

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Директор Державної установи
«Інститут економіко-правових
досліджень імені В.К. Макутова
Національної академії наук України»
член-кореспондент НАН України,
член-кореспондент НАПрН України,
доктор юридичних наук, професор,
Заслужений юрист України



Володимир УСТИМЕНКО

21 липня 2025 р.

ВИСНОВОК

про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації
Марасіна Олега Вікторовича
на тему «Господарсько-правове забезпечення розвитку інфраструктури
електромобільного транспорту в Україні»,
поданої на здобуття ступеня доктора філософії
в галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право»
(витяг з протоколу № 5 від 21 липня 2025 р. засідання відділу проблем
модернізації господарського права та законодавства Державної установи
«Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова
Національної академії наук України»)

Присутні: завідувач відділу проблем модернізації господарського права та
законодавства, доктор юридичних наук, професор Джабраїлов Р.А.; заступник
завідувача відділу, доктор юридичних наук, старший дослідник Гудіма Т.С.;
головний науковий співробітник відділу, член-кореспондент НАН України, член-
кореспондент НАПрН України, доктор юридичних наук, професор, Заслужений
юрист України Устименко В.А.; завідувач сектору проблем реалізації
господарського законодавства відділу, доктор юридичних наук, професор,
Заслужений юрист України Теремецький В.І.; провідний науковий співробітник
відділу, доктор юридичних наук, професор Петруненко Я.В.; старший науковий
співробітник сектору проблем реалізації господарського законодавства відділу,
кандидат юридичних наук, старший дослідник Сошников А.О.; старший науковий
співробітник сектору проблем реалізації господарського законодавства відділу,
доктор філософії Маляр С.А.; молодший науковий співробітник сектору проблем
реалізації господарського законодавства відділу, доктор філософії Камишанський
В.І.

А також долучився до обговорення здобувач вищої освіти ступеня доктора

філософії Марасін О.В.

Серед присутніх з правом голосу на засіданні відділу 5 докторів юридичних наук, 1 кандидат юридичних наук, 2 доктори філософії.

Засідання відділу проводиться в режимі відеоконференції з використанням відповідного програмного забезпечення.

Порядок денний:

Обговорення дисертації аспіранта Марасіна Олега Вікторовича на тему «Господарсько-правове забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту в Україні», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Науковий керівник – провідний науковий співробітник відділу господарсько-правових досліджень проблем економічної безпеки Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України», доктор юридичних наук, професор Олюха Віталій Георгійович.

Дисертація виконувалась у Державній установі «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України». Тему дисертації затверджено на засіданні Вченої ради Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України», протокол № 16 від 23.12.2021 року.

Виступили:

Аспірант Марасін О.В, який презентував основні положення дисертації «Господарсько-правове забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту в Україні», поданої на здобуття ступеня доктора філософії в галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Аспірант Марасін О.В. під час виступу наголосив на тому, що Розвинена система автомобільного транспорту має важливе значення для економіки країни, адже завдяки цьому забезпечується перевезення вантажу на значні відстані, що створює основу для функціонування ланцюгів постачання навіть у несприятливих умовах війни.

Також автомобільним транспортом забезпечується ефективне перевезення пасажирів як у межах міста, так і у міжміському сполученні. Широкомасштабна військова агресія проти України засвідчила, що надійна робота автомобільного транспорту є одним із елементів національної безпеки та оборони.

В той же час, автомобільний транспорт є одним із основних забруднювачів атмосферного повітря що визнано глобальною проблемою по всьому світу. Також одним із негативних наслідків активного використання автомобілів є значна емісія діоксиду вуглецю (CO₂), що породжує утворення парникового ефекту. Звідси

одним із нагальних завдань є необхідність істотного зниження рівня викидів CO₂ у атмосферне повітря, спричиненого роботою автомобільного транспорту, а в перспективі — зведення цього негативного ефекту нанівець. Екологізація автомобільного транспорту має активно запроваджуватись нашою державною також і з огляду на те, що Україна прагне отримати статус повноцінного члена Європейського Союзу, що зі свого боку вимагає запровадження європейських політик і напрямів розвитку, зокрема і в сфері транспорту. Загальновідомо, що у ЄС обрано курс на досягнення вже до 2050 року кліматичної нейтральності, в тому числі має відбутись і перехід на екологічний транспорт.

Одним з важливих заходів для вирішення завдання переходу на кліматично нейтральний транспорт є перехід від використання автомобілів з ДВЗ (двигун внутрішнього згорання) до електромобілів, що своєю чергою вимагає проведення економічної політики яка б стимулювала розвиток інфраструктури заряджання електромобільного транспорту, адже без створення можливостей для того, щоб електромобіль можна було зарядити так же легко як і заправити автомобіль традиційним паливом такий перехід неможливий. При цьому маємо виходити з того, що тільки розвинена сфера надання послуг заряджання електромобілів здатна вирішити це завдання, оскільки саме тут використовуються потужні станції заряджання акумуляторних батарей та інших способів накопичення та акумуляування електричної енергії електромобілів, які можна встановити як на дорогах загальнодержавного значення, так і у межах населеного пункту, що своєю чергою обумовлює важливість господарсько-правового забезпечення цього процесу.

