüketicilere azami faydayı sağlayacağı, ayrıca sektöre giriş için katlanılması gereken maliyetlerin altyapı ve trafo yatırımı olarak ortaya çıktığı, Türkiye'de elektrikli araç piyasasının gitgide büyümekte olduğu ve potansiyelini yeni ortaya çıkarması ile bu yatırımların öneminin her geçen gün arttığı, bununla birlikte münhasırlık düzenlemelerinin sektörün henüz olgunlaşmamış olması, büyüme evresinde bulunması, pazara giriş önünde engel bulunmaması gibi hususlar göz önünde bulundurulduğunda fiili ya da muhtemel bir piyasa kapatıcı etkisi bulunmadığı ifade edilmiştir.
- (71) Özetle bilgi talep edilen teşebbüsler genel olarak; ülkemizde elektrikli araç ve elektrikli araç şarj hizmetleri piyasasının yeni gelişmekte olduğunu ve büyüme oranları dikkate alındığında önemli bir potansiyel taşıdığını, yüksek altyapı ve trafo maliyetlerinin pazara giriş engeli teşkil edebileceğini, sektöre giriş için EPDK tarafından getirilen koşullar dâhil olmak üzere birtakım yasal yükümlülüklerin hizmet kalitesinin sağlanması ve sürdürülmesi açısından önemli olduğunu, şarj dolum süresi, hizmet sunumu, fiyatlandırma gibi unsurların bu sektörde faaliyet gösterecek olan teşebbüslerin marka bilinirliğini ve tüketici tercihlerini etkileyebileceğini belirtmişlerdir.

G.6. Değerlendirme

G.6.1. 4054 sayılı Kanun'un 4. Maddesi Çerçevesinde Değerlendirme

- (72) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi, *"Belirli bir mal veya hizmet piyasasında doğrudan veya dolaylı olarak rekabeti engelleme, bozma ya da kısıtlama amacını taşıyan veya*

bu etkiyi doğuran yahut doğurabilecek nitelikte olan teşebbüsler arası anlaşmalar, uyumlu eylemler ve teşebbüs birliklerinin bu tür karar ve eylemleri hukuka aykırı ve yasaktır.” düzenlemesini havidir. Bu kapsamda yasaklanan anlaşmalar, madde gerekçesinde de geçtiği üzere rakipler arasında yatay nitelik arz edebileceği gibi farklı düzeyde oyuncular arasında dikey nitelik de arz edebilir.

- (73) Bildirime konu işlem, yukarıda değinildiği üzere, SHELL ve TRUGO arasında akdedilen Şarj Ağı Sözleşmesi gereği Shell markalı akaryakıt istasyonlarında elektrikli araç şarj istasyonlarının SHELL ve TRUGO tarafından maliyetlerine katlanılmak suretiyle ayrı ayrı kurulması ve işletilmesi ile aynı zamanda tarafların birbirlerinin elektrikli araç şarj hizmeti alan müşterilerine kendi uygulamaları üzerinden sadakat sözleşmeleri vb. hizmetleri sunmasını içermektedir. Bu çerçevede söz konusu işlem salt şarj hizmeti sunmayı içermemekte, bundan da öte müşterilerin tek bir grup halinde gözetildiği bir sistem öngörmektedir. Ayrıca bildirim konu işlem ile (.....) adet Shell markalı akaryakıt istasyonunda kurulması planlanan (.....) adet elektrikli araç şarj istasyonuna ilişkin tarafların üstlendikleri maliyetler ve kurulumu yapan taraf bakımından değişen oranlarda²⁶ bir kâr paylaşımı hususunda uzlaşmaya varıldığı görülmektedir.
- (74) Ayrıca elektrikli araç şarj hizmeti sunabilmek adına ilgili mevzuat uyarınca gerekli olan şarj ağı işletmeci lisansına hâlihazırda TRUGO ve SHELL'in sahip oldukları görülmektedir.²⁷ Bu çerçevede TRUGO ile SHELL'in ilgili pazarda rakip oldukları değerlendirilmektedir. Bu doğrultuda TRUGO ve SHELL arasında akdedilen Şarj Ağı Sözleşmesi'nin yatay nitelikte bir anlaşma olduğu, bununla birlikte ilgili Sözleşme'nin eki ve ayrılmaz bir parçası olan; TRUGO, SHELL ve lokasyon sahibi bayii arasında imzalanacak Ağ İşletim Sözleşmesi'nin dikey nitelikte bir anlaşma olduğu değerlendirilmektedir. Dolayısıyla Şarj Ağı Sözleşmesi'nin rakipler arasında yapılan, dikey unsurları bulunmakla birlikte, yatay nitelikte bir işbirliği anlaşması olduğu ve bunun yanı sıra söz konusu Sözleşme'de öngörülmüş münhasırlık hükümlerinin bulunduğu görülmektedir.
- (75) Bu kapsamda bildirim konusu işlemin içerdiği ve taraflarca “kısmî münhasırlık” olarak adlandırılan, SHELL tarafından kurulacak elektrikli araç şarj istasyonu lokasyonu ile aynı yön ve güzergâh üzerinde şehir içinde (.....) ve şehirler arasında ise (.....) kilometrelik sınırlar içinde ve buna ilaveten SHELL tarafından şarj istasyonu kurulacak Shell markalı akaryakıt istasyonları ve otoyol hizmet tesisleri içerisinde TRUGO'nun şarj istasyonu kurma serbestisi kısıtlanmasına ilişkin TRUGO'ya getirilmiş yükümlülük ile SHELL ve TRUGO'nun yatırımların geri dönüşünün sağlanması adına öngördükleri (.....) (uzaması mümkün olan²⁸) süre zarfında elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu

²⁶ Yukarıda “G.4.1. Şarj Ağı Sözleşmesi” başlıklı bölümünde detaylı olarak yer verildiği üzere; TRUGO yatırımını üstlendiği elektrikli araç şarj istasyonları bakımından ortaklık kâr payının (.....)'unu SHELL'e, aynı şekilde SHELL yatırımını üstlendiği elektrikli araç şarj istasyonları bakımından ortaklık kâr payının (.....)'unu TRUGO'ya fatura edecektir.

²⁷ [<https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-211/enerji-donusumulisans-islemleri>], EPDK'nın Resmi İnternet Sitesi, Şarj Hizmeti Piyasası Yürürlükte Olan/İptal Edilen Lisanslar, Erişim Tarihi: 11.12.2023

²⁸ Bildirime konu işlem taraflarınca, Şarj Ağı Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesiyle, TRUGO ile SHELL arasında (.....) süreyle münhasırlık uygulanmasının hedeflendiği; bahsi geçen (.....) sürenin sonunda, TRUGO ve SHELL'in mutabakata varması halinde münhasırlığın en fazla (.....) kadar uygulanmasının hedeflendiği belirtilmektedir. Bu çerçevede işlem taraflarınca (.....) sonunda mutabakata varılması halinde münhasırlık süresinin en fazla (.....) daha uzaması ve söz konusu Sözleşme'nin (.....) süreyle uygulanmasının öngörüldüğü ifade edilmektedir. İlgili cevabi yazıda ek olarak, Şarj Ağı Sözleşmesi'nin “Süre ve Fesih” başlıklı 12. maddesi uyarınca (.....) sürenin sonunda tarafların müzakereleri sonucunda anlaşmaya varmaları halinde ilgili Sözleşme'yi (.....) süre ile uzatabilecekleri, bu bağlamda Sözleşme'nin azami (.....) süreyle hüküm ve sonuç doğuracağı ve dolayısıyla taraflar arasında uygulanması hedeflenen münhasırlık hükümlerinin de azami (.....) süre ile geçerli olacağı ifade edilmektedir.

bakımından üçüncü bir kişiyle sözleşme yapamayacaklarına ilişkin münhasırlık düzenlemeleri göz önünde bulundurulduğunda Şarj Ağı Sözleşmesi'nde rekabeti kısıtlayıcı hükümlerin yer aldığı görülmektedir.

