

Elektrikli Araç Şarj Hizmetinde Yeni Dönem: EPDK'den Şarj Hizmeti Yönetmeliğinde Değişiklik Taslağı

Enerji Piyasası Düzenleme Kurumu ("EPDK"), Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nde ("Yönetmelik") kapsamlı bir değişiklik taslağını kamuoyu görüşüne sunarak, Türkiye'de hızla büyüyen elektrikli araç şarj sektörüne dinamizm katacak ve kullanıcı hizmet kalitesini artıracak yeni bir döneme hazırlandığını duyurdu.

Bu düzenleme, yalnızca şarj ağı işletmecilerini değil, aynı zamanda elektrikli araç sürücülerini de doğrudan etkileyecek değişikliklere imza atabilecek niteliktedir. Zira düzenlemenin hedefi, sektörde rekabeti artırmak, altyapıyı güçlendirmek ve kullanıcılar için daha esnek, ekonomik ve erişilebilir bir hizmet sunmaktır.

Şarj Hizmeti Yönetmeliği'nde değişiklik yapılmasına ilişkin taslakta ("Taslak Yönetmelik") dikkat çeken noktalar:

- İşletmecilerin belirli konum ve saatlerde indirim uygulayabilmesine imkân tanıyan **esnek fiyatlandırma** modeline geçilmesi,
- Asgari şarj ağı büyüklüğünün, 50 şarj ünitesinden 150 şarj noktasına (soket) dönüştürülmesi ve bunun yanı sıra istasyon bulundurma zorunluluğunun 15 farklı ilçeye çıkarılması gibi **yeni lisans şartları öngörülmesi**,
- 1 Temmuz 2026'dan sonra otoyol ve devlet yollarına eklenecek tüm DC 50 kW ve üzeri ünitelerden **en az bir tanesinde banka/kredi kartı veya nakit ödeme**

altyapısı bulundurma zorunluluğu getirilmesi,

- İstasyon verimliliğini artırmak amacıyla, yoğunluk dönemlerinde araç bataryası **yüzde 85 veya daha yüksek doluluğa** ulaştığında, kullanıcıyı bilgilendirerek şarj işlemini sonlandırabilme yetkisi verilmesi,
- Şarj ağı işletmecilerinin tarifelerini, rezervasyon ve işgaliye ücretlerini internet sitelerinde şeffaf bir şekilde yayımlama yükümlülükleri getirilmesi

hususlarında önemli düzenlemeler içermektedir.



Sektör görüşlerinin 26 Aralık 2025 mesai bitimine kadar EPDK'ye iletilmesinin ardından düzenlemenin son şeklinin belirlenmesi planlanıyor.

İlgili Taslak Yönetmelik'e [buradan](#) ulaşabilirsiniz.

İşbu bilgi notunda Taslak Yönetmelik ile getirilmesi planlanan yenilikler ile şarj hizmetlerinde planlanan yeni dönem, ilgili başlıklar altında ayrıntılı bir şekilde açıklanmaya çalışılmıştır.

I. Mobil Şarj Ünitelerinin Yönetmelik Kapsamına Alınması Planlanıyor

Taslak Yönetmelik, EPDK'nin mobil şarj istasyonlarını resmi olarak Yönetmeliğin kapsamına dahil etmeyi hedeflediğini göstermektedir.

Mobil şarj istasyonlarının kapsama dahil edilmesiyle birlikte, şarj ağı işletmeci lisansı sahibi şirketlerin ülke çapında mobil şarj istasyonlarını işletebilmesi mümkün hale

gelecektir. Mobil şarj istasyonlarının lisanslı şirketler tarafından işletilebilmesiyle birlikte, özellikle yoğun dönemlerde ve acil ihtiyaçlarda erişilebilir bir alternatif sunulmasının planlandığı görülmektedir.

II. Yönetmeliğe Eklenmesi Planlanan Yeni Tanımlar ile Elektrikli Araç Şarj Hizmetlerinde Dönüşüm Hedefleniyor

Yönetmeliğin 3'üncü maddesine eklenmesi planlanan yeni tanımlar ile elektrikli araç ekosistemindeki yeni kavramları ve hizmet tipleri resmi olarak tanımlanarak, bunların düzenleme altına alınmasını amaçlanıyor.