З прийняттям Закону України «Про деякі питання використання транспортних засобів, оснащених електричними двигунами, та внесення змін до деяких законів України щодо подолання паливної залежності і розвитку електрозарядної інфраструктури та електричних транспортних засобів» від 24 лютого 2023 року відбувся розвиток інфраструктури електромобільного транспорту у нашій країні, зростає кількість електромобілів, що свідчить про те, що належне правове забезпечення здатне породжувати стимулюючий ефект.

Втім, прийняття цього Закону не усунуло всі проблеми та не повною мірою відповідає загальним засадам Директиви ЄС, присвячену регулюванню питань екологізації транспортної системи.

Науковцями-правниками питання господарсько-правового забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту на системному рівні не розглядались.

Таким чином, обрана для виконання цього дисертаційного дослідження тема є доцільною і актуальною.

Дисертаційна робота виконана відповідно до плану науково-дослідних робіт Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України».

Метою дисертаційного дослідження є розвиток теоретичних положень щодо господарсько-правового забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту та сфери надання послуг з використанням станцій заряджання електромобілів, розробка пропозицій з удосконалення чинного законодавства, що регулює вказані правовідносини.

Для досягнення вказаної мети були поставлені такі завдання:

- запропонувати доктринальне визначення інфраструктури електромобільного транспорту;
- провести класифікацію станцій заряджання електромобільного транспорту;
- надати правову характеристику загальнодоступній станції заряджання електромобільного транспорту;
- визначити специфіку сфери надання послуг з використанням станцій заряджання електромобілів та виявити проблемні питання що існують у її господарсько-правовому регулюванні;
- розкрити напрями цифровізації сфери надання послуг заряджання електромобільного транспорту;
- надати правову характеристику цифрової господарської системи, яка утворюється оператором станції заряджання електромобільного транспорту;
- окреслити державні органи, що мають компетенцію щодо владного впливу на інфраструктуру електромобільного транспорту;
- охарактеризувати роль органів місцевого самоврядування у розвитку інфраструктури електромобільного транспорту;
- виявити особливості вітчизняного державного програмування розвитку інфраструктури електромобільного транспорту.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають у процесі функціонування та розвитку інфраструктури електромобільного транспорту.

Предметом дослідження є господарсько-правове забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту.

Наукова новизна одержаних результатів дослідження конкретизується у таких найважливіших науково-теоретичних положеннях.

Уперше:

- обґрунтовано, що інфраструктура електромобільного транспорту є об'єктом господарсько-правового впливу і запропоновано її розуміння як цілісної системи, що входить до транспортної системи України, призначеної для забезпечення функціонування електромобільного транспорту та надання послуг заряджання електромобілів, що складається з сукупності взаємопов'язаних елементів таких як

станції заряджання електромобілів, електромережі, місця загального доступу для розміщення електрозарядних станцій, а також інформаційно-комунікаційні технології на основі яких забезпечується робота станцій заряджання електромобілів;

- здійснено класифікацію станцій заряджання електромобільного транспорту та акцентовано, що для господарсько-правового забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту мають значення у першу чергу загальнодоступні станції заряджання, оскільки саме вони використовуються для здійснення підприємницької діяльності;

- запропоновано визначення загальнодоступної станції заряджання як пристрою який використовується для надання послуг заряджання систем акумуляування електричної енергії (аккумуляторні батареї) електромобілів, електромобілів вантажних, електромобілів легкових, автомобілів плагін-гібридних, електробусів та інших електричних колісних транспортних засобів у місцях загального користування на умовах недискримінаційного доступу;

- визначено основні групи ризиків при застосуванні ІІІ у господарській діяльності операторів станцій заряджання електромобілів: технічний ризик надійності системи ІІІ; ризик порушення кібербезпеки; порушення конфіденційності та законодавства про захист персональних даних; порушення прав споживачів та запропоновано напрями запобігання ним на основі двокомпонентної господарсько-правової моделі попередження таким ризикам: у внутрішніх організаційно-господарських правовідносинах шляхом створення відповідних структурних підрозділів на основі локальних актів або у зовнішніх, шляхом залучення на основі господарського договору ІТ-компаній, в тому числі резидентів Дія Сіті, що дозволяє сформулювати практично орієнтований інструментарій підвищення безпеки та ефективності використання ІІІ при наданні послуг заряджання електромобільного транспорту;

- окреслено специфіку сфери надання послуг заряджання електромобілів, що має враховуватись при її господарсько-правовому забезпеченні і яка полягає у тім, що послуги з використанням станцій заряджання електромобільного транспорту є екологічним підприємництвом; інфраструктура заряджання електромобілів відноситься одночасно як до транспортної системи країни, так і міської системи транспорту;

- надання цих послуг відбувається за умови надійного забезпечення електричною енергією;

- необхідною є забезпечення цифровізації виробничих та операційних процесів; її проведенням створюються умови для підвищення економічної стійкості в умовах війни та для повоєнного відновлення нашої країни на умовах сталості;

- обґрунтовано висновок про те, що вплив на розвиток електрозарядної інфраструктури здійснюють не тільки державні органи, що проводять формування, реалізацію економічної політики та державної регуляторної політики у сфері транспорту, але і державні органи які здійснюють управлінський вплив на сферу енергетики, цифрову сферу, органи центральної виконавчої влади які забезпечують розвиток інфраструктури заряджання електромобілів при повоєнному відновленні України, а також реалізують функцію дотримання безпеки на транспорті та у сфері будівництва;