- (76) TRUGO tarafından 11.04.2023 ve 37440 sayılı belge ile gönderilen cevabi yazıda; Şarj Ağı Sözleşmesi'nin ana unsurunu oluşturan şarj ağı kurulması ve işletilmesini sağlamak adına TRUGO tarafından SHELL'e şarj hizmetlerine ilişkin CPO Yönetim Platformu, MSP Yazılımı ve Çağrı Merkezi hizmeti sunulacağı belirtilmiştir. Bu çerçevede Şarj Ağı Sözleşmesi'nin ayrılmaz bir parçası olarak nitelendirilen ve TRUGO tarafından SHELL'e ilgili hizmetlerin sunulmasını içeren Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında; TRUGO'nun SHELL'e ait birtakım verilere [sistem kullanıcılarının kişisel bilgileri, entegrasyon kapsamında kullanılan tokenler, kullanıcı adları, parolalar, şarj işlemine ait tutulan tüm bilgiler (tutar, kWh, tarih, şarj noktası vb.)], müşterilerin mobil uygulama içerisindeki davranış bilgileri, lokasyon ve durum bilgileri vb.) erişebileceği bildirilmektedir. Bununla birlikte TRUGO tarafından SHELL'e sunulması planlanan CPO Yönetim Platformu ve MSP Yazılımı hizmetleri bakımından; bilgi güvenliğinin sağlanması ve nihayetinde rakibinin verilerine erişimin de engellenmesi adına söz konusu hizmetlerin sunulduğu ara yüze SHELL tarafından sadece SHELL çalışanlarına özgülenmiş kullanıcı adı ve parolalarla giriş yapılacağı ifade edilmektedir.
- (77) Taraflardan elde edilen ve yukarıda yer verilen bilgiler ışığında, bildirim konusu Şarj Ağı Sözleşmesi'nin rekabet kısıtları içeren, dikey unsurları bulunan bir yatay işbirliği anlaşması niteliğini haiz olduğu, Şarj Ağı Sözleşmesi'ne bağlı olarak cevabi yazıyla Kuruma sunulmuş olan Hizmet Tedariki Sözleşmesi ile aralarında rakiplik ilişkisi bulunan TRUGO ve SHELL'in bilgi değişiminde bulunabilme ihtimali olduğu görülmektedir. Bu bakımdan bildirim konusu Şarj Ağı Sözleşmesi ve Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında TRUGO ve SHELL arasında gerçekleştirilen işbirliğinin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında yer aldığı değerlendirilmektedir.

G.6.2. 4054 Sayılı Kanun'un 5. Maddesi Açısından Değerlendirme

- (78) 4054 sayılı Kanun'un "Muafiyet" başlıklı 5. maddesine göre, Kurul, bu maddede belirtilen koşulların tamamının varlığı halinde teşebbüsler arası anlaşma, uyumlu eylem ve teşebbüs birlikleri kararlarının 4. madde hükümlerinin uygulanmasından muaf tutulmasına karar verebilir. Bu koşullar; "i) malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması, ii) tüketicinin bundan yarar sağlaması, iii) ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması, iv) rekabetin (a) ve (b) bentlerindeki amaçların elde edilmesi için zorunlu olandan fazla sınırlanmamasıdır." Bu doğrultuda bildirim konusu işlemin söz konusu şartlar çerçevesinde değerlendirmesi aşağıda yer almaktadır.

a) Malların üretim veya dağıtımı ile hizmetlerin sunulmasında yeni gelişme ve iyileşmelerin ya da ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması

- (79) Bireysel muafiyet değerlendirmesinde aranan ilk olumlu koşulun sağlanıp sağlanmadığının tespiti ve hangi hallerin ekonomik yarar sağladığı somut olayın özelliklerine göre değerlendirilmektedir. Bentte kastedilen ekonomik fayda veya menfaatin, sadece teşebbüslerin kendi açılarından sağlayacakları menfaat veya kazanç şeklinde değil, aynı zamanda bunların ekonomiye yapacakları somut katkı şeklinde anlaşılması gerekmektedir. Genel olarak, üretim ve dağıtım maliyetlerinin düşürülmesi, kalitenin artırılması, malın arzında devamlılığın sağlanması, yeni piyasalara girişin kolaylaştırılması ve yeni ürünlerin ya da üretim tekniklerinin

bulunması hallerinde etkinlik kazanımının ortaya çıkacağı ve bu koşulun sağlanacağı kabul edilmektedir.

- (80) Taraflar imzaladıkları Şarj Ağı Sözleşmesi ile SHELL'in Türkiye geneline yaygın, geniş ve tecrübeli istasyon ağı ile TRUGO'nun elektrikli araç şarj cihazlarına ilişkin sahip olduğu bilgi birikimini bir araya getirerek tüketiciye en düşük fiyatla, en kaliteli ve son teknoloji elektrikli araç şarj hizmeti sunmayı hedeflediklerini belirtmektedir. Bu kapsamda bildirim konusu işlem doğrultusunda (.....) adet akaryakıt istasyonunda kurulacak (.....) adet şarj cihazı için yapılması planlanan toplam (.....) USD yatırımın riskinin paylaşılması ile daha fazla yatırımın önünün açılmasının, tarafların birbirlerinin teknik bilgi, know-how ve bayi açısından yararlanarak maliyet avantajı sağlamalarının planlandığı belirtilmektedir.
- (81) Ayrıca TRUGO ile SHELL arasında akdedilen Hizmet Tedariki Sözleşmesi ile TRUGO tarafından SHELL'e CPO Yönetim Platformu, MSP Yazılımı ve Çağrı Merkezi hizmetlerinin sağlanacağı; bu çerçevede Hizmet Tedariki Sözleşmesi ile Şarj Hizmetleri Yönetmeliği'nin 16. maddesine²⁹ paralel olarak tüketiciye etkin hizmet verilmesinin, müşteri memnuniyetinin artırılmasının, müşteri desteğinin en etkin şekilde sağlanmasının ve kaynakların teknik gelişime katkı sağlayacak alanlara aktarılmasının planlandığı ifade edilmektedir. Hizmet Tedariki Sözleşmesi çerçevesinde esasen akaryakıt dağıtım firması olan SHELL, TRUGO'nun elektrikli araç ve şarj sistemlerine dair haiz olduğu teknik bilgi ve donanıma sahip insan kaynağı sayesinde almış olduğu hizmet dolayısıyla aynı hizmetleri kendi bünyesinde vermesi halinde katlanacağı maliyeti azaltmış olacaktır. Dolayısıyla Hizmet Tedariki Sözleşmesi sayesinde maliyet avantajı sağlanması, hizmet kalitesinin artırılması, yeni müşteri taleplerinin karşılanması ve son kullanıcıların taleplerine daha hızlı dönüş yapılması planlanmaktadır.
- (82) Otomotiv Distribütörleri ve Mobilite Derneği (ODMD) tarafından hazırlanan 2022 ve 2023 yılları Temmuz ayı Otomobil ve Hafif Ticari Araç Pazar Değerlendirme Raporlarına³⁰ göre 2022 yılının Ocak - Ekim döneminde 4.939 adet elektrikli araç satılırken bu sayı 2023 yılının aynı dönemde 48.883 adet olarak gerçekleşmiştir. Söz konusu satış adetleri kapsamında bir önceki döneme göre yaklaşık %889 oranında artış yaşandığı görülmektedir. İlaveten Uluslararası Enerji Ajansı (*International Energy Agency - IEA*) tarafından yayımlanan "*Global Electric Vehicle Outlook 2022*" başlıklı raporda; kamuya açık elektrikli araç şarj altyapısının 2015 – 2021 döneminde önemli ölçüde genişlediği görülmektedir. İlgili raporda 2021 yılında kamuya açık şarj istasyonu adedinin küresel çapta 1,8 milyona ulaştığı, 2021 yılında yeni kurulan şarj istasyonu sayısının (500.000) 2017 yılındaki toplam şarj istasyonu sayısından fazla olduğu belirtilmektedir.
- (83) Yukarıda yer alan bilgiler kapsamında hem Türkiye hem de küresel çapta elektrikli araç ve elektrikli araç şarj istasyonları sayılarının arttığı, iki olgunun birbirini beslediği ve ilerleyen dönemlerde elektrikli araç satış adetlerinin artacağı beklentisi doğrultusunda şarj istasyonu ihtiyacının da artacağı söylenebilecektir. Ek olarak, Türkiye'nin 07.10.2021 tarihinde Paris Anlaşması'nı onaylaması ve 2053 yılında net-sıfır emisyon