- **Ortak dolaşım (roaming) sözleşmelerinin** resmen tanımlanıp Yönetmeliğe dahil edilmesi, farklı operatörlerin kullanıcılarının, diğer operatörlerin istasyonlarını kolayca kullanabilmesinin hukuki zeminini sağlamlaştıırıyor. Bu sayede sürücüler, Türkiye genelindeki şarj istasyonlarına sorunsuz erişebilecekler, bu da uzun yolculuklarda veya farklı şehirlerde şarj imkânı bulma endişesini azaltacaktır.
- **Akıllı şarj sistemlerinin** tanımlanması, şebeke üzerindeki yükü yönetmek için kritik öneme sahiptir. Bu sistemler sayesinde, şarj ünitesinden elektrikli araca aktarılan enerji miktarı gerçek zamanlı olarak ayarlanabilir. Bu düzenleme, EPDK'nin taslakta yer verdiği esnek fiyatlandırma (lokasyon ve saate göre fiyatlandırma) modeliyle de doğrudan ilişkilidir.
- **Şarj noktasının (soketi)** tanımlanmasıyla birlikte, şarj ağı işletmecileri tarafından oluşturulması gereken asgari şarj ağı



büyükluğu hesaplanırken, şarj ünitesi yerine şarj noktası (soket) bazlı yükümlülükler esas alınmıştır.

III. Ticari Olmayan Şarj İstasyonları İçin Muafiyet Şartlarının Sıkılaştırılması Amaçlanıyor

Taslak Yönetmelik'te, "**Muafiyetler**" başlıklı 5'inci maddede yapılan değişiklik yoluyla, ticari faaliyet göstermeyen özel şarj üniteleri için getirilen istisna şartlarının sıkılaştırılması hedefleniyor.

Yapılması planlanan değişiklikte, kullanıcıların ticari faaliyet göstermeyen şarj ünitelerinin bir şarj ağına bağlanma zorunluluğundan muaf tutulmaya devam etmesi için, bu ünitelerin kesinlikle kendi ihtiyaçları doğrultusunda kullanılması gerekliliğini yasal zeminde güçlendirmektedir.

Amaç, özel mülkiyette bulunan şarj ünitelerinin dahi, küçük ölçekli de olsa, herhangi bir ticari faaliyete dönüşmesini engellemektir. Eğer bir kullanıcı, bu ünitesini kendi ihtiyacının ötesinde, belirli bir ücret karşılığında üçüncü şahıslara kullandırmaya başlarsa, "ticari faaliyet göstermeme" şartını ihlal etmiş sayılabilir ve muafiyet hakkını kaybedebilir.

IV. Lisans Verilen Şirketlerin Bilgilerinin Resmî Gazete'de Yayımlanması Zorunluluğu Getiriliyor

Yönetmeliğin 8'inci maddesinde yapılması planlanan değişiklikte, lisans verilen şirketlere dair kamuoyunu bilgilendirme

yöntemini güçlendirmeyi ve resmileştirmeyi hedeflemektedir. Yönetmeliğin eski halinde, lisans sahibi tüzel kişilerin ticaret unvanı, tescilli markası ve lisans süresi gibi bilgiler yalnızca Kurumun internet sayfasında duyuruluyordu.

Yapılan değişiklikte birlikte, ilgili yükümlülükleri yerine getirerek kurul kararıyla lisans verilen tüzel kişilere ait bu kritik bilgiler, artık Resmî Gazete'de yayımlanacaktır ve ek olarak Kurumun internet sayfasında duyurulmaya devam edecektir. Bu zorunluluk, lisans verme sürecine en üst düzeyde resmiyet ve şeffaflık kazandırılmasını amaçlamaktadır.



V. Şarj Ağı Tanımının Genişletilmesi ve Lisans Kriterlerinin Yükseltilmesi Amaçlanıyor

Taslak Yönetmelik'te yer alan kapsamlı değişiklikler, hem şarj ağının teknolojik kapsamını genişletmeyi hem de sektördeki işletmeciler için gerekli olan asgari altyapı standartlarını ciddi ölçüde yükseltmeyi hedeflemektedir.

Taslak Yönetmelikle birlikte, şarj ağı işletmecisi olabilmek için gerekli olan fiziksel altyapı zorunluluklarını düzenleyen 15'inci maddede, “şarj üniteleri” ifadesinin yerine “**şarj noktaları (soketleri)**” ifadesinin kullanıldığı görülmektedir. Bu değişiklik, şarj ağı işletmecisi olabilmek için gerekli olan fiziksel altyapı zorunluluklarının şarj noktaları (soketleri) sayısı üzerinden dikkate alınacağını göstermektedir.