- визначено, що відсутність в Україні державних програм, безпосередньо присвячених інфраструктурі електромобільного транспорту не сприяє її розвитку, водночас позитивним явищем є наявність актів, якими окреслено стратегічні напрямки її вдосконалення у межах національних програм розвитку транспортної системи країни, повоєнного відновлення, енергоефективності або екологічних заходів, а тому наголошується на доцільності їх прийняття з врахуванням досвіду ЄС де стратегічний напрям розвитку інфраструктури електромобільного транспорту визначається на рівні ЄС, але кожна країна приймає власні програми розвитку такої інфраструктури.

Удосконалено положення щодо:

- сутності екологічного підприємництва, яке може полягати не тільки у безпосередньому зменшенні негативного впливу на навколишнє природне середовище та збереженні невідновлювальних природних ресурсів, але і у створенні відповідних умов для цього, зокрема у сфері надання послуг заряджання електромобільного транспорту шляхом створення умов для екологізації автомобільного транспорту, а також забезпеченні умов щодо збереження невідновлювальних природних ресурсів (газ та нафта);

- розуміння сутності недискримінаційного доступу до станцій заряджання електромобільного транспорту та визначення умов за яких він не буде порушеним при наявності переваг для певної категорії споживачів: виконання оператором станції заряджання положень, передбачених чинним законодавством про захист прав споживачів; надання додаткових пільг та зручностей для осіб з інвалідністю; при використанні станцій заряджання на закритих територіях або у місцях з обмеженим доступом (територія приватних домогосподарств, приватні паркінги, ОСББ).

На завершення свого виступу аспірант Марасін О.В. зазначив про практичне значення одержаних результатів, зробивши акцент на тому, що воно підтверджується трьома довідками про впровадження (довідкою Державного університету економіки і технологій Київського університету від 07.05.2025, довідкою Об'єднання співвласників багатоквартирного будинку «Оберіг на

Позняках» від 11.07.2025, довідкою Міжнародної академії наук і інноваційних технологій від 04.07.2025).

Також аспірант вказав, що його науково-кваліфікаційна робота є самостійною завершеною працею, наукові результати якої одержано ним особисто на основі аналізу вітчизняних та зарубіжних наукових, нормативно-правових джерел і судової практики.

Після завершення презентації основних положень дисертації Марасіна О.В., присутніми на захисті фахівцями були поставлені такі запитання:

Заступник завідувача відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, старший дослідник, Гудіма Т.С.: В мене буде декілька запитань, можу окремо їх задавати чи разом? Як Ви скажете? Пане, Олеже, Вам окремо задати? Перше питання, у мене традиційно щодо штучного інтелекту. Ви в новизні виділяєте чотири групи ризику застосування штучного інтелекту у діяльності з надання послуг заряджання електромобілів, в той же час існує інший поділ використання таких ризиків для інших цілей. Чим обумовлено запропонований підхід до класифікації ризиків застосування ІІІ у сфері заряджання електромобілів?

Марасін О.В.: Дякую за питання, шановна Тетяно Степанівно. Запропонований підхід базується на функціонально-правовому аналізі ризиків, релевантних саме для господарської діяльності операторів зарядних станцій, де штучний інтелект використовується не в загальному, а в прикладному форматі – для динамічного ціноутворення, управління чергами, прогнозування завантаження, оптимізації споживання енергії, клієнтської взаємодії тощо.

Класифікація охоплює ті категорії ризиків, які водночас:

1. мають безпосередній правовий наслідок (порушення персональних даних, споживчих прав, договірних зобов'язань тощо);
2. спричиняють операційні або репутаційні втрати, пов'язані з порушенням функціонування системи чи втручанням у цифрову інфраструктуру;
3. підлягають регулюванню в межах господарсько-правової відповідальності, зокрема через локальні акти суб'єктів господарювання або зовнішні договірні механізми з ІТ-компаніями.

Таким чином, на відміну від загальнотехнічних або етичних класифікацій ризиків ІІІ (наприклад, як у документах OECD чи ISO), мій підхід зосереджений на юридично значимих аспектах, які піддаються нормативному оформленню у межах господарсько-правового регулювання. Це дозволяє не лише описати ризики, а й запропонувати механізми їх практичного упередження на підставі

двокомпонентної моделі – внутрішньоорганізаційного управління та договірною залучення спеціалізованих суб'єктів (зокрема резидентів Дія.City).

Заступник завідувача відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, старший дослідник, Гудіма Т.С.: щиро дякую Вам за таку розгорнуту відповідь. І друге моє запитання таке. Ви вказуєте, що діяльність із надання послуг заряджання електромобілів є екологічним підприємництвом, наведіть, будь ласка, аргументи щодо цього. Дякую.