²⁹ Şarj Hizmetleri Yönetmeliği'nin 16. maddesine göre; "*Lisans sahibi, ilgili mevzuatta sayılanların yanı sıra; ... Şarj ağına bağlı şarj istasyonlarında 23 üncü maddede sayılan haller hariç sürekli, kaliteli ve kesintisiz şarj hizmeti sunmak ile yükümlüdür.*"

³⁰<https://www.odmd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/3232/ODD%20Bas%c4%b1n%20Bulteni%20%20A%c4%9fustos%202022.pdf>, Erişim Tarihi: 02.08.2023
<https://www.odmd.org.tr/folders/2837/categorial1docs/3492/ODMD%20Bas%c4%b1n%20Bulteni%20%20A%c4%9fustos%202023.pdf>, Erişim Tarihi: 02.08.2023

hedefi ile 2030 yılında en az 2 milyon elektrikli araç ve 200.000'in üzerinde kamuya açık şarj soketine ulaşılması hedefine; TRUGO ve SHELL tarafından (.....) adet elektrikli araç şarj cihazı kurulmasına ilişkin işbirliğinin katkıda bulunulacağı değerlendirilmektedir.

- (84) Alternatif yakıtların piyasaya girmesi ile arz çeşitliliği ve güvenliğinin artacağı, emisyon ve gürültü kaynaklı kirliliğin azalacağı ve bu sayede hava kalitesinin artacağı hususları Kurul içtihadında belirtilmektedir.³¹ Bununla birlikte bildirim konusu Şarj Ağı Sözleşmesi ile elektrikli araçların geniş kitlelerce benimsenmesine imkân verilerek iklim değişikliği ile mücadele ve ülkemizin karbon ayak izinde iyileştirme sağlanacağı, bu kapsamda karbon ayak izi daha düşük elektrikli araçların yaygınlaşmasında önemli bir katkı ve temiz enerjiye geçiş için gerekli altyapının kurulmasının sağlanacağı söylenebilecektir.
- (85) Yukarıda yer verilen bilgiler kapsamında, taraflar arasında uygulanacak işbirliğinin, sunulan hizmetlerdeki etkinliği arttıracak ve bu yönüyle söz konusu uygulamanın muafiyet koşullarından ilki olan ekonomik veya teknik gelişmenin sağlanması şartını karşıladığı değerlendirilmektedir.

b) Tüketicinin Bundan Yarar Sağlaması

- (86) 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi anlamında rekabeti sınırlayıcı etkileri olan bir anlaşmanın muafiyet alabilmesi için Kanun'un 5. maddesinin (a) bendinde koşul olarak getirilen mal ve hizmet sunumunda gelişme, iyileşme veya ekonomik ve teknik gelişmelerden tüketicinin de faydalanması gerekmektedir. Bir başka deyişle, iyileşme veya gelişme sağladığı söylenebilecek olan bir anlaşma, bu yararı tüketicilere yansıtmadığı sürece muafiyetten faydalanamayacaktır. Tüketicilere sağlanan faydanın ölçülmesi ve değerlendirilmesinde, fiyatlarda yaşanan düşüş, satış sonrası hizmetlerde artan etkinlik, ürün çeşitliliği, tüketicinin ürüne daha kolay ulaşımı, mal arzında devamlılık gibi unsurlar dikkate alınmaktadır.
- (87) Başvuruda, TRUGO ve SHELL işbirliği kapsamında, tarafların yatırımın riskini paylaşarak birbirlerinin teknik bilgi, know-how ve bayi ağından yararlanmaları sayesinde maliyet avantajı sağlayarak bu maliyet tasarrufunu tüketiciye fiyat düşüşü ve kaliteli hizmet olarak yansıtacakları belirtilmektedir. TRUGO ve SHELL, Shell markalı akaryakıt istasyonlarına yüksek kaliteli ve son teknoloji hızlı şarj cihazları kurmayı hedeflemektedir.
- (88) Esasen, elektrikli bir araç harici bir güç kaynağı aracılığıyla bataryanın şarj edilmesi ile hareket etmekte, aracın kat edeceği menzil sahip olduğu bataryanın kapasitesine, sürüş hızına ve havanın sıcaklığına göre değişim göstermektedir. Örnek olarak SUV gövde tipli elektrikli araçlara bakıldığında; TOGG'un T10X modelinin 523 km, Tesla'nın Y modelinin 533 km, Mercedes'in EQC modelinin 403 km, Opel'in Mokka Elektrik modelinin 351 km menzile sahip olduğu görülmektedir.³² Bu çerçevede özellikle batarya kapasitesinin yeterli gelmediği, şehirlerarası yolculuklarda aracın şarj edilmesi gerektiği, hızlı şarj üniteleri (HPC) ile bataryanın 15-25 dakika aralığında şarj edilebildiği göz önünde bulundurulduğunda; sürücülerin araçlarını uzun yolculuklarda iki veya üç kez sıra beklemeden şarj edebilmeleri için, hem mesafe hem de sayı bakımından şarj talebini karşılayacak kadar istasyonun kurulmasının zorunluluk olduğu söylenebilecektir.

³¹ 12.11.2019 tarih ve 19-39/601-255 sayılı Kurul kararı.

³² [<https://www.togg.com.tr/discovery>], [https://www.tesla.com/tr_tr/modely], [<https://www.mercedes-benz.com.tr/>], [<https://www.opel.com.tr/>], Erişim Tarihi: 03.08.2023