Bununla birlikte, lisans almak isteyen bir şirketin, lisansının yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde oluşturması gereken asgari şarj ünitesi (artık şarj noktası) sayısı 50'den 150'ye çıkarıldığı görülmektedir. Ayrıca coğrafi yaygınlık şartı da artırılarak, şarj ağının en az 15 farklı ilçedeki şarj istasyonundan oluşması zorunlu hale gelmesi düşünülmektedir. Mevcut işletmeler için **31 Aralık 2026** tarihine kadar süre tanındığı görülmektedir. Bu kapsamlı adımın, Türkiye genelinde elektrikli araç şarj altyapısının daha dengeli dağılmasını sağlaması ve ülke genelinde şarj istasyonlarına sorunsuz erişimi kolaylaştırması beklenmektedir.

Öte yandan, 15'inci maddeye yapılması planlanan eklemeler doğrultusunda, şarj ağının sadece fiziksel istasyonlardan oluşmadığını, aynı zamanda yazılım ve donanım desteği ile birden fazla şarj istasyonu arasında bağlantı kuran bir sistemi de kapsadığı hususu netleştirilmiştir. En önemli genişlemelerden biri, şarj ağının kapsamına mobil şarj istasyonlarının da dahil edilmesidir. Bu sayede, lisanslı şirketlere mobil şarj istasyonlarını işletebilme imkânı tanınarak, özellikle yoğun dönemlerde ve acil ihtiyaç anlarında kullanıcılara yeni bir

erişilebilir alternatif sunulması amaçlanmaktadır.



VI. Lisans Sahipleri için Yeni Hak ve Yükümlülükler Öngörülmüştür.

Yönetmeliğin 16'ncı maddesinde yapılması planlanan değişikliklerle, lisans sahibi şirketlerin sahip olduğu hak ve yükümlüklerin genişletilmesi hedeflenmektedir. Taslak Yönetmelikte hedeflenen değişikliğin pratik sonuçları aşağıdaki gibidir:

➤ Ortak Dolaşım (Roaming) Sözleşmesi Yapabilme Olanağı Tanınmıştır:

Lisans sahiplerine ortak dolaşım sözleşmesi yapabilme olanağı tanınmıştır. Bu husus, farklı şarj ağı işletmecilerinin, birbirlerinin kullanıcılarına veri ve ödeme alışverişini kapsayan sözleşmeler yaparak doğrudan hizmet sunabilmesini sağlamaktadır. Bu

sayede sürücülerin Türkiye genelinde şarj istasyonlarına sorunsuz erişebilmesi kolaylaşacaktır. Ayrıca lisans sahipleri, yaptıkları ortak dolaşım sözleşmelerini Kuruma bildirme yükümlülüğü altına girecektir.

➤ **Fatura Düzenleme ve Bedel Tahsili:**

Kullanıcı adına şarj hizmeti faturası düzenleme ve kullanıcıdan şarj hizmeti bedelini tahsil etme yetkisine Yönetmelik'te açıkça yer verilmemişti. Taslak Yönetmelikle birlikte, işletmeciler için kullanıcıya şarj hizmeti faturası düzenleme ve kullanıcıdan şarj hizmeti bedelini tahsil etme hak ve yetkisinin açıkça düzenlenmesi öngörülmektedir.

➤ **Mobil Şarj İstasyonu İşletebilme:**

Lisansa sahip olan şirketlere, mobil şarj istasyonu işletebilme hakkı tanınmıştır.

VII. Şarj İstasyonu Devirleri ve Mobil Şarj İstasyonu İşletmeciliği Usullerinin Düzenlenmesi Amaçlanıyor

Yönetmeliğin 17'nci maddesine yapılacak eklemeler sonucunda, şarj istasyonu devir işlemleri standart hale getirilmek istenmektedir. Şarj ağı işletmecisinin ağındaki istasyonu başka bir işletmeciye devretmek istemesi durumunda Kurum tarafından belirlenen formatta elektronik ortamda başvuru yapılması ve devrin gerçekleşmeden önce Kurum tarafından onaylanması zorunlu hale getirilmiştir. Bu düzenlemenin, şarj istasyonlarının lisanslı şirketler arasında el değiştirmesinde şeffaflığı

artırmayı amaçladığı söylenebilir. Ayrıca, şarj ağına yeni bir istasyon eklenmesi için Kuruma yapılan başvurularda, önceki düzenlemelerde zorunlu tutulan İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik hükümleri uyarınca alınan belgeyi sunma zorunluluğu, bu maddedeki prosedürden çıkarılmıştır.

Yanı sıra, 17'nci maddesine yapılan eklemeye, lisans sahiplerine tanınan mobil şarj istasyonu işletebilme yetkisine dair uygulama usulleri belirlenmiştir. Buna göre, işletmeci mobil şarj istasyonu işletmek istediğinde, faaliyet göstereceği il/iller, şarj ünitesi ve soket sayıları, tipleri ve güçleri gibi bilgileri içeren bir bildirim EPDK'ye elektronik ortamda sunacaktır. Bu bildirim zorunluluğu, mobil şarj hizmetlerinin yaygınlaşmasını desteklerken, EPDK'nin bu esnek altyapının coğrafi dağılımını ve kapasitesini izlemesini sağlamaktadır.

VIII. İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmeliğe İlişkin Kısımların Yönetmelik'ten Çıkarılması Hedefleniyor

Taslak Yönetmelikle birlikte, 14/7/2005 tarihli ve 2005/9207 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla yürürlüğe konulan İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik hükümleri uyarınca alınan belgenin EPDK'ye sunulması gerekliliğine dair hükümlerin tamamının Yönetmelik'ten çıkarılması hedeflenmektedir. Bu değişiklikler sonucunda EPDK, şarj istasyonu işletecek işletmecilerden İşyeri Açma ve Çalışma Ruhsatlarına İlişkin Yönetmelik hükümleri uyarınca herhangi bir belge talebinde bulunmayacaktır.

IX. Şarj İstasyonunda İkincil Marka Kullanımı Olanğı Getiriliyor

Yönetmeliğın 20'nci maddesine eklenmesi planlanan fıkra ile, şarj istasyonunda marka kullanımına dair esneklik getirilmesi planlanıyor.

Lisans sahibi olan ana tüzel kişilik şarj ağı işletmecisi olduğundan istasyonun temel olarak onun markası altında hizmet vermesi beklenir. Ancak bu yeni fıkra, şarj istasyonunun fiilen işletmesini yapan şarj istasyonu işletmecisine, ana şarj ağı işletmecisinin markasıyla birlikte kendi markasını da ilave olarak kullanma imkânı tanımaktadır.

Bu düzenleme sayesinde kullanıcılar, istasyonda hem lisans sahibi ana şirket olan şarj ağı işletmecisinin hem de operasyonu yürüten yerel işletmeci olan şarj istasyonu işletmecisinin kim olduğunu görebilecektir.

Bu durum, bir şarj ağı işletmecisi ile anlaşma yaparak onun adına hizmet sunan alt işletmelerin, aynı zamanda kendi bölgesel veya yerel tanınırlıklarını ve markalarını da kullanarak ticari avantaj elde etmelerine olanak sağlamaktadır.

X. Otoyollar ve Devlet Yollarında Doğrudan Ödeme Kolaylığı ile Akıllı Sayaç Sistemi Entegrasyonu Hedefleniyor

Yönetmeliğın 21'inci maddesinde yapılması planlanan değişiklikler ve eklenmesi planlanan yeni fıkralar hem istasyonların teknik altyapı standartlarını hem de

kullanıcıların ödeme kolaylığını önemli ölçüde etkilemektedir.

Maddenin beşinci fıkrasında yapılan değişikliklerle, istasyonlarda elektrik tüketiminin ölçülmesi için kullanılacak sayaçların, ilgili mevzuata göre kurulacak akıllı sayaç sistemine uyumlu olması zorunlu hale gelmiştir. Bu zorunluluk, yüksek kapasiteli şarj istasyonlarındaki tüketim verilerinin daha doğru, standart ve şebeke sistemleriyle entegre bir şekilde yönetilmesini sağlayarak şebeke kapasitesinin verimli kullanılmasına teknik zemin hazırlamaktadır.

Diğer yandan, Taslak Yönetmeliğın 21'inci maddesinin sekizinci fıkrası, kullanıcı deneyimi açısından en kritik yeniliklerden birini getirmektedir. Bu fıkra göre, 1 Temmuz 2026 tarihinden itibaren Karayolları Genel Müdürlüğünün sorumluluğunda bulunan otoyollar ve devlet yollarına yeni eklenecek şarj istasyonlarında yer alan DC 50 kW ve üzeri güçteki hızlı şarj ünitelerinin en az bir tanesinde, banka/kredi kartıyla veya nakit doğrudan ödeme imkânı sağlanması zorunlu tutulmuştur.

Bu zorunluluğun pratik sonucu, elektrikli araç sürücülerinin özellikle uzun yolculuklarda, farklı operatörlerin mobil uygulamalarını kullanma zorunluluğu olmaksızın, doğrudan fiziksel ödeme yöntemlerini kullanarak hizmet alabilmesidir. Bu uygulama, kullanıcı erişimini kolaylaştırmayı, şarj hizmetinde esnekliği artırmayı ve elektrikli araç sahiplerinin Türkiye genelinde şarj istasyonlarına sorunsuz erişebilmesine katkı sağlamayı hedeflediğı söylenebilir.

XI. Aynı Lokasyonda Birden Fazla Şarj Ağı İşletmecisi Tarafından Hizmet Sunulması Yaygınlaşacak.

Yönetmeliğin 23'üncü maddesine eklenmesi düşünülen (6) numaralı fıkra, aynı lokasyon içerisinde birden fazla şarj ağı işletmecisi tarafından eş zamanlı olarak şarj hizmeti sunulmasına izin vermektedir.

An itibariyle fiili olarak zaten var olan bu uygulamanın en önemli sonucu ise sektörde rekabetin önünün açılması olacaktır. Birden fazla işletmecinin aynı konumda hizmet sunabilmesi, fiyat ve hizmet kalitesi açısından rekabeti teşvik edecektir.



Bu yolla şarj hizmetinin yaygınlaştırılması ve kullanıcılara daha çok seçenek sunulması amaçlanmaktadır. Bu yolla kullanıcılar, tek bir lokasyonda farklı operatörlerin tarifelerini ve hizmetlerini karşılaştırarak kendilerine en uygun olanı seçme imkanına sahip olacaktır.

XII. Şarj Hizmeti Fiyatlarında Şeffaflık Hedefleniyor

Yönetmeliğin 25'inci maddesinde yapılması planlanan değişiklik, fiyat şeffaflığını artırmayı amaçlamaktadır. Planlanan düzenlemeye göre şarj ağı işletmecisinin, şarj hizmeti fiyatlarının yanı sıra, bu hizmet ile ilişkili olan **rezervasyon ve işgaliye bedellerini** de kendi internet sayfasında, dijital mecralarda ve şarj istasyonlarından erişilebilecek şekilde eş zamanlı olarak ilan etmesi zorunlu kılınmaktadır.

Böylece, tüketicilerin toplam maliyet hakkında daha şeffaf bilgiye ulaşması hedeflenmektedir. Kullanıcılar, bu düzenleme sayesinde, sadece şarj fiyatlarını değil, aynı zamanda şarj noktasını ayırmak için ödenen rezervasyon bedellerini ve şarj işlemi bittikten sonra istasyonun işgal edilmesi durumunda uygulanan işgaliye bedellerini de önceden görebilecektir.

XIII. Elektrikli Araç Şarj Hizmetlerinde Verimlilik Artışı ve Esnek Fiyatlandırma ile Rekabetin Teşviki Adımı

Yönetmeliğin 25'inci maddesine eklenmesi planlanan (11), (12) ve (13) numaralı fıkralar ile, şarj hizmetlerinin kullanım verimliliğini artırmak ve fiyatlandırmada esneklik sağlayarak rekabet teşviki hedeflenmiştir.

a) Verimlilik Odaklı Şarj Sonlandırma (Fıkra 11):

Maddeye eklenmesi öngörülen on birinci fıkra, şarj ağı işletmecilerine, özellikle hızlı şarj ünitelerinin kullanımı sırasında, araç

batarya doluluğu %85 ve üzerine ulaşan elektrikli araçların şarj hizmetini kullanıcıya bilgi vermek şartıyla sonlandırma yetkisi tanımaktadır. Bu uygulamanın temel amacı, istasyonların verimliliğini artırmak ve elektrik şebekesi kapasitesinin daha dengeli kullanılmasını sağlamaktır. Bu adım, özellikle yoğun şehir içi istasyonlarında bekleme sürelerini azaltmaya yardımcı olarak, güç yönetimi uygulamalarına yasal zemin sağlamaktadır.

b) Esnek Fiyatlandırma İmkânı ve Kuralları (Fıkra 12):

Maddeye eklenmesi öngörülen on ikinci fıkra, şarj ağı işletmecilerine, şarj hizmetinin yaygınlaştırılması ve kullanıcı tercihinin artırılması amacıyla lokasyona ve günün saatlerine göre indirimli fiyat uygulama imkânı sunmaktadır. Bu esnek fiyatlandırma modeli, talebin yoğun olmadığı saat aralıklarında istasyon kullanımının teşvik edilmesini ve tüketicilerin daha avantajlı tarifelerle buluşmasını amaçlamaktadır. Fıkra, fiyatlandırmanın şeffaflığını sağlamak için, kullanıcıya yansıtılacak bedelde şarj hizmetinin başladığı saat dilimindeki fiyatın esas alınacağını belirtmektedir. Ayrıca uygulanan indirimli fiyatların ilan edilmesi ve Kuruma bildirilmesi zorunlu kılınmıştır.

c) Elektrikli Araç Şarj Alanlarında Park Engellemelerinin Önlenmesi (Fıkra 13):

Aynı maddeye eklenmesi planlanan on üçüncü fıkra ise, şarj ağı işletmecisine veya şarj istasyonu işletmecisine elektrikli araç park alanında şarj hizmetinin sunulmasını engelleyecek şekilde araç park edilmesini

önlemek amacıyla gerekli önlemleri alma ve ilgili kurumlara başvuru/bildirim yapma yetkisi vermektedir.

XIV. Kullanıcı Şikayetlerinin Cevaplandırılmasında ve Hizmet Kalitesinde Standart Yükselişi Sağlanması Amaçlanıyor

Yönetmeliğin 28'inci maddesinde yapılması planlanan kapsamlı değişiklikler, şarj ağı işletmecilerinin tüketiciye yönelik hizmet kalitesi ve şeffaflık yükümlülüklerini önemli ölçüde artırmayı amaçlamaktadır. Maddenin yeni hali, şarj ağı işletmecilerini iki temel alanda ağır yükümlülük altına sokmaktadır:

i. İşletmecilerin 24 saat kesintisiz hizmet vermek üzere ISO 18295 sertifikalı çağrı merkezi kurması veya bu hizmeti alması zorunlu hale gelmiştir. ISO 18295 sertifikası, çağrı merkezlerinin uluslararası hizmet kalitesi standartlarına uymasını garanti ederken, 24 saat kesintisizlik zorunluluğu, elektrikli araç kullanıcılarının herhangi bir zamanda teknik veya idari destek alabilmesini sağlamaktadır.

ii. İşletmeciler, internet sitesi veya mobil uygulaması üzerinden kendisiyle sadakat sözleşmesi olan veya olmayan tüm kullanıcılara anlık hizmet vermek, şarj ağındaki tüm istasyon ve soketlerin kullanım durumları, müsaitlikleri ve fiyatlarını kullanıcılara anlık olarak internet sitesi veya mobil uygulama üzerinden sağlamakla yükümlü kılınmıştır.

Bu düzenlemeler ile şarj sırasında yaşanan herhangi bir teknik soruna hızla müdahale

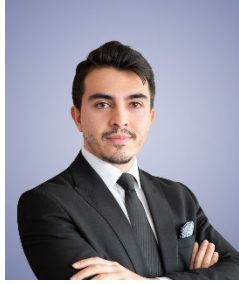
edilebilmesi ve tüketicilerin haklarının korunması hedeflenmektedir.

XV. Bilgi Güvenliği Standartlarının Yükseltilerek ISO 27001 Zorunluluğu Getirilmesi Hedefleniyor

Yönetmeliğin 18'inci maddesine eklenmesi planlanan hüküm uyarınca, şarj ağı işletmecileri, lisans kapsamında gerçekleştirdikleri iş ve işlemler ile elde

edilen verilerin güvenliğini artırmak amacıyla önemli bir yükümlülük altına girmiştir. Buna göre, şarj hizmeti sunumu kapsamında kullanılan yazılım sistemlerinin ISO 27001 sertifikalı olması zorunlu hale getirilmiştir. Bu zorunluluk, işletmecilerin elde ettikleri verilere yetkisiz erişimi engellemeyi ve uluslararası kabul görmüş standartlar çerçevesinde bilgi güvenliği önlemlerini uygulamalarını garanti altına almayı hedeflemektedir.

Daha fazla bilgi ve destek için bizimle iletişime geçebilirsiniz.



Muharrem İpek
Avukat
m.ipek@lbfpartners.com



Gülşade Öksüz
Yasal Stajyer
g.oksuz@lbfpartners.com