Марасін О.В.: Тетяно Степанівно, дякую Вам за запитання. Підприємницька діяльність з надання послуг заряджання електромобілів є екологічним підприємництвом, оскільки вона створює умови для зменшенні негативного впливу на навколишнє природне середовище, що відбувається завдяки переходу від карбюраторних автомобілів на електромобілі, які є екологічно нейтральними, а без станцій заряджання такий перехід не можливо забезпечити. Також використання електромобілів призводить до збереження невідновлювальних природних ресурсів (газ та нафта). Тому цей вид господарської діяльності є екологічним підприємництвом.

Старший науковий співробітник сектору проблем реалізації господарського законодавства відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, кандидат юридичних наук, старший дослідник Сошников А.О.: Руслан Аятшахович, з вашого дозволу задам і я питання. В роботі Вами пропонується, як основний об'єкт господарського впливу загальнодоступні станції заряджання, а однією з її ознак Ви вказуєте недискримінаційність доступу до станцій заряджання електромобільного транспорту. Прокоментуйте цю позицію більш детальноше.

Марасін О.В.: шановний, Антоне Олександровичу, дякую Вам за запитання. Недискримінаційність доступу до станцій заряджання електромобільного транспорту полягає у тому, що такий доступ буде можливим для будь-яких категорій споживачів не залежно від їх матеріального стану, соціальної групи та на умовах однакових для ідентичних категорій споживачів. При цьому принцип недискримінаційного доступу не буде порушено внаслідок виконання положень, передбачених чинним законодавством про захист прав споживачів; встановлення додаткових пільг та зручностей для осіб з інвалідністю; при використанні на закритих територіях або у місцях з обмеженим доступом (територія приватних домогосподарств, приватні паркінги, ОСББ).

Директор Інституту, головний науковий співробітник відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, член-кореспондент НАН України, член-кореспондент НАПрН України, доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України Устименко В.А.: Серед тих завдань, які Ви перед собою поставили є таке – надати правову характеристику цифрової господарської системи, яка утворюється оператором станції заряджання електромобільного транспорту. А чим ця характеристика відрізняється від інших цифрових господарських систем? Ви відокремлюєте її, а от чи є відмінності? Які вони? Які складові?

Марасін О.В.: Шановний Володимире Анатолійовичу, дякую за запитання. Ви мене вибачте, що у нас тут війна, а я із своїм захистом, ні щоб перенести на після військовий час.

Директор Інституту, головний науковий співробітник відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, член-кореспондент НАН України, член-кореспондент НАПрН України, доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України Устименко В.А.: Ми не можемо чекати, якраз навпаки, держава невідповідно надає відстрочку тим людям, які займаються наукою. Сьогодні, я впевнений, що якраз завдячуючи тим людям, які займаються наукою у нас є дрони-перехоплювачі, ми займаємо перше місце в світі по бойових розвідувальних дронах і так далі. І тільки за рахунок науково-технічного прогресу якраз у військовій сфері, ми можемо давати відсіч і зможемо перемогти, ми ж бачимо, як технології змінюють світ. Тому якраз наше завдання ефективно використовувати цей час і давати результат, тому непотрібно чекати, якраз у такі періоди часу наука дає дуже стрімке зростання і імпульс дуже великий для наукових розвідок.

Марасін О.В.: Ті дрони, які ми збиваємо, наштовхнули мене на думку і ми почали розроблювати деякі цікаві речі, які є електричними. Вони цікаві, тому що беззвучні. Стосовно Вашого питання чим відрізняється і що саме головне. Це, мабуть, те, що вони стабілізують систему енергетичну, бо ми зіштовхнулися з тим, що вдень електроенергія дорожча, вночі дешевша і вночі навантаження на систему, на мережу, не таке велике, тому якщо вночі електромобілі будуть заряджатися, то вони будуть стабілізувати енергетичну мережу, а це енергетична безпека держави, що є одним з першочергових завдань. І учасниками такої системи можуть бути не тільки суб'єкти господарювання, але і вперше ми обговорюємо, що це можуть бути звичайні споживачі, тобто фізичні особи. Громадяни можуть бути учасниками цього процесу. Як регулювати, то я за допомогою Вас це і намагаюся з'ясувати. Я думаю, що в цій роботі мені не вдалося повністю розкрити все, але покладено дуже вагомий початок, тому час подумати

про докторантуру та далі рухатися у цій темі, тому що вже є пропозиції та інвестиції швейцарських партнерів, які цінують зелену енергетику, є пропозиції від наших депутатів розробити закон, який би регулював напрацювання дисертаційного дослідження.

Завідувач відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, професор Джабраїлов Р.А.: З мого боку теж до Вас буде кілька запитань. Ви в роботі розглядаєте питання загальнодоступних станцій заряджання електромобілів і Ви в той же час не визнаєте станції заряджання на території ОСББ, як загальнодоступні, але приділяєте увагу їм у дослідженні. Чим обумовлена Ваша увага до цього аспекту проблематики Вашої роботи?