- (89) Bildirime konu işbirliği ile SHELL'in istasyon ağından ve TRUGO'nun teknoloji ve know-how'ından yararlanılarak (.....) adet akaryakıt istasyonunda (.....) adet şarj istasyonu kurulması, tüketiciler açısından yukarıda sayılan menzil endişelerini giderebilecektir. Ayrıca işbirliği ile TRUGO'nun, SHELL'in dağıtım ağından yararlanmasından kaynaklı lokasyon analizi ve işlem maliyetlerinden tasarruf sağlayacağı ve bu maliyet avantajını tüketiciye fiyat düşüşü ve hizmet kalitesinin artırılması şeklinde yansıtılabileceği değerlendirilmektedir.
- (90) Şarj Hizmetleri Yönetmeliği'nin 16. maddesinde, şarj ağı işletmeci lisansı sahiplerinin hak ve yükümlülükleri arasında lisans sahiplerinin şarj ağına bağlı şarj istasyonlarında sürekli, kaliteli ve kesintisiz şarj hizmeti sunmak ile yükümlü oldukları belirtilmekte, aynı Yönetmelik'in 23. maddesinde ise şarj ağı işletmeci lisansı sahiplerinin şarj hizmetini sürekli ve kesintisiz olarak sunma zorunluluklarının bulunduğu ifade edilmektedir. Anılan yükümlülüklerin karşılanabilmesi için şarj ağı işletmecilerinin şarj ekipmanlarının çalışıp çalışmadığının kontrolü, uzaktan yazılım güncellemelerinin gerçekleştirilmesi, uzaktan şarj başlat ve bitir komutlarının verilebilmesi için gerekli sistemleri kurması gerekmektedir.
- (91) Bildirime konu işbirliği çerçevesinde kurulması planlanan şarj istasyonlarının, kullanıcılara kaliteli ve kesintisiz hizmet sağlayabilmeleri açısından; TRUGO şarj istasyonu işletilmesine ilişkin yazılım ve yazılım çözümleri uzmanlığı çerçevesinde, SHELL'e teknik ve idari prosedürlerin gerçekleştirilebilmesi için birtakım yazılımsal hizmetler sunulacaktır. Bu kapsamda, Hizmet Tedariki Sözleşmesi ile TRUGO tarafından SHELL'e CPO Yönetim Platformu, MSP Yazılımı ve Çağrı Merkezi hizmeti sunulması planlanmaktadır. Elektrikli araç şarj noktalarının sorunsuz bir şekilde sürekli olarak çalışır vaziyette olması, gerçek zamanlı olarak takibi, son kullanıcı destekli arıza ve bakım yürütme, yönlendirme işlerinin yönetilmesi gerekmekte olup Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında, SHELL adına şarj altyapısının yönetimi kapsamında sistem tanımlama, müşteri desteği, arıza, bakım ve onarım işlerinin yönetilmesi ya da yürütülmesi TRUGO'nun sorumluluğunda olacaktır.
- (92) Ayrıca şarj hizmetlerine yönelik, son kullanıcı nezdinde ortaya çıkabilecek sorunların giderilmesi ve tüketiciye daha etkin bir hizmet sağlanması adına sunulacak Çağrı Merkezi hizmetleri kapsamında; TRUGO'nun bu konuda deneyimli olan (.....) ile anlaşığı; ek olarak (.....) tarafından TRUGO bünyesinde hizmet vermek üzere tahsis edilmiş çalışanlara TRUGO tarafından son kullanıcıların ihtiyaçlarının en iyi şekilde karşılanabilmesi ve sorunların giderilebilmesi adına elektrikli araç şarj hizmetlerine ilişkin olarak kapsamlı eğitimler verildiği görülmektedir.
- (93) Dosya kapsamında elde edilen bilgiler doğrultusunda, sürücülerin araçlarını uzun yolculuklarda iki veya üç kez sıra beklemeden şarj edebilmeleri için, hem mesafe hem de sayı bakımından şarj talebini karşılayacak kadar istasyonun kurulmasının zorunluluk olduğu, TRUGO ve SHELL arasında akdedilen Şarj Ağı Sözleşmesi ile Shell markalı akaryakıt istasyonlarına kurulması planlanan (.....) adet şarj istasyonunun söz konusu ihtiyacın karşılanması açısından tüketiciye fayda sağlaması, ayrıca TRUGO'nun, SHELL'in dağıtım ağından yararlanmasından kaynaklı lokasyon analizi ve işlem maliyetlerinden tasarruf sağlayacağı ve bu maliyet avantajını tüketiciye fiyat düşüşü ve hizmet kalitesinin artırılması şeklinde yansıtılabileceği, ek olarak TRUGO ve SHELL arasında imzalanan Hizmet Tedariki Sözleşmesi ile TRUGO tarafından SHELL'e sağlanacak MSP Yazılımı, CPO Yönetim Platformu ve Çağrı Merkezi hizmetleri ile şarj istasyonlarının kullanımı bakımından tüketiciye daha kaliteli ve etkin hizmet sunulacağı değerlendirilmektedir. Sonuç olarak, Şarj Ağı Sözleşmesi ve Hizmet

Tedariki Sözleşmesi kapsamında 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin birinci fıkrasının (b) bendinde ifade edilen tüketici faydası koşulunun karşılandığı kanaatine ulaşılmıştır.

c) İlgili Piyasanın Önemli Bir Bölümünde Rekabetin Ortadan Kalkmaması Şartı

- (94) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinin (c) bendinde yer alan “*İlgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmaması*” şeklindeki muafiyet kararı verilebilmesinde aranan bu olumsuz koşul gereğince, muafiyete konu anlaşma ilgili piyasanın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkmasına neden olmamalı, başka bir deyişle sağlanan ekonomik gelişme veya fayda ile tüketicinin bundan yarar sağlaması, rekabetin ortadan kaldırılması ile ulaşılan sonuçlar olmamalıdır. İlgili pazarın önemli bir bölümünde rekabetin ortadan kalkıp kalkmadığı değerlendirilirken dikkate alınması gereken başlıca hususların ise; pazarda hâlihazırda giriş engellerinin olup olmadığı, hâkim durumda olan bir teşebbüsün bulunup bulunmadığı, dikey anlaşmalar aracılığıyla giriş engeli yaratılıp yaratılmadığı, pazarın yapısı, tüketici tercihlerinin ne ölçüde kısıtlandığı şeklinde sıralanması mümkündür.
- (95) Pazara yeni giriş olasılıkları incelenirken pazarın yapısı ve gelişimi dikkate alınacak unsurlardandır. Zira durağan veya küçülen bir pazarın yeni giriş için cazip olmadığı söylenebilecektir. Dosya kapsamında kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarının yapısı incelendiğinde, pazarın yeni ve henüz gelişmekte olduğu, ilgili pazarda faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin öncelikli olarak EPDK'dan şarj ağı işletmeci lisansı almaları gerektiği görülmektedir. Yukarıda da yer verildiği üzere, lisans başvurusu yapmak isteyen bir tüzel kişinin asgari sermaye tutarının “*dört milyon beş yüz bin TL*” olarak belirlendiği, şarj cihazlarının sahip olduğu yüksek yatırım maliyetleri ve altı ay içerisinde en az elli adet şarj ünitesi kurulması zorunluluğu dikkate alındığında, ilgili pazarda faaliyet göstermek isteyen teşebbüslerin yasal ve yapısal giriş engelleri ile karşı karşıya oldukları söylenebilecektir. Öte yandan EPDK'nın kamuya açık kaynaklarında, şarj ağı işletmeci lisansına sahip toplam 152 adet teşebbüs bulunduğu, söz konusu teşebbüslerden 77 tanesinin 2023 yılında pazara giriş yaptığı görülmektedir.³³ Bu çerçevede pazara giriş yapan teşebbüslerin sayısının artış hızı, pazarda önemli bir giriş engeli bulunmadığını gösterir niteliktedir.
- (96) Türkiye'de elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarında hâkim durumda olan bir teşebbüsün bulunup bulunmadığının ve pazarın yapısının değerlendirilmesi açısından, Tablo-3'e bakıldığında; Ekim 2023 itibarıyla DC şebeke payı bakımından pazarda iki büyük oyuncunun bulunduğu ve bu oyuncuların ZES'in yaklaşık %(.....) ve EŞARJ'ın yaklaşık %(.....) pazar payına sahip oldukları görülmektedir. Ek olarak taraflarca iletilen cevabi yazıda Ekim 2023 tarihi itibarıyla TRUGO'nun (.....) ilde farklı sayılarda olmak üzere toplam (.....) adet şarj istasyonunun bulunduğu ve ilgili pazardaki payının yaklaşık %(.....) olduğu belirtilmektedir. Günümüz itibarıyla oldukça yeni ve gelişmekte olan pazarda birden fazla oyuncunun olmasıyla birlikte GERSAN tarafından gönderilen cevabi yazıda ilgili teşebbüsün 17.11.2022 tarihinde şarj ağı işletmeci lisansı aldığı, GÜZEL ENERJİ tarafından gönderilen cevabi yazıda, ilgili teşebbüsün %(.....) iştiraki olan OTOJET'in şarj ağı işletmeci lisansı sahibi olduğu, OTOJET'in (.....) adet AC ve (.....) adet DC şarj cihazının bulunduğu belirtilmektedir. PO tarafından gönderilen cevabi yazıda, ilgili teşebbüsün ŞH/11068-2/00018 numaralı lisans kapsamında şarj ağı işletmecisi konumunda olduğu, kurulumu tamamlanmış halka açık (.....) adet AC ve (.....) adet DC şarj cihazının bulunduğu

³³<https://lisans.epdk.gov.tr/epvys->

<web/faces/pages/lisans/elektrikSarjAgisletmecisi/elektrikSarjAgisletmecisiOzetSorgula.xhtml>],

Tarihi: 11.12.2023

Erişim

belirtilmektedir. TP tarafından gönderilen cevabi yazıda ise, ilgili teşebbüsün şarj ağı işletmecisi lisansı için yapmış olduğu başvurunun değerlendirme aşamasında olduğu belirtilmiştir. Sonuç olarak hâlihazırda ilgili ürün pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler olduğu gibi pazara giriş amacıyla birtakım projeler yürüten teşebbüsler de olduğu söylenebilecektir.

- (97) Pazarın yapısına ilişkin olarak, bildirim konu TRUGO ve SHELL arasındaki işbirliğine benzer şekilde, Türkiye’de kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler ile akaryakıt dağıtım şirketleri arasında şarj ağı kurulumuna ilişkin işbirliklerinin incelenmesi açısından, aşağıdaki tabloda TRUGO ve SHELL’in rakibi konumunda bulunan teşebbüslerin şarj ağı lisansına sahip olup olmadıkları ve içerisinde buldukları işbirlikleri hakkında bilgilere yer verilmektedir:

Tablo-6: Şarj Ağı Kurulumuna İlişkin İşbirlikleri

Teşebbüs	Şarj Ağı Lisansı	İşbirliği
AYTEMİZ	(.....)	(.....) ile elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi konusunda (.....) yılında sözleşme imzalanmıştır.
BP	(.....)	(.....) BP ile herhangi bir ilgisi olmamakla birlikte BP markası altında faaliyet gösteren akaryakıt ve LPG istasyonlarında araç şarj istasyonu bulunabildiği belirtilmektedir.
GÜZEL ENERJİ	(.....)	GÜZEL ENERJİ'nin %(.....) iştiraki OTOJET'in şarj ağı lisansının bulunduğu, bu çerçevede kurulacak elektrikli şarj istasyonlarının OTOJET'in şarj ağı işletmecisi lisansı ve işletim sistemi altında faaliyet göstermesinin planlandığı ifade edilmektedir. OTOJET tarafından gönderilen bilgilerde teşebbüsün 09.06.2022 tarihinden şarj ağı işletmecisi lisansı aldığı, 21.08.2023 tarihi itibarıyla (.....) adet DC ve (.....) adet AC şarj ünitelerinin bulunduğu belirtilmektedir.
OPET	(.....)	OPET marka ve logosu altında faaliyet gösteren akaryakıt istasyonlarında elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi için Koç Holding bünyesinde yer alan WAT Mobilite Çözümleri AŞ (WAT) ile işbirliğinin bulunduğu, söz konusu işbirliği kapsamında OPET marka ve logosu altında faaliyet gösteren akaryakıt istasyonlarında WAT lisansı altında şarj ünitelerinin kurulumu konusunda çalışmalar yürütüldüğü ifade edilmektedir. (.....). WAT tarafından iletilen bilgilerde, (.....) adet DC ve (.....) adet AC olmak üzere toplamda (.....) halka açık elektrikli şarj istasyonu bulunduğu belirtilmektedir. Ek olarak WAT'ın ilgili pazardaki payının %(.....)-%(.....)'ye tekabül ettiği ifade edilmektedir.
PO	(.....)	PO'nun şarj ağı işletmecisi konumunda bulunduğu ve elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi bakımından başka bir teşebbüs ile işbirliklerinin bulunmadığı, (.....) adet AC ve (.....) adet DC şarj ünitelerinin bulunduğu, ilgili pazardaki paylarının ise %(.....) olduğu ifade edilmektedir.
TP	(.....)	Hâlihazırda herhangi bir teşebbüs ile işbirliği içerisinde bulunmadıkları, bununla birlikte çeşitli teşebbüslerin cihazlarının TP istasyonlarında kurulmuş olduğu ve istasyon sahipleri diledikleri teşebbüs ile anlaşma yapmakta serbest oldukları ifade edilmektedir.
ZES	(.....)	Hâlihazırda birçok akaryakıt dağıtım firmasının bayilerinde, ilgili bayilere münferit (akaryakıt şirketi ile ayrı bir işbirliği bulunmadan) yapılan anlaşmalar kapsamında kurulmuş ve hizmet veren ZES şarj istasyonlarının bulunduğu ifade edilmektedir. (.....)
EŞARJ	(.....)	SHELL ile (.....) tarihinde tarafların anlaşması ile seçilecek Shell markalı istasyonlarda şarj ünitesi, tedarik kurulum, devreye alma ve işletilme ve arıza bakım konularında EŞARJ'nin hizmet vereceğine yönelik bir satın alma sözleşmesi imzalandığı; Sözleşme'nin süresi (.....) ifade edilmektedir. (.....).

EVS (Sharz.net)	(.....)	EVS tarafından,(.....) istasyonlarında merkez yönetimlerinin bilgisi dâhilinde Sharz.net markalı şarj ünitelerinin kurulduğu belirtilmektedir. Bu kapsamda anlaşmaların akaryakıt dağıtım şirketleri ile değil akaryakıt istasyonları ile yapıldığı bilgisi verilmektedir. Söz konusu anlaşmaların sürelerinin ortalama (.....) yıl olduğu ve içerisinde münhasırlık bulunmadığı,(.....) ifade edilmektedir. (.....).
ZEBRA (Voltrun)	(.....)	ZEBRA tarafından herhangi bir akaryakıt dağıtım şirketi ile hâlihazırda işbirliği içerisinde bulunmadıkları bilgisi sunulmaktadır.
GERSAN (G-Charge)	(.....)	Akaryakıt istasyonları ile kurumsal geniş çaplı anlaşmalar yapılmayıp, küçük çaplı münferit tedarikler yapıldığı, (.....) belirtilmektedir.
Kaynak: Teşebbüslerden elde edilen bilgiler doğrultusunda raportörlerce hazırlanmıştır.		

- (98) Yukarıda yer verilen tabloda, kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi pazarında faaliyet gösteren teşebbüsler ile akaryakıt dağıtım şirketleri arasında şarj ağı kurulumuna ilişkin çeşitli işbirliklerinin gerçekleştirildiği, ek olarak ilgili işbirliklerinin akaryakıt istasyonları (bayiler) ile şarj istasyonu işletmecileri arasında, minimum (.....) yıl olacak şekilde yapıldığı ve genellikle (.....) görülmektedir.
- (99) Muafiyetin Genel Esaslarına İlişkin Kılavuz'da (Kılavuz) pazardaki fiili durum ile potansiyel rekabetin ne ölçüde olacağına da ilgili başvuru kapsamında değerlendirilmesi gerektiği anlaşılmaktadır.³⁴ Bu kapsamda, ZES SOLAR'dan gelen cevabi yazıda, ZES ve ZES SOLAR'ın Zorlu Enerji Grubu bünyesinde yer alan teşebbüsler olduğu, ZES'in şarj ağı lisansına sahip olduğu belirtilmektedir. Bunun yanı sıra EŞARJ'ın ise Enerjisa Enerji AŞ tarafından kurulan bir teşebbüs olduğu görülmektedir. Bu çerçevede Türkiye'de elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarındaki en büyük iki oyuncunun Türkiye'de elektrik dağıtım faaliyeti gösteren teşebbüsler ile aralarındaki dikey bütünleşik yapı göz önüne alındığında, ZES ve EŞARJ'ın ilgili pazarda rekabetçi açıdan avantajlı konuma sahip oldukları değerlendirilmektedir.
- (100) EPDK'nın internet sitesinde yer alan şarj ağı işletmeci lisansı sahipliğine ilişkin veri tabanına göre, TRUGO'nun 09.06.2022 tarihinde ŞH/11009-3/00007 lisans numarası ile, SHELL'in ise 04.05.2023 tarihinde ŞH/11828/00127 lisans numarası ile şarj ağı işletmeci lisansı aldığı görülmektedir.³⁵ TRUGO'nun ilgili pazarlardaki faaliyetlerine yeni başladığı, (.....) adet şarj istasyonu bulunduğu ve hâlihazırda pazar payının yaklaşık %(.....) olduğu, SHELL'in toplamda sadece (.....) adet şarj istasyonu³⁶ bulunduğu, pazarda faaliyet gösteren ZES, ZEBRA ve EŞARJ gibi güçlü rakiplerin varlığı göz önünde bulundurulduğunda, bildirim konu işlemin "*kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi pazarında*" rekabeti önemli derecede kısıtlamasının söz konusu olmadığı değerlendirilmektedir.
- (101) Diğer yandan, bildirim konu işlemin "*kamuya açık elektrikli araç şarj istasyonu kurulumu ve işletilmesi*" pazarı bakımından pazar kapamaya yol açıp açmayacağına değerlendirilmesinin faydalı olacaktır. Bu kapsamda bildirim konu sözleşme ile

³⁴ Pazardaki fiili durum, ölçülebilirliğinin daha kolay olması nedeniyle muafiyet değerlendirmesinde önemli bir unsurdur. Bununla birlikte potansiyel rekabetin de göz ardı edilmemesi gereklidir. Potansiyel rekabet bakımından henüz piyasada rekabet etmeyen teşebbüslerin piyasaya girmek istediklerinde karşılaştıkları giriş engelleri değerlendirilir. Giriş engellerinin düşük olduğu pazarlarda potansiyel rekabet taraflar üzerinde rekabetçi baskı yaratabilecektir. Bu değerlendirmede potansiyel rekabetin kaynaklarının ne olduğu ve potansiyel rekabetin taraflar üzerinde uyguladığı rekabetçi baskının açıklanması gerekir.

³⁵ [<https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-211/enerji-donusumulisans-islemleri>], EPDK'nın Resmi İnternet Sitesi, Şarj Hizmeti Piyasası Yürürlükte Olan/İptal Edilen Lisanslar, Erişim Tarihi: 11.12.2023

³⁶ [<https://www.epdk.gov.tr/Detay/Icerik/3-0-211/enerji-donusumulisans-islemleri>] EPDK'nın Resmi İnternet Sitesi, Şarj İstasyonları, Erişim Tarihi: 11.12.2023

TRUGO'nun SHELL harici bir akaryakıt dağıtım şirketi ile merkezi bir anlaşma yapmama yükümlülüğü altına girdiği ve fakat SHELL harici bir akaryakıt dağıtım şirketi altında faaliyet gösteren bir başkaca akaryakıt istasyonu ile münferit sözleşme yapmasına herhangi bir engel bulunmadığı belirtilmektedir. Aynı şekilde SHELL'in de TRUGO harici bir şarj ağı işletmecisi ile merkezi bir anlaşma yapmama yükümlülüğü altına girdiği, ancak bir SHELL bayisinin münferit olarak bir şarj ağı işletmecisi ile sözleşme yapmasına herhangi bir engel bulunmadığı anlaşılmaktadır. Sözleşme ile getirilen "merkezi bir anlaşma yapmama" kısıtının değerlendirilmesi açısından akaryakıt dağıtım şirketlerinin bayilik ağı baz alınarak hesaplanan paylarına aşağıda yer verilmektedir:

Tablo-7: Akaryakıt Dağıtım Şirketlerinin Bayi Adetleri Baz Alınarak Hesaplanan Payları

Teşebbüs	Bayi Sayısı	Pay (%)
AYTEMİZ	593	4,74
AKPET ³⁷	465	3,72
BP	773	6,18
GÜZEL ENERJİ	923	7,38
KADOOĞLU ³⁸	422	3,77
OPET	1.827	14,62
PO	1.933	15,47
SHELL	1.156	9,25
TP	808	6,46
Diğer	3.593	28,76
Toplam	12.493	100,00

Kaynak: EPDK Petrol Piyasası Bayilik Lisansı veritabanı kullanılarak raportörlerce hesaplanmıştır.³⁹

- (102) Tablo-7'de Türkiye'deki 12.493 adet akaryakıt dağıtım istasyonu içerisinde SHELL'in 1.156 bayisinin bulunduğu görülmektedir. Yukarıda belirtildiği üzere, bildirim konu Sözleşme kapsamında, TRUGO haricindeki bir elektrikli şarj istasyonu işletmecisi, SHELL ile "merkezi bir anlaşma" yapmama dahi, pazarda faaliyet gösteren ve bayilik adedi fazla olan birçok akaryakıt dağıtım şirketi ile merkezi anlaşma yapılabilme seçeneği bulunmaktadır. Ek olarak şarj ağı işletmecilerinin SHELL bayileri ile münferit olarak anlaşma yapabilecekleri, elektrikli şarj istasyonlarının akaryakıt istasyonları haricinde dinlenme tesisleri, AVM otoparkları vb. birçok alanda kurulabileceği düşünüldüğünde bildirim konu Sözleşme'nin pazar kapama yönünde bir etki oluşturmayacağı değerlendirilmektedir.
- (103) Dosya kapsamında elde edilen bilgi ve belgeler bir bütün olarak değerlendirildiğinde; SHELL ve TRUGO'nun kamuya açık şarj istasyonu kurulumuna 2023 yılında başladıkları ve pazar paylarının sırasıyla yaklaşık %(.....)⁴⁰ ve %(.....)⁴¹ olduğu; hâlihazırda ilgili pazarda faaliyet gösteren pazar payı yüksek teşebbüslerin varlığı ve ilgili pazarda lisans alan teşebbüs sayısının giderek artan yapısı, pazarın gelişime ve potansiyel girişlere açık karakteri, elektrikli şarj istasyonu işletilebilmesi için gerek akaryakıt dağıtım şirketlerinin sayıca fazlalığı gerekse de elektrikli şarj istasyonlarının akaryakıt istasyonları haricinde dinlenme tesisleri, AVM otoparkları vb. birçok alanda kurulabileceği dikkate alındığında bildirim konu işbirliğinin güncel durumda pazarda etkisinin sınırlı olacağı ve bu yönüyle bildirim konu işlemin 4054 sayılı Kanun'un 5.

³⁷ Akpet Akaryakıt Dağıtım AŞ

³⁸ Kadooğlu Petrolcülük Taş. Tic. San. İth. ve İhr. AŞ

³⁹ [<https://lisans.epdk.gov.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/petrolBayilik/petrolBayilikOzetSorgula.xhtml>], Erişim Tarihi: 11.12.2023

⁴⁰ SHELL'in EPDK verileri kullanılarak hesaplanan tahmini pazar payı.

⁴¹ TRUGO'nun 31.10.2023 tarihi itibarıyla tahmini pazar payı.

maddesinin birinci fıkrasının (c) bendinde belirtilen koşulu karşıladığı değerlendirilmektedir.

d) Rekabetin (a) ve (b) Bentlerindeki Amaçların Elde Edilmesi için Zorunlu Olandan Fazla Sınırlanmaması Şartı

- (104) 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesinde düzenlenen muafiyetin son şartı; anlaşmanın, anlaşma ile hedeflenen etkinlik kazanımlarına erişmek için zorunlu olandan daha fazla sınırlayıcı olmamasıdır. İlgili maddenin bu son şartı bağlamında belirleyici unsur anlaşma ve anlaşmada yer alan tekil rekabet sınırlamaları ile anlaşma kapsamındaki faaliyetler arasındaki ilişkidir. Anlaşma kapsamındaki faaliyetler bu sınırlamaların olmadığı durumda daha etkin bir şekilde yürütülüyorsa sınırlamaların gerekli ve zorunlu olduğu söylenemez. Değerlendirilmesi gereken husus anlaşma ya da sınırlamanın var olduğu durumda, var olmadığı duruma nazaran daha fazla etkinliğin yaratılıp yaratılmadığıdır.
- (105) Anlaşmanın zorunlu olup olmadığı, anlaşma ile ortaya çıkması hedeflenen etkinlik kazanımlarının rekabeti daha az sınırlayacak alternatif yollarla elde edilmesinin mümkün olup olmadığı ile ilişkilidir. Eğer etkinlik kazanımları rekabeti daha az sınırlayacak bir yolla elde edilebiliyorsa son şartın sağlanmadığı söylenebilecektir. Bu durumda alternatif yolun ekonomik ve pratik olması da dikkate alınmalıdır.
- (106) Bildirime konu Şarj Ağı Sözleşmesi kapsamında TRUGO'nun, SHELL'in şarj istasyonu kurulumu yaptığı otoyol hizmet tesisleri ile aynı yön ve güzergâh üzerinde, şehir içinde (.....) ve şehirler arasında ise (.....) kilometrelik mesafedeki bir akaryakıt istasyonuna şarj istasyonu kurmamayı taahhüt ettiği görülmektedir.⁴² İlgili hüküm değerlendirildiğinde, taraflarca Şarj Ağı Sözleşmesi'ne eklenen bu kısıtlamanın yalnızca TRUGO'ya getirildiği görülmektedir. Bununla birlikte ilgili kısıtlamanın belirtilen güzergâhlar içerisindeki akaryakıt istasyonlarını kapsadığı, bu doğrultuda TRUGO tarafından akaryakıt istasyonları dışında kalan ve elektrikli araç şarj istasyonu kurulabilecek noktalar arasında yer alan oteller, restoranlar, alışveriş merkezleri, araç bakım servisleri gibi noktalara şarj istasyonu kurulmasının önünde herhangi bir engel olmadığı değerlendirilmektedir.
- (107) Şarj Ağı Sözleşmesi'nin yürürlüğe girmesinden itibaren (.....) süreyle TRUGO'nun başka bir akaryakıt dağıtım şirketi ile SHELL'in ise başka bir şarj ağı işletmecisi ile elektrikli araç şarj istasyonu kurulumuna dair işbirliği içeren bir anlaşma akdetmemeyi kabul ve taahhüt ettiği görülmektedir.⁴³ Ek olarak TRUGO ve SHELL'in mutabakata varması halinde münhasırlığın en fazla (.....) kadar uygulanmasının hedeflendiği belirtilmektedir.⁴⁴ Diğer yandan Şarj Ağı Sözleşmesi kapsamında getirilen kısıtlamalara uygun olmak şartıyla tarafların herhangi bir zamanda başkaca üçüncü kişilerle (dinlenme tesisi işletmecileri, akaryakıt bayileri vb.) şarj ağı işletmecisi olarak sözleşme yapabilme haklarının devam ettiği,⁴⁵ konu ile ilgili TRUGO tarafından iletilen bilgilerde, TRUGO'nun yükümlülüğünün yalnızca başka bir akaryakıt dağıtım şirketi ile merkezi işbirliği anlaşması akdetmemek olduğu, bir başka deyişle TRUGO'nun SHELL harici bir akaryakıt dağıtım şirketi ile merkezi bir anlaşma yapmama yükümlülüğü altına girmesi ve fakat SHELL harici bir akaryakıt dağıtım şirketi altında faaliyet gösteren bir

⁴² Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.2. maddesi: "(.....)"

⁴³ Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.3. maddesi: "(.....)"

⁴⁴ Şarj Ağı Sözleşmesi'ne göre bildirim konu işlemin süresinin imza tarihinden itibaren (.....) olduğu, bu sürenin bitiminden en az (.....) önce başlayacak olan müzakerelerde mutabakat sağlanması durumunda sözleşmenin (.....) daha uzayacağı görülmektedir.

⁴⁵ Şarj Ağı Sözleşmesi'nin 3.2. maddesi: "(.....)"

başkaca akaryakıt istasyonu ile münferit sözleşme yapmasına herhangi bir engel bulunmadığı görülmektedir. Konu ile ilgili taraflardan iletilen cevabi yazıda, Shell markalı akaryakıt istasyonları haricinde, (.....) farklı lokasyondaki akaryakıt istasyonunda TRUGO tarafından şarj istasyonu kurulumu yapıldığı belirtilmektedir. Nitekim dosya kapsamında yapılan incelemelerde Rize'nin Ardeşen ilçesinde bulunan Opet markalı akaryakıt istasyonunda TRUGO şarj cihazının bulunduğu (.....) tespit edilmiştir.⁴⁶ Benzer şekilde 2021 yılında akdedilen bir anlaşma çerçevesinde, SHELL'in hâlihazırda EŞARJ ile bir işbirliğinin bulunduğu; söz konusu işbirliği kapsamında, tamamına SHELL'in sahip olduğu bir iştirak olan Shell Petrol AŞ tarafından işletilen (.....) adet akaryakıt istasyonunda EŞARJ tarafından işletilen ve EŞARJ mobil uygulaması vasıtasıyla hizmet alınabilen elektrikli araç şarj istasyonlarının mevcut olduğu görülmektedir.

- (108) Şarj Ağı Sözleşmesi kapsamında (.....) sonunda TRUGO ve SHELL'in anlaşmaması durumunda; tarafların kurulacak olan yeni şarj istasyonları için başka teşebbüsler ile işbirliği anlaşması (çerçeve anlaşma) yapabilecekleri ancak ilave (.....) sonuna kadar (.....) yapamayacakları düzenlenmektedir. İlgili hüküm ile getirilen kısıtlamalara ilişkin olarak, herhangi bir sebeple (.....) sürenin sonunda (.....) halinde tüketiciye sunulan hizmetlerin geliştirilmesi ve iyileştirilmesi hedefiyle TRUGO ve SHELL'e başka işbirlikleri arama imkânının tanındığı; böylesi bir durumda tarafların yapacakları (.....) yapılmaması taahhüdü ile SHELL ve TRUGO arasındaki işbirliğinden elde edilecek faydanın azami düzeyde korunmasının, (.....) hedeflendiği belirtilmektedir.
- (109) Başvuruda dosya konusu işbirliği kapsamında kurulması planlanan şarj ağının maliyetine ilişkin olarak; şarj cihazı başına yaklaşık (.....) olmak üzere (.....) adet şarj cihazı için toplamda yapılacak yaklaşık (.....) civarında yatırımın riskinin paylaşılacağı, bu çerçevede TRUGO tarafından kurulması planlanan (.....) adet şarj ekipmanı ve bunların altyapı maliyetinin yaklaşık (.....), SHELL tarafından kurulması planlanan (.....) adet şarj ekipmanı ve bunların altyapı maliyetinin ise yaklaşık (.....) olduğu görülmektedir.⁴⁷ Aşağıda Şarj Ağı Sözleşmesi kapsamında yapılacak işbirliğinin yatırımının geri dönüşünün hesaplanmasına ilişkin tabloya yer verilmektedir:

Tablo-8: Yatırımın Geri Dönüşüne İlişkin Hesaplama

TRUGO - SHELL İşbirliği Analiz	Miktar
Toplam Yatırım	(.....)
Net Kar (KDV Hariç)	(.....)
Toplam Şarj Ekipmanı	(.....)
Şarj Ekipmanı Kapasite	(.....)
Ortalama Kullanım Oranı	(.....)
Tahmini Elektrik Tüketimi	(.....)
ROI ⁴⁸	(.....)
Kaynak: Bildirim Formu	

- (110) Başvuruda, kurulacak şarj istasyonları için gerekli altyapı, yazılım, ekipman tedariki vb. ile kurulum maliyetlerinin üzerine, yıllık en az (.....) maliyetli uzaktan takip ve otomatik kontrol sistemlerinin kurulmasının gerektiği, TRUGO ve SHELL'in (.....) lokasyonda toplam (.....) adet şarj istasyonu kurduğu varsayımında yapacakları toplam yatırımın (.....) olacağı, kurulacak (.....) adet şarj ekipmanının (.....) kW kapasiteli ve ortalama kullanım oranının iyimser bir şekilde %(.....) olarak belirlendiği durumda yıllık elektrik tüketiminin (.....) kW olacağı, bu hesaplama KDV hariç net karın (.....) USD/kW olduğu

⁴⁶ Cevabi yazıda söz konusu şarj cihazının (.....) bilgisi yer almaktadır.

⁴⁷ Tarafların yatırım maliyetlerine ilişkin bilgiler Tablo-4 ve Tablo-5'te yer almaktadır.

⁴⁸ (.....).

durumda, işletme maliyetleri hariç yapılan bu hesaplamada, yatırımın geri dönüş süresinin (.....) yıl olduğu ifade edilmiştir.

- (111) Yukarıda yer verilen bilgiler doğrultusunda, TRUGO ve SHELL tarafından (.....) sonunda Şarj Ağı Sözleşmesi'nin devam etmesine ilişkin mutabık kalınması, ilgili Sözleşme'de belirlenen münhasırlık hükümlerinin de Sözleşme'nin bitimine kadar ((.....)) hüküm ve sonuç doğuracağı, bu kapsamda taraflarca işbirliği kapsamında üstlenilen yatırımların geri dönüş süresinin (.....) yıl olarak hesaplanması göz önünde bulundurulduğunda, Şarj Ağı Sözleşmesi ile getirilen ve yukarıda yer verilen kısıtlamaların tarafların yatırımlarının geri dönüşünü alabilmesi adına makul olduğu ve rekabeti zorunlu olandan fazla kısıtlamadığı değerlendirilmektedir.
- (112) Taraflar arasında imzalanmış Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında şarj hizmetleri ve bununla bağlantılı Çağrı Merkezi ve müşteri hizmetleri sunumu için oluşturulacak sistem çerçevesinde gerçekleşecek bilgi değişiminin de ayrıca değerlendirilmesi gerekmektedir. Şarj ünitelerinin tüketicilere kesintisiz ve kaliteli hizmet sağlayabilmesi amacıyla, TRUGO tarafından SHELL'e sunulması planlanan CPO Yönetim Platformu, MSP Yazılımı ve Çağrı Merkezi hizmeti aracılığıyla TRUGO tarafından SHELL'in birtakım bilgilerine erişim sağlanması durumu bulunmaktadır. Bu çerçevede TRUGO tarafından, sistemlerin kontrol edilmesi ve oluşabilecek arızaların giderilmesi adına TRUGO'nun ilgili iş biriminin SHELL verilerine erişme imkânının olabileceği, bu müdahalenin sadece arızayı çözümlenmek maksadıyla sınırlı olacağı ve herhangi bir şekilde TRUGO içerisinde veya bir üçüncü tarafa iletilmesi yahut bunlara istinaden herhangi bir işlem yapılmasının söz konusu olmayacağı belirtilmiştir. TRUGO'nun Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında güvenliğini sağlamakla yükümlü olduğu bilgiler aşağıda yer almaktadır:
- Kişisel Bilgiler: Sistem kullanıcıların e-posta adresleri, son kullanıcıların KVKK kapsamındaki kişisel verileri (araç plaka numarası, TCKN dâhildir).
 - Sistem Bilgileri: Entegrasyon kapsamında kullanılan tokenler, kullanıcı adları, parolalar ve filtrelenen IP adresleri.
 - İşlem Bilgileri: Şarj işlemine ait tutulan tüm bilgiler (tutar, kWh, tarih, şarj noktası vb.)
 - Finansal Bilgiler: Yüklenici ve SHELL arasındaki mali bilgileri içeren dosya ve veri transferleri (anlaşma şartları, iskontolar, fiyat belirleme kuralları).
 - Müşteri Davranış Bilgileri: Müşterinin mobil uygulama içerisinde gerçekleştirdiği tecrübeyi kayıt altına alan veya gözlemleyen yapının ürettiği veri.
 - Lokasyon ve Durum Bilgileri: Şarj noktaları ve üniteleri hakkında koordinat, kapasite, servis durumu gibi detayları içeren bilgiler.
- (113) TRUGO tarafından SHELL'e sunulması planlanan CPO Yönetim Platformu ve MSP Yazılımı hizmetleri bakımından; bilgi güvenliğinin sağlanması ve nihayetinde rakibinin verilerine erişimin de engellenmesi adına ilgili hizmetlerin sunulduğu ara yüze SHELL tarafından sadece SHELL çalışanlarına özgülenmiş kullanıcı adı ve parolalarla giriş yapılacağı bildirilmektedir.
- (114) Bu çerçevede CPO Yönetim Platformu ve MSP Yazılımı kapsamında TRUGO tarafından SHELL'e sağlanacak yazılım alt yapısında TRUGO ile SHELL'in ticari bilgilerinin ne şekilde ayrıştırıldığına ilişkin olarak TRUGO tarafından; son kullanıcıların ve yöneticilerin giriş yapacağı CPOP+ Frontend uygulamalarının ayrı ayrı geliştirildiği

ve admin hesaplarının ayrı olarak tanımlandığı, bu çerçevede SHELL kullanıcılarının SHELL yetki gruplarında (*Authentication Group*) duracağı, TRUGO kullanıcılarının ise TRUGO yetki gruplarında saklanacağı, ilgili verilere uygulamalar arasında geçiş bulunmadığı, aynı şekilde kullanıcı verilerinin de sadece kendi ortamlarında görüntülediği belirtilmektedir. Yukarıda yer verilen CPO Yönetici Platformu ve MSP Yazılımına ilişkin sayılan unsurların nihai tüketicilere şarj hizmetinin sağlanması için gerekli olduğu değerlendirilmektedir.

- (115) Hizmet Tedariki Sözleşmesi'nin 34. maddesi uyarınca, Sözleşme'nin (.....) boyunca hüküm ve sonuçlarını doğuracak şekilde düzenlendiği ve sürenin sonunda SHELL tarafından talep edilmesi halinde tarafların mutabakatına bağlı olarak (.....) süreyle daha uzatılabileceği, bahse konu Sözleşme kapsamında taraflara herhangi bir rekabet etmeme yükümlülüğü veya münhasırlık hükmü getirilmediği görülmektedir. Ek olarak TRUGO'nun bahsi geçen hizmetleri herhangi bir başka üçüncü taraf teşebbüse vermesinin önünde bir engel olmadığı, TRUGO'nun yazılım geliştirme hizmetini, Sözleşme'nin devam ettiği sürede SHELL'in rakibi konumunda olan veya olmayan başka teşebbüslere de sunmasının planlandığı, ilaveten TRUGO'nun bu hizmeti herhangi bir şarj ağı işbirliği yapmadığı/yapmayacağı teşebbüslere de salt hizmet olarak sunmasının planlandığı bildirilmiştir.
- (116) Son olarak Hizmet Tedariki Sözleşmesi kapsamında sunulması planlanan Çağrı Merkezi hizmeti bakımından; TRUGO ve SHELL için ortak bir noktadan hizmet verilmesi dolayısıyla (.....) çalışanlarının SHELL'in kurduğu ve işlettiği elektrikli araç şarj istasyonlarının bilgileri ve nihai tüketicilerin ödeme bilgileri, elektrik kullanımları, cep telefonu bilgileri gibi verilere erişebilecekleri görülmektedir. Bu çerçevede söz konusu verilerin konsolide halinin sadece SHELL ekipleri tarafından görülebileceği ancak teknik bir arıza olması durumunda (bu haller ile sınırlı olmak koşuluyla) TRUGO'nun ilgili iş biriminin SHELL'in verilerine ulaşabileceği; TRUGO tarafından söz konusu verilere erişimin yalnızca arızanın çözülmesi, sorunsuz ve kesintisiz şarj hizmeti sunulması amacıyla *Trugo User Care Center* tarafından gerekmesi halinde erişilebilir olacağı ve ilgili bilgilerin TRUGO'nun herhangi bir birimine aktarılmayacağı, bu kapsamda üçüncü taraflarla herhangi bir paylaşımın söz konusu olmayacağı bildirilmektedir. Bu çerçevede, şarj hizmetleri ve bununla bağlantılı müşteri hizmetlerinin sürekli, kaliteli ve kesintisiz olarak son tüketiciye sunumunun sağlanabilmesi için, işin ve anlaşmanın doğası gereği söz konusu bilgi değişiminin gerçekleşmekte olduğu ve bunun rekabeti zorunlu olandan fazla kısıtlamayacak ölçüde sınırlandırıldığı değerlendirilmektedir.
- (117) Yukarıda yer verilen bilgi ve yapılan değerlendirmeler neticesinde, bildirim konu Şarj Ağı Sözleşmesi ve Hizmet Tedariki Sözleşmesi'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında rekabeti sınırlayıcı hükümler içerdiğine, ancak 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi uyarınca gereken şartları taşıması nedeniyle anılan Şarj Ağı Sözleşmesi ve Hizmet Tedariki Sözleşmesi'ne yürürlüğe girdikleri tarihten başlayarak geçerli oldukları süre boyunca bireysel muafiyet tanınmasına karar verilmiştir.

H. SONUÇ

(118) Düzenlenen rapora ve incelenen dosya kapsamına göre,

1. Trugo Akıllı Şarj Çözümleri Sanayi ve Ticaret Anonim Şirketi ile Shell&Turcas Petrol AŞ arasında akdedilen Şarj Ağı İşletmecileri Arasında Yapılacak İş Birliği Sözleşmesi ve Hizmet Tedariki Sözleşmesi'nin 4054 sayılı Kanun'un 4. maddesi kapsamında olduğuna,

2. Söz konusu Sözleşmeye, 4054 sayılı Kanun'un 5. maddesi kapsamındaki şartların tamamını sağlaması nedeniyle bireysel muafiyet tanınmasına

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