

Ulaşımın Geleceği: Elektrikli Araçlar ve Şarj İstasyonları

Elektrikli araçların kullanımı ve buna bağlı olarak şarj istasyonu sayısı dünya çapında hızlı bir şekilde artmaktadır. Türkiye de elektrikli araç ve şarj istasyonu piyasasında kendine yer edinmek için gerek yasal gerekse uygulamaya yönelik önemli adımlar atmaktadır. Bu yazımızda elektrikli araçlar ve şarj istasyonlarının Türkiye ve dünyadaki mevcut durumunu ve bunlara yönelik Türkiye'deki yasal düzenlemeleri ve teşvikleri inceledik.

1. Geçmişten Günümüze Elektrikli Araçlar ve Şarj İstasyonları

Genel kanının aksine, elektrikli araçlar 19. yüzyılda geliştirilmeye başlanmış ve ilk elektrikli araç 1889-1891 yılları arasında Amerika Birleşik Devletleri'nde üretilmiştir. Benzinle çalışan otomobillerin seri üretime geçmesinden önce önemli bir piyasa payına sahip olan, ancak geniş petrol rezervlerinin keşfi ile neredeyse bütün önemini yitiren elektrikli araçlar, son yıllarda enerji güvenliği, küresel ısınma ve hava kirliliği gibi endişelerin artması ile tekrar önem kazanmıştır. Elektrikli araçlar, 2020 yılında bütün dünyadaki araç satışlarının %5'inden az bir paya sahipken, 2021 yılında bu oran %9'a, 2022 yılında ise %14'e yükselmiştir. Elektrikli araçların yarısından fazlası Çin Halk Cumhuriyeti'nde satılmış olup bu alanda ikinci sıradaki pazar Avrupa, üçüncü sıradaki pazar ise Amerika Birleşik Devletleri'dir.¹

Elektrikli araçların üretilmesi ve tercih edilmesinin en önemli gerekçelerinden biri enerji güvenliğidir. Petrol rezervlerinin 2052 yılında tükeneneğine işaret edilmesi² ve fosil yakıt kullanımlarının gün geçtikçe artması enerji güvenliği bakımından endişe yaratmaktadır. Bununla birlikte elektriğin üretilebilir olması, enerji güvenliği bakımından çok daha büyük bir avantaj sağlamakta ve enerji arzı kırılganlığını azaltmaktadır.

Elektrikli araçların giderek daha fazla tercih edilme gerekçelerinden bir diğeri, elektrikli araçlar sayesinde içten yanmalı motorlu araçlara kıyasla daha düşük karbon salınımı yapılması ve dolayısıyla elektrikli araçların iklim krizi ile mücadele bakımından olumlu etkisidir. 2050 yılına kadar karbon nötr olma hedefleri doğrultusunda Avrupa Birliği'nde içten yanmalı motorlu araçların satışının 2035 yılından itibaren yasaklanması hedeflenmekte ve bu doğrultuda mevzuat çalışmaları yapılmaktadır.³ Bu düzenlemeler doğrultusunda birçok otomobil üreticisi önümüzdeki yıllarda içten yanmalı motorlu araçların üretimini durdurmayı ve elektrikli araç üretimini arttırmayı hedeflemektedir.

Ayrıca, sessiz çalışan elektrikli araçların yayaların güvenliği bakımından düşük seviyede de olsa ses yayması için Avrupa Birliği'nde yasal düzenlemeler bulunmakla birlikte,⁴ elektrikli araçlar, gürültü kirliliğinin

¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>

² <https://mahb.stanford.edu/library-item/fossil-fuels-run>

³ <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/economy/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained>

⁴ <https://www.thesoundagency.com/blog/electric-cars-and-the-new-law-the-sound-of-the-future>

azaltılması çalışmalarına destek olacaktır. Bu veriler ve yasal düzenlemeler, elektrikli araç kullanımının yaygınlaşmasının, başta enerji güvenliği olmak üzere hava ve gürültü kirliliğini azaltmaya yönelik çalışmalar bakımından önemli bir yer teşkil ettiğini göstermektedir.

Elektrikli araçların avantajlarının yanında, birtakım dezavantajları da bulunmaktadır. Bunlar; ekonomik, teknolojik ve sosyal sorunlar olarak üç genel başlık altında toplanabilir.⁵ İçten yanmalı motorlu araç fiyatlarına kıyasla ekonomik bir dezavantaj olarak gözüken elektrikli araç fiyatlarının, vergi indirimleri ve elektrikli araçlar ile bataryalarının seri üretime geçmesi sayesinde daha aşağı seviyelere gelmesi öngörülmektedir. Teknolojik dezavantajlar arasında ise menzil sorunu ve uzun şarj olma süreleri yer almaktadır. Bununla birlikte gelişen batarya teknolojileri ve şarj istasyonlarının nicelik ve nitelik itibarıyla daha rekabetçi bir pozisyona gelmesi ile yakın zamanda elektrikli araçların teknolojik dezavantajlarının öneminin azalacağı değerlendirilmektedir. Son olarak, elektrikli araçların toplum tarafından henüz yeterince kabul görmemesi ve yetersiz şarj istasyonları sosyal sorunlar arasında değerlendirilmektedir.

Elektrikli araçların kullanımının yaygınlaşması, hem şehir içi hem de şehirlerarası güzergâhlarda bulunan şarj istasyonlarının varlığına bağlıdır. Bu doğrultuda, gerek dünyada gerekse Türkiye’de, elektrikli araçlar bakımından en güncel ve hızlı adım atılmasını gerektiren konu, şarj istasyonu sayısının artırılması ve sunulan şarj hizmetlerinin iyileştirilmesidir. 2022 yılında Türkiye de dahil olmak üzere Avrupa Birliği genelindeki toplam şarj istasyonu sayısı 535.731 iken⁶ Türkiye’de bu sayı Mart 2023 itibarıyla 6.500’ü aşmıştır.⁷ Türkiye’deki istasyonların da çoğunlukla İstanbul, Ankara ve İzmir gibi nüfusu yoğun ve ülkenin batısında yer alan bölgelerde yoğunluklu olduğu görülmektedir.

Toplam şarj istasyonu sayısı, şarj istasyonlarının yeterliliği veya yetersizliğinin değerlendirilmesi bakımından tek başına yeterli bir kriter olmayıp şarj istasyonu başına düşen elektrikli araç sayısı ve şarj istasyonlarındaki hızlı ve yavaş şarj ünitelerinin de incelenmesi gerekmektedir. Nitekim elektrikli araç sayısındaki artışın sağlıklı bir şekilde desteklenmesi için, şarj istasyonlarının da yeteri oranda kurulması sağlanmalıdır. Avrupa Birliği’nde 2014 yılında yürürlüğe giren Alternatif Yakıt Altyapı Direktifi (AFIR) ile şarj istasyonu başına düşen elektrikli araç sayısının 10’u geçmemesi önerilmiştir. Elektrikli araçlar bakımından Avrupa’da en büyük pazar payına sahip devletlerden olan Fransa, Almanya ve Birleşik Krallık’ta bu oran 10’un üzerinde olmakla birlikte Hollanda ve İtalya’nın bu oranı sağlamaya daha yakın oldukları görülmektedir.

Her ne kadar Türkiye’de 2023’ün ilk yarısı itibarıyla trafiğe kaydı yapılan elektrikli araçların sayısı bir önceki yıla kıyasla dört kata yakın büyüme göstermişse de⁸, şarj istasyonu başına düşen elektrik araç oranı Mart 2023 itibarıyla henüz 2,2’dir. Öte yandan Türkiye’nin yerli elektrikli otomobil üretimi yönündeki girişimleri de göz önüne alınarak 2023 yılının sonlarına kadar elektrikli araç sayısının şarj istasyonu kurulumuna göre daha fazla olması beklendiğinden bu oranın artacağı tahmin edilmektedir.

2. Türkiye’deki Yasal Düzenlemeler ve Teşvikler

Elektrikli araç kullanımının artmasına paralel olarak Türkiye’de konu ile ilgili mevzuat ihtiyacı da ortaya çıkmıştır. Bu kapsamda, 2021 yılı Aralık ayındaki kanun değişikliği ile Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu’nda (“EPDK”) Enerji Dönüşüm Dairesi Başkanlığı kurulmuş ve 6446 sayılı Enerji Piyasası Kanunu’na da lisanslı bir faaliyet olarak şarj hizmetlerine ilişkin hükümler eklenmiştir. Kanun değişikliği ile birlikte, 2 Nisan 2022 tarihinde EPDK tarafından Şarj Hizmeti Yönetmeliği (“Yönetmelik”) yayımlanmıştır.

⁵ Un-Noor, Padmanaban, Mihet-Popa, Mollah ve Hossain, *A Comprehensive Study of Key Electric Vehicle (EV) Components, Technologies, Challenges, Impacts, and Future Direction of Development*, Energies, 10(8), Ağustos 2017

⁶ <https://www.statista.com/statistics/955443/number-of-electric-vehicle-charging-stations-in-europe>

⁷ <https://www.dunya.com/ekonomi/elektrikli-arac-sarj-istasyonu-sayisi-yil-sonuna-kadar-10-bine-ulasabilir-haberi-689791>

⁸ <https://yesilekonomi.com/turkiyedeki-elektrikli-otomobil-sayisi-20-bine-yaklasti>

Yönetmelik ile şarj ağı işletmeci lisansı, lisans sahibinin hak ve yükümlülükleri, şarj ağı ve şarj istasyonunun sahip olması gereken özellikler, lisans sahibi ile şarj istasyonu işletmecisi arasındaki ilişki, şarj istasyonuna bütünleşik elektrik depolama faaliyetleri ve fiyatlandırmaya ilişkin detaylı düzenlemeler getirilmiştir. Bu makale tarihi itibarıyla Yönetmelik kapsamında şarj ağı işletmeci lisansı alan şirket sayısı 131'dir.⁹

Yönetmelik ile getirilen sistemde, şarj hizmeti sunmak isteyen tüzel kişilerin, akaryakıt ve LPG piyasasındaki bayilik ağına benzer şekilde, bir şarj ağına dâhil olması gerekmektedir. Bir şarj ağına dâhil olunması, EPDK'dan şarj ağı işletmeci lisansı olarak şarj ağı işletmecisi olmayı ya da lisanslı bir şarj ağı işletmecisinden sertifika alarak şarj istasyonu işletmecisi olmayı gerektirmektedir. Yönetmelik'te şarj ağı işletmeci lisansının süresinin en fazla 49 yıl olabileceği belirlenmekle birlikte, bu sürenin EPDK tarafından belirlenecek koşullar doğrultusunda uzatılabileceği de öngörülmüştür. Yönetmelik ile elektrik piyasasında faaliyet gösteren ve tarifesi düzenlemeye tabi olan lisans sahibi tüzel kişilerin, şarj ağı işletmeci lisansı başvurusunda bulunamayacağı ve şarj hizmeti sunamayacağı da düzenlenmiştir.

Bu doğrultuda Yönetmelik uyarınca şarj ağı işletmeci lisansı, lisans sahiplerine lisansta belirtilen bölgede veya ülke genelinde şarj ağına bağlı şarj istasyonu kurulması veya işletilmesi ve düzenlenen sertifikalar doğrultusunda üçüncü kişilere kendi şarj ağına bağlı olacak şekilde şarj istasyonu kurdurulması veya işletirilmesi ile elektrikli araç kullanıcıları ile şarj hizmetini belirli avantajlar dâhilinde edinmeleri amacıyla sadakat sözleşmesi yapabilme hak ve yetkisi tanımaktadır. İlaveten şarj ağı işletmecilerine, lisanslarının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en az %5'i otoyol ve devlet yollarında ve en az %50'si DC 50 kW ve üzeri güçte olmak üzere 6 ay içinde en az 50 adet şarj ünitesi ve en az beş farklı ilçedeki şarj istasyonundan oluşacak şarj ağı oluşturmak yükümlülüğü getirilmiştir.

Öte yandan Yönetmelik uyarınca herhangi bir ticari faaliyette bulunmayan özel şarj istasyonları ve kullanıcıların kendi ihtiyacı için kurduğu şarj üniteleri, şarj ağına bağlanma zorunluluğundan istisna tutulmuştur.

Yönetmelik uyarınca şarj istasyonunun şarj hizmeti sunmaya başlayabilmesi için işyeri açma ve çalışma ruhsatı almakla yükümlü olduğu belirlenmekle birlikte, mevzuatın oluşturulması sürecinde, şarj istasyonlarının açılması ve işletilmesinin işyeri açma ve çalışma ruhsatı bakımından değerlendirilmesi de gerekmiştir. Buna ilişkin olarak Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü, 24 Mart 2022 tarihli tebliğ ile elektrikli araç şarj istasyonlarının açılması ve tali faaliyet konusu olarak işyeri açma ve çalışma ruhsatı düzenleme aşamasında hangi kriterlere göre değerlendirme yapılacağı, verilecek işyeri açma ve çalışma ruhsatları için gerekli olan şartlar ve yapı kullanma izin belgesi, imar planında işaretlenmesi, geçiş yolu izin belgesi düzenlenmesi, mevcut ruhsatlı akaryakıt istasyonlarında elektrikli araç şarj istasyonlarının yapımı durumunda hâlihazırdaki istasyonda değişikliğe gidilerek kazanılmış hakların kaybedilip kaybedilmeyeceği gibi hususlara açıklık getirmiştir.¹⁰

Elektrikli araç ve şarj istasyonları bakımından Türkiye'de verilen vergisel teşvikler de bulunmaktadır. Bu kapsamda, Kurumlar Vergisi Genel Tebliği'nde yapılan değişiklikle yatırım teşvik belgesine sahip elektrikli araç üreticilerinin bu alandaki yatırıma katkı tutarları Özel Tüketim Vergisi'ne ("ÖTV") mahsuben kullanılacaktır. Ayrıca içten yanmalı motorlu ve hibrit araçlar için uygulanan ÖTV oranı motor hacmine bağlı olarak %45 ile %220 arasında değişirken, elektrikli araçlar için bu oran %10 ile %60 arasında uygulanmaktadır. Motorlu Taşıtlar Vergisi ("MTV") ise tamamen elektrikli araçlar için içten yanmalı motorlu ve hibrit araçlara kıyasla %75 oranında daha az olarak uygulanmaktadır. ÖTV düzenlemesinde olduğu gibi, MTV bakımından da elektrikli araçlar için getirilen vergisel kolaylık hibrit araçlar için öngörülmemiştir. Elektrikli araçlar satın alınırken kullanılacak kredilerde Bankacılık Düzenleme ve Denetleme Kurumu (BDDK) kararıyla içten yanmalı motorlu ve hibrit araçlara nazaran daha esnek ve kolay kredi kullanımının önü açılmıştır.¹¹

⁹ <https://lisans.epdk.gov.tr/epwys-web/faces/pages/lisans/elektrikSarjAgisiIstetmeci/elektrikSarjAgisiIstetmeciOzetSorgula.xhtml>

¹⁰ Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Yerel Yönetimler Genel Müdürlüğü, 24 Mart 2022 tarihli ve E-14399437-010.06.01-3265630 sayılı tebliğ

¹¹ <https://yesilekonomi.com/elektrikli-otomobiller-icin-kredi-vade-ve-oran-sinirlari-belirlendi>

Türkiye, yerli elektrikli otomobil girişimi TOGG ve global bir üretici olan Tesla gibi araç üreticilerinin de pazara girişiyle elektrikli araçlar ve buna paralel olarak şarj istasyonlarının kurulumu ve işletilmesi ile ilgili olarak ciddi hedefleri olan bir ülke konumuna gelmiştir. Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı tarafından 2022 yılında yayımlanan Türkiye Ulusal Enerji Planı'nda da öngörüldüğü üzere 2053 yılında ulaşılmak istenen net sıfır emisyon hedefi kapsamında elektrikli araçların da önemi büyüktür.¹²

3. Sonuç

Gelişen teknoloji, enerji güvenliği sorunu ve çevresel endişeler dolayısıyla son dönemde elektrikli araçların üretimi ve satışı yıldan yıla ciddi bir biçimde artış göstermektedir. Elektrikli araçların üretimi ve kullanımının yaygınlaşmasına paralel olacak şekilde şarj istasyonları kurulumları da hızlanmıştır. Türkiye'de de, dünyadaki gelişmeleri yakalamaya yönelik çalışmalar artarak devam ederken, elektrikli araç pazarına TOGG ile girilmiş ve şarj ağı işletmecisi lisansı alan istasyon sayısı 130 olmuştur. Önümüzdeki dönemde, elektrikli araçlar ve şarj istasyonu kurulumuna dair atılacak yeni adımlar ve kurulacak işbirlikleri ile sektörde gelişme ve büyümenin devam etmesi ve kamu tarafından verilecek yeni teşviklerle bu büyümenin desteklenmesi beklenmektedir.

¹²

https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/ELGM/tr/Raporlar/TUEP/Türkiye_Ulusal_Enerji_Planı.pdf

The Future of Transportation: Electric Vehicles and Charging Stations

The use of electric vehicles (“EVs”) and the number of charging stations have been rapidly increasing worldwide in recent years. Türkiye is also taking significant steps, both in terms of legislation and practice, to establish itself in the EV and charging station market. In this article, we review the current situation in terms of EVs and charging stations in Türkiye and around the world, as well as the legal regulations and incentives in Türkiye.

1. From Past to Present: EVs and Charging Stations

Contrary to general belief, EVs were developed in the 19th century, and the first EV was produced between 1889 and 1891 in the United States. EVs, which had a significant market share prior to the mass production of gasoline-powered cars but lost almost all of their significance with the discovery of vast oil reserves, have regained importance in recent years due to concerns such as energy security, global warming and air pollution. While EVs accounted for less than 5% of global vehicle sales in 2020, this percentage increased to 9% in 2021 and reached 14% in 2022. More than half of EVs have been sold in the People’s Republic of China, making it the largest market in this field and the second-largest market for EVs is Europe, followed by the United States in third place.¹

One of the primary reasons for the production and preference of EVs is energy security. The indication that fossil fuels will be depleted by 2052² and the increasing use of fossil fuels day by day create concerns in terms of energy security. In addition, the ability to generate electricity provides a much greater advantage in terms of energy security and reduces the fragility of energy supply.

Another reason for the increasing preference for EVs is their low carbon emissions, comparing to internal combustion engine vehicles thereby making a positive impact on fighting the climate change crisis. In line with the objectives of achieving carbon neutrality by 2050, the European Union aims to ban the sale of internal combustion engine vehicles from 2035 onwards and legislative efforts are being carried out accordingly.³ As a result, many global car manufacturers aim to cease the production of internal combustion engine vehicles and increase the production of EVs in the upcoming years.

In addition, although the European Union has implemented legal regulations requiring them to emit a certain level of sound to ensure pedestrian safety⁴, EVs operate quietly and contribute to the reduction of noise pollution. These data and legal regulations highlight the significant role of the growing adoption of EVs in reducing energy security concerns as well as efforts to mitigate air and noise pollution.

¹ <https://www.iea.org/reports/global-ev-outlook-2023/executive-summary>

² <https://mahb.stanford.edu/library-item/fossil-fuels-run>

³ <https://www.europarl.europa.eu/news/en/headlines/economy/20221019STO44572/eu-ban-on-sale-of-new-petrol-and-diesel-cars-from-2035-explained>

⁴ <https://www.thesoundagency.com/blog/electric-cars-and-the-new-law-the-sound-of-the-future>

In addition to the advantages, EVs also have certain disadvantages that can be categorized under three main headings: economic, technological, and social challenges.⁵ The higher prices of EVs, which can be considered an economic disadvantage compared to internal combustion engine vehicles, are expected to decrease to more affordable levels thanks to tax incentives and the scale of production for EVs and batteries. Range limitations and long charging times are among prominent challenges experienced with EVs. Furthermore, as battery technologies continue to advance and charging stations become more competitive in terms of their quantity and quality, it is expected that the significance of the technological disadvantages of EVs will diminish in the near future. Finally, the social issues related to EVs include the lack of sufficient acceptance by society and inadequate charging infrastructure.

The widespread adoption of EVs relies on the availability of charging stations both in urban and intercity routes. In this regard, the most current and pressing matter that require immediate action concerning EVs, both globally and in Türkiye, is the increase in the number of charging stations and improvement of the charging services provided. In 2022, total number of charging stations in the European Union, including Türkiye, amounted to 535,731⁶; whereas, as of March 2023, Türkiye alone has exceeded a total of 6,500 charging stations.⁷ One remark to make is that the charge stations in Türkiye are located in the more populated and western parts of the country like İstanbul, Ankara and İzmir.

The total number of charging stations alone is not a sufficient criterion for evaluating the adequacy or inadequacy of charging infrastructure. Such evaluation also requires the consideration of the number of EVs per charging station and the presence of both fast and slow charging units at the charging stations. Indeed, in order to support the increase in the number of EVs in a sustainable way, it is necessary to ensure an adequate installation of charging stations. Regulation for the Deployment of Alternative Fuels Infrastructure (AFIR) which came into effect in the European Union in 2014, recommends that the number of EVs per charging stations should not exceed 10. France, Germany, and the United Kingdom, which are among the countries with the largest market share for EVs in Europe, have a ratio that exceeds 10; however, it is observed that the Netherlands and Italy are closer to achieving this ratio.

Although the number of registered EVs in Türkiye has grown nearly fourfold compared to the previous year as of the first half of 2023⁸, the ratio of EVs per charging station is still 2.2 as of March 2023. On the other hand, considering Türkiye's initiatives in domestic EV production, it is expected that the number of EVs will exceed the installation of charging stations by the end of 2023, hence resulting in an increase in this ratio.

2. Legal Regulations and Incentives in Türkiye

The increasing use of EVs necessitated the adoption of a relevant legislation in Türkiye. In this context, with the amendment to the Law in December 2021, the Energy Transition Department Presidency under the Energy Market Regulatory Authority ("EMRA") was established and provisions regarding the charging services were included to the Electricity Market Law No. 6446 as a licensed activity. With the amendment to the law, Charging Service Regulation ("Regulation") was published by EMRA on 2 April 2022.

The Regulation introduced detailed provisions regarding the charging network operator license, rights and obligations of license holders, specifications required for the charging network and charging stations, the relationship between the license holder and the charging station operator, integrated electricity storage activities integrated into the charging stations, and pricing. As of the date of this article, 131 companies have obtained the charging network operator license within the scope of this Regulation.⁹

⁵ Un-Noor, Padmanaban, Mihet-Popa, Mollah ve Hossain, *A Comprehensive Study of Key Electric Vehicle (EV) Components, Technologies, Challenges, Impacts, and Future Direction of Development*, Energies, 10(8), August 2017

⁶ <https://www.statista.com/statistics/955443/number-of-electric-vehicle-charging-stations-in-europe>

⁷ <https://www.dunya.com/ekonomi/elektrikli-arac-sarj-istasyonu-sayisi-yil-sonuna-kadar-10-bine-ulasabilir-haberi-689791>

⁸ <https://yesilekonomi.com/turkiyedeki-elektrikli-otomobil-sayisi-20-bine-yaklasti>

⁹ <https://lisans.epdk.gov.tr/epvys-web/faces/pages/lisans/elektrikSarjAgilisletmeci/elektrikSarjAgilisletmeciOzetSorgula.xhtml>

In the system introduced by the Regulation, legal entities wishing to provide charging services are required to be included in the charging network, similar to the case in the fuel oil and LPG market with the distributorship network. This inclusion to the charging network requires obtaining a charging network operator license from EMRA to qualify as a charging network operator or obtaining a certificate from a licensed charging network operator to qualify as a charging station operator. According to the Regulation, maximum duration of a charging network operator license can be 49 years, however this period can be extended under the conditions determined by EMRA. The Regulation also provides that the licensed legal entities that operate in the electricity market under regulated tariffs, cannot apply to charging network operator license and provide charging services.

The Regulation grants the charging network operator license holders the right and authority to establish or operate charging stations connected to the charging network within the region specified in the license or nationwide and allows for the establishment and operation of charging stations connected to their charging network by third parties under certificates and have loyalty agreements with EV users, enabling them to acquire charging services with certain advantages. Furthermore, charging network operators must establish a charging network within six months from the effective date of their license, consisting of a minimum of 50 charging units, of which at least 5% should be located on highways and state roads, and at least 50% should have a power capacity of DC 50 kW or higher and be located in at least five different districts.

On the other hand, according to the Regulation, private charging stations that do not engage in any commercial activities and charging units set up by users for self-consumption are exempt from the requirement of being connected to the charging network.

Furthermore, the Regulation requires charging stations to obtain workplace opening and operating license in order to commence charging services. Hence, during the adoption process of the legislation, the opening and operation of charging stations also had to be evaluated in terms of workplace opening and operating license. In this regard, the General Directorate of Local Government of Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change clarified the matter with the communiqué dated 24 March 2022, regarding the opening of EV charging stations and the evaluation criteria for the issuance of workplace opening and operating license as a subsidiary activity, necessary conditions for the workplace opening and operating license to be issued and occupancy permit, marking on the zoning plan, issuance of passage permit and the issue of whether vested rights will be lost or retained when installing EV charging stations in existing licensed fuel stations.¹⁰

Türkiye also provides tax incentives for EVs and charging stations. In this regard, with the amendment to the Corporate Tax General Communiqué, the contribution amounts of EV manufacturers holding investment incentive certificates will be offset against the Special Consumption Tax ("SCT") as a support for investment in this field. Furthermore, while the SCT rate for internal combustion engine and hybrid vehicles varies between 45% and 220% depending on the engine displacement, this rate ranges from 10% to 60% for EVs. The Motor Vehicle Tax ("MVT") is applied at a rate which is 75% lower for fully EVs compared to internal combustion engine and hybrid vehicles. Similar to the SCT regulation, there is no specific tax concession for hybrid vehicles in terms of MVT. However, the Banking Regulation and Supervision Authority (BRSA) has introduced more flexible and easier loan options compared to internal combustion engine and hybrid vehicles, allowing for easier access to loan when buying EVs.¹¹

With the entry of domestic electric car initiative TOGG and global manufacturer Tesla into the market, Türkiye has become a country with significant goals regarding the EVs, as well as installation and operation of charging stations. As set forth in the Türkiye National Energy Plan published by the Ministry of Energy and Natural Resources in 2022, EVs play a crucial role in achieving the net-zero emissions target by 2053.¹²

¹⁰ General Directorate of Local Government of Ministry of Environment, Urbanization and Climate Change, communiqué dated 24 March 2022 and numbered E-14399437-010.06.01-3265630

¹¹ <https://yesilekonomi.com/elektrikli-otomobiller-icin-kredi-vade-ve-oran-sinirlari-belirlendi>

¹² https://enerji.gov.tr/Media/Dizin/EIGM/tr/Raporlar/TUEP/Türkiye_Ulusal_Enerji_Planı.pdf

3. Conclusion

The production and sale of EVs have witnessed a significant increase year by year due to advancements in technology, concerns about energy security and environmental considerations. The installation of charging stations has accelerated in parallel with the proliferation of EV production and utilization. As Türkiye continues its efforts to keep pace with global developments, it has also entered into the EVs market through TOGG and the number of stations obtaining a charging network operator license has reached 130. It is anticipated that the sector will witness further progress and growth in the coming years through the implementation of new initiatives and the establishment of collaborative efforts in the field of EVs and charging station installation and that this progress will be supported by new incentives provided by the government.



Yasin Bilen
Avukat/Associate



Ege İrem Yenmez
Avukat/Associate

Çakmak Avukatlık Ortaklığı

www.cakmak.av.tr

This information is provided for your convenience and does not constitute legal advice. It is prepared for the general information of our clients and other interested persons. This should not be acted upon in any specific situation without appropriate legal advice and it may include links to websites other than the website.

Çakmak Avukatlık Ortaklığı has no responsibility for any websites other than its own and does not endorse the information, content, presentation or accuracy, or make any warranty, express or implied, regarding any other website.

This information is protected by copyright and may not be reproduced or translated without the prior written permission of Çakmak Avukatlık Ortaklığı.

Bu doküman müvekkillerimize ve ilgili diğer kişilere genel bilgi sağlamak amacıyla hazırlanmıştır. Bu doküman kapsamında sağlanan bilgiler hukuki tavsiye olarak kabul edilemez. Herhangi bir durum için özel olarak bir hukuki tavsiye almaksızın yalnızca bu dokümanda yer alan bilgiler dikkate alınarak işlem yapılmamalıdır.

Bu doküman web sitemiz dışındaki web sitelerine bağlantılar içerebilir. Çakmak Avukatlık Ortaklığı'nın kendi web sitesi dışındaki web sitelerine ilişkin hiçbir sorumluluğu yoktur ve diğer web sitelerinde yer alan bilgi, içerik veya sunumların doğruluğunu onaylamaz veya bunlar hakkında açık veya zımni herhangi bir garanti vermez.

Bu doküman ve içeriği telif hakkı ile korunmaktadır ve Çakmak Avukatlık Ortaklığı'nın önceden yazılı izni olmaksızın çoğaltılamaz veya tercüme edilemez.