Марасін О.В.: Якраз це ж і наштовхнуло дискримінаційні і недискримінаційні ділити на загальнодоступні і для особистого користування тих, хто проживає в будинку ОСББ. Науково-технічний прогрес і усвідомлене ставлення до екологічної ситуації сприяє збільшенню кількості електромобільного транспорту, особливо це спостерігається у великих містах. При цьому, пропорційно збільшується і кількість зарядних станцій для електромобілів. Основна частина станцій для заряджання електромобілів розташовується у загальнодоступних місцях, таких як автозаправні станції, місця для паркування біля торговельних або бізнес центрів. Однак ситуація зі стрімким збільшенням електромобільного транспорту зумовлює необхідність забезпечення можливості зарядити автомобіль поруч з будинком. Тому встановлення станцій зарядження електромобілів поруч або навіть на самих прибудинкових територіях багатоквартирних будинків забезпечить комфортні умови для мешканців, які є власниками електромобілів. Разом з тим, враховуючи те, що одна станція зарядження електромобілів може задовольнити потреби мешканців більше ніж одного багатоквартирного будинку, то такі станції доречно встановлювати на загальнодоступних територіях, що сприятиме недискримінаційному доступу до станцій заряджання електромобільного транспорту. Дякую за увагу!

Завідувач відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, професор Джабраїлов Р.А.: Добре дякую. І друге питання. В роботі Ви розглядаєте концепцію «Smart City» та її можливості для розвитку інфраструктури електромобільного транспорту. Чи не могли б Ви більш детально прокоментувати, уточнити Ваше бачення цього питання.

Марасін О.В.: Дякую за запитання. Складовою концепції «Smart City» є розумний транспорт, а його частиною екологічний транспорт і у першу чергу

електромобільний, що без розвинутої інфраструктури заряджання електромобілів не можливо. Для повоєнного відновлення населених пунктів України важливим є реалізація на практиці принципу Build Back Better (відбудуємо краще, ніж було), а тому у практичну площину має запроваджуватись розвиток інфраструктури електромобільного транспорту. Такий господарсько-правовий засіб як програма розвитку інфраструктури електромобільного транспорту може застосовуватись як самостійно у якості окремої програми, так і у якості складової складної програми запровадження концепції «Smart City».

Після відповідей на запитання виступили:

Науковий керівник – провідний науковий співробітник відділу господарсько-правових досліджень проблем економічної безпеки, доктор юридичних наук, професор Олюха Віталій Георгійович: мій висновок наданий для ознайомлення, я ж можу не зачитувати його дослівно.

Я зупинюсь на тому, що тема дійсно складна і можемо сказати, що вона є надзвичайно актуальною, що підтверджують останні події в нашій країні. На системному рівні ніхто не розглядав це питання. В Україні, за наукового керівництва Деревянка Б.В., виконувалося тільки одне дисертаційне дослідження присвячене господарсько-правовому забезпеченню діяльності міського електротранспорту (тролейбус, трамвай, метро) та його інфраструктури, але розвиток інфраструктури електромобільного транспорту не розглядався.

У нас було обрано такий напрям, як і можливості до повоєнного відновлення на засадах сталості з реалізацією принципу «відбудуємо краще ніж було», те що запропоновано в Європейському Союзі. Робота містить численні положення новизни. Відкриває певні нові напрями, можливо, і я сподіваюсь, що будуть поглиблюватися ці питання у подальших наукових дослідженнях.

Перевагою цієї роботи є те, що вона має дуже практичне спрямування, тому що містить численні пропозиції до впорядкування нашого чинного законодавства. Містить аналіз досвіду країн ЄС, які забезпечують пришвидшений розвиток електромобільної інфраструктури. Здійснено аналіз наших державних програм, які в принципі визначають стратегічний рівень розвитку інфраструктури електромобільного транспорту. В той же час окремі державні програми, які б визначали напрями розвитку, фінансування інфраструктури електромобільного транспорту - відсутні. Саме це Олег Вікторович розкриває, показує і обґрунтовує, що потрібно приймати спеціальну програму щодо розвитку електромобільного транспорту.

Я прошу підтримати цю роботу, оскільки її виконувала людина, яка поєднує наукове дослідження з постійними виїздами на передову.

Коли ми затверджували тему, вона ще так не була на часі, бо це було до широкомасштабного військового вторгнення, а воно взагалі її актуалізувало. Постійні удари по нафто заправним станціях, нафто терміналам засвідчують, що стабільність нашої автомобільної транспортної системи має забезпечуватися, у тому числі, електромобільним транспортом. Тому безумовно, що робота відповідає вимогам встановленим чинним законодавством до такого виду робіт. Є численні публікації наукові, і Олег Вікторович прийняв участь у п'яти конференціях.

Усе це засвідчує належну апробацію, належну презентацію до широкого загалу основних положень його дисертаційного дослідження. Вважаю, що робота відповідає вимогам чинного законодавства, може бути підтримана, тому прошу колеги, підтримати намагання Олега Вікторовича здобути цей науковий ступінь. Щиро дякую за увагу!

Рецензенти дисертаційної роботи наголосили на позитивних аспектах дослідження та висловили свої побажання й зауваження.

Провідний науковий співробітник відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, професор Петруненко Я.В.: Я в цілому хочу підтримати нашого дисертанта, підтримати шановного наукового керівника Віталія Георгійовича Олюху. Робота дійсно вдалася дуже гарною.

По формулюванню теми і взагалі по тим висновкам, які презентуються у дисертаційній роботі вона є унікальною і коли я з нею ознайомлювався то вона мені сильна нагадала, як я свого часу і так само шановна Веста Костянтинівна, так само шановний Антон Олександрович, свого часу, ми були першопрохідцями в темі державних закупівель. І дуже багато положень своїх дисертацій писали самі, з голови.

Тому що, знову ж таки, ані якоїсь профільної літератури ґрунтовної, ані якихось попередніх доробків, на які можна було б спиратися, саме галузевих таких, щодо публічних закупівель, щодо державних закупівель на той час було мало і знову ж таки повторюсь, дуже багато положень писалось виходячи з практичного досвіду, виходячи з власного бачення цих питань і в цьому ключі робота шановного Олега Вікторовича, вона дуже схожа, тому що відчувається, що переважна більшість цих положень, які виносяться в новизну, які сформульовані в якості висновків дисертаційного дослідження, вони написані з голови, вони написані самостійно, вони написані крізь призму власного практичного досвіду, крізь призму власного бачення цієї сфери.

Відчувається, що дисертант знається на цих всіх питаннях, вони йому не чужі і йому є що сказати не просто для вдосконалення цієї сфери з практичної точки зору, а і для моделювання законодавства. Ось ми навіть сьогодні вже чули з приводу того, що наш шановний дисертант готовий підготувати відповідний законопроект.

Тобто це є дуже цінним, це безумовно підвищує і теоретичну і практичну цінність роботи. Вона справила на мене дійсно гарне враження, але я дозволю собі надати певні коментарі. Я одразу хочу сказати, що це не зауваження. І думаю, що можливо з чимось шановний дисертант погодиться, можливо з чимось не погодиться. Але з урахуванням того, що він вже сьогодні заявив, що він розглядає можливість подальшого вступу в докторантуру і в подальшому збирається розвиватися, як науковець, я думаю, що вони, можливо, стануть йому в нагоді для розширення власного наукового кругозору.

1. У дисертації, безперечно, міститься важливе теоретичне положення про інфраструктуру електромобільного транспорту як об'єкт господарсько-правового впливу. Автором запропоновано визначення вказаного поняття як цілісної системи, яка входить до транспортної системи України, що охоплює матеріальні (технічні) елементи, зокрема станції заряджання електромобілів, електромережі, місця загального доступу для розміщення електрозарядних станцій, та нематеріальні елементи – інформаційно-комунікаційні технології. Наведене авторське визначення безумовно заслуговує підтримки, однак, при цьому, може викликати низку уточнюючих запитань теоретико-правового та прикладного характеру. По-перше, запропоноване трактування не дозволяє однозначно визначити правову природу інфраструктури як цілісного об'єкта: як мені це бачиться, не видається очевидним, чи вона є окремим об'єктом права (наприклад, майновим комплексом, як передбачено в окремих нормах господарського законодавства), чи лише умовним системним утворенням без чітко визначеного правового статусу. Відповідно, варто додатково пояснити, який саме правовий режим регулює відносини щодо створення, управління, передачі, оренди або відчуження такої інфраструктури.

2. На мій погляд, є потреба у розмежуванні між суб'єктивними правами на окремі компоненти інфраструктури (зокрема, майнові права на зарядні станції й інші технічні елементи) та організаційно-господарськими повноваженнями суб'єктів господарювання у цифровій сфері (як-то, ІТ-компанії, оператори платформ), оскільки відсутність такого розмежування певним чином може ускладнювати розуміння механізмів господарсько-правового забезпечення взаємодії між різними учасниками ринку зарядних послуг. Однак, необхідно зауважити, що вищезазначене є виключно особистою думкою та може бути враховано дисертантом (звісно, якщо він вважатиме за потрібне) у подальших

розвідках порушеної ним безумовно важливої проблематики. Про що сьогодні також було наголошено і ним, і шановним науковим керівником, і колегами.

3. У дисертації здійснено вдалу спробу класифікації станцій заряджання електромобільного транспорту, зокрема автором обґрунтовано виокремлено загальнодоступні такі станції як ключовий елемент для цілей господарсько-правового регулювання, і вказане вбачається цілком доречною ініціативою з огляду на зростаючу роль такої інфраструктури у публічному просторі.

Разом з тим, зазначене положення, на мій погляд, має ознаки переважно техніко-організаційної новизни і недостатньо обґрунтоване з точки зору своєї юридичної значущості. Так, потребує додаткового наголосу, яке саме правове значення має вказана класифікація для цілей господарського законодавства, зокрема в частині застосування різних режимів ліцензування, дозвільної системи, податкових пільг, публічно-приватного партнерства. Доцільним був би й аналіз відповідних міжнародних та європейських стандартів, які можуть бути релевантними для обґрунтування правових підстав такої класифікації. Крім зазначеного, не окреслено критерії переходу зарядної станції з категорії «загальнодоступна» до «обмеженої у доступі» (наприклад, на закритих територіях чи в умовах комерційної оренди), що має певний ризик створення правової невизначеності у процесі практичного застосування таких понять. Хоча авторська пропозиція класифікації є цілком виправданою, її теоретико-правове наповнення, на думку рецензента, все ж таки потребує подальшого уточнення у наступних наукових дослідженнях дисертанта з урахуванням наслідків для господарсько-правового регулювання діяльності операторів відповідних станцій.

4. Серед новітніх положень дисертаційного дослідження заслуговує на особливу увагу спроба нашого шановного дисертанта окреслити основні ризики, котрі виникають при застосуванні технологій штучного інтелекту у сфері заряджання електромобільного транспорту, а також запропонована ним у зв'язку з цим «двокомпонентна господарсько-правова модель» запобігання таким ризикам. Вказане яскраво демонструє прагнення автора інтегрувати міждисциплінарні підходи у сферу господарсько-правових досліджень, що просто неможливо не відзначити позитивно. Проте, зазначене авторське положення, на мою думку, деякою мірою обмежене з точки зору рівня достатності правової деталізації.

У якості пропозиції дисертанту, можливо варто було би ще й додатково обґрунтувати, як запропонована модель співвідноситься з чинним господарським законодавством України та які наявні законодавчі механізми дозволяють її імплементацію на практиці. Також можливо слід було провести певний аналіз специфіки правового статусу залучених ІТ-компаній, особливо резидентів «Дія

Сіті», та правових наслідків укладення з ними господарських договорів з метою захисту від можливих технічних й інформаційних ризиків.

Крім того, представляється, на мою скромну думку, важливою увага до механізмів відповідальності у випадку недотримання вимог кібербезпеки, порушення захисту персональних даних або прав споживачів (попри те, що ці ризики автором окремо згадано).

Залишається відкритим і питання контролю за дотриманням запропонованої моделі та інституцій, уповноважених її оцінювати і застосовувати відповідні санкції.

Загалом запропонована шановним дисертантом концепція безумовно заслуговує на підтримку, однак необхідно взяти до уваги, що її реалізація вимагатиме подальшого доопрацювання з урахуванням вимог чинного законодавства та практики його застосування.

Але підбиваючи певний висновок до свого виступу, висловлені коментарі і міркування мають виключно характер побажань, несуть переважно рекомендаційний сенс та жодним чином не впливають на загальну позитивну оцінку дисертаційного дослідження, оскільки являють мою власну думку. Я повторюю ще раз, що вона може бути врахована, а може бути не врахована дисертантом за його бажанням. В цілому, я підтримую нашого дисертанта, можу зробити впевнений висновок про те, що робота відповідає усім формальним вимогам, усім вимогам до рівня подібних досліджень і наш дисертант дійсно може представити її до захисту, вона заслуговує підтримки. Може бути рекомендована до захисту у разовій спеціалізованій вченій раді нашого Інституту, а дисертант за умови успішного захисту абсолютно справедливо може претендувати на присудження йому ступеня доктора філософії. Дуже дякую за увагу. Прошу вибачення, я наперед голосую за схвальне рішення. Я сподіваюсь, що воно буде саме таким. Рішення засідання нашого відділу і якщо дозволите я покину подальше засідання.

Марасін О.В.: Ярослав Вікторовичу, дякую Вам за гарні слова, якщо маєте 30 секунд часу, хочу сказати, що обов'язково врахую Ваші зауваження у подальшій науковій роботі, і я про це сказав, що ми вийшли за рамки теми. Все, що Ви сказали, ми з моїм науковим керівником Віталієм Георгійовичем Олюхою це все обговорювали, але він постійно намагався тримати мене в рамках. Він каже, у нас тема така, це дослідження іншої теми. Хочете, є докторантура, беріть іншу тему розвивайте і таке інше. А стосовно того, як регулювати так у нас управління кібербезпеки в СБУ, у нас кіберполіція є, то там все згідно чинного законодавства, а стосовно законотворчих актів, то я все ж таки вийшов би на окремий законопроект, який би був комплексним, бо зараз КВЕДів відповідних немає. Тобто коли ми почали працювати над цією темою, зіштовхнулися з тим, що у нас

навіть немає відповідних КВЕДів. Тому роботи ще багато і дякую Вам, що Ви так уважно її вивчили, мені це дуже приємно.

Провідний науковий співробітник відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, професор Петруненко Я.В.: Дякую Вам за зворотній зв'язок, я вважаю, що потрібно підтримати і розвивати. Спасибі Вам.

Марасін О.В.: Дякую, що погодилися бути моїм рецензентом.

Завідувач відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, професор Джабраїлов Р.А.: Я повністю приєднуюсь до позитивної оцінки, яку оголосив шановний Ярослав Вікторович, багато в чому наші з ним думки збігаються, то я думаю, що, напевно, переказувати переваги роботи не буду, тим більше, що під час питань, відповідей та виступу шановний дисертант Олег Вікторович вдало висвітлив ті частини роботи, які підкреслюють його здобуток, його внесок у правову науку. Щодо дискусійних моментів, їх небагато, вони є більше рекомендаційними зокрема:

1. Зокрема, у новизні дисертаційного дослідження згадується про те, що послуги з використанням станцій заряджання електромобільного транспорту є екологічним підприємництвом, а сама сутність екологічного підприємництва, на думку автора, може полягати не тільки у безпосередньому зменшенні негативного впливу на навколишнє природне середовище та збереженні невідновлювальних природних ресурсів, але і у створенні відповідних умов для цього. Водночас О.В. Марасіним недостатньо уваги приділяється дефініції «екологічне підприємство», що мало б сприяти виділенню правових ознак такого виду діяльності, суб'єктно-об'єктного складу правовідносин з екологічного підприємництва, особливостей правового регулювання екологічного підприємництва тощо.

2. Дисертантом обґрунтовано положення про те, що до цифрової господарської системи входять не лише суб'єкти господарювання, що забезпечують функціонування станцій заряджання електромобілів (оператори станції заряджання електромобілів, компанії, що здійснюють енергозабезпечення таких станцій, ІТ-компанії), але і кінцеві споживачі володільці електромобілів. Вбачається, що наведене наукове положення потребує конкретизації із виділенням конкретних правовідносин, що складаються за участю вказаних суб'єктів, із акцентом на їх цифрових складових елементах.

3. Наголошуючи на необхідності уточнення повноважень органів місцевого самоврядування щодо розвитку інфраструктури електромобільного транспорту у межах населеного пункту, вбачається, що у дисертаційній роботі доцільно було б

більш акцентовано визначити напрями вдосконалення законодавства у досліджуваній сфері відносин.

4. Додатково окремі положення дисертації потребують відповідного редакційного доопрацювання.

Звісно, що зазначені зауваження не впливають на загальну позитивну оцінку дисертаційної роботи Марасіна О.В. і за рівнем наукової новизни, актуальністю практичною цінністю, науковим здобутком робота відповідає встановленим вимогам та може бути рекомендована до захисту у разовій спеціалізованій вченій раді на здобуття ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право». У мене все, дякую за увагу!

Марасін О.В.: Дякую Вам, що погодилися бути рецензентом і дякую Вам за схвальний відгук і таку глибоку оцінку. Зауваження я звісно ж врахую і в подальшій науковій роботі допрацюю те, що Ви сказали. Дякую Вам!

В обговоренні дисертаційного дослідження взяли участь:

Директор Інституту, головний науковий співробітник відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, член-кореспондент НАН України, член-кореспондент НАПрН України, доктор юридичних наук, професор, Заслужений юрист України Устименко В.А.: Шановні колеги! Тема дійсно актуальна і наш сьогоднішній дисертант це довів. Ця діяльність, вона дійсно актуальна для України, нещодавні статистичні дослідження доводять, що кількість електромобілів в Україні стрімко зростає.

За останнє, якщо я не помиляюсь, півріччя більшість автомобілів, завезених в Україну і тих, які були в споживанні, і нових є електромобілями. Стрімкі темпи зростання кількості таких автомобілів демонструє Китай. Китайська народна республіка є лідером і це не тільки екологія та елемент сталого розвитку, це ще й елемент науково-технічного прогресу, елемент введення роботизованих, безпілотних систем, систем, які дозволяють нам вирішувати не тільки економічні питання, але і питання пов'язані з демографічними проблемами, які, нажаль, сьогодні наростають в країні. Мені сподобалось, що захотів і зміг дисертант і його науковий керівник подивитися на проблему правового забезпечення зарядних станцій. Якраз з точки зору науки і господарського права.

Ми розуміємо, що легкові та вантажні електромобілі дозволяють нам вирішувати питання нашої енергетичної безпеки в тому числі. Ми знаємо, що, нажаль в Україні нафти і газу не так багато, а враховуючи, що ми маємо одну з найбільших мереж атомної генерації, електропостачання достатньо.

Також сьогодні зростає кількість альтернативних засобів виробництва енергії. Це і сонячні електростанції, і вітрові та з допомогою спалювання

енергетичних рослин. Це створює дисбаланси в енергетичній системі, а якраз з допомогою використання електромобілів і зарядних станцій здійснюється, не тільки, безпосередньо процес більш економного перевезення, відповідно більш ефективного, але і процес стабілізації енергетичної системи.

З Віталієм Георгійовичем ми обговорювали, що вже в декількох країнах починають застосовувати сучасні засоби електронної комунікації із застосуванням штучного інтелекту, використовувати елементи акумуляторних батарей в автомобілях, як елемент зберігання електричної енергії. Це дозволяє зменшувати розбаланс у енергетичній системі, тобто у нас діє подвійний чи навіть потрійний тариф, в залежності від часу доби. Нічний тариф, коли у нас іде генерація атомних електростанцій, а споживання зменшене, тариф менший. І якраз за рахунок використання цих можливостей станцій з використанням можливостей штучного інтелекту та електронної комунікації можуть працювати у дві сторони: як на заряджання, так і на віддачу електричної енергії, яка зберігається, оскільки накопичена за період надлишкової генерації.

Також, мені здається, що сама структура дисертаційного дослідження зручна і розкриває ту сутність, яку хотіли дисертант і його науковий керівник донести.

В цілому підтримую. Я ознайомлювався із дисертацією попередньо, ще до розгляду, ми з Віталієм Георгійовичем обговорювали та дещо коригували, і я думаю, що у нас є всі можливості для того щоб дати цій роботі зелене світло для подальшого захисту.

А насправді, дійсно про те, що говорив шановний Ярослав Вікторович, це цілий напрям, який сьогодні ще не знайшов відображення у правовій науці. Ми, як науковці, виконуючи, прогностичну функцію науки, якраз маємо звертати увагу на ці тенденції, які сьогодні намічаються не тільки в нашій країні, а взагалі у світі. На нові джерела енергетичної безпеки на водневій технології, які зараз з'являються, на такі технології і робити все для того щоб правове забезпечення пришвидшувало науково-технічний прогрес і стійкість нашої держави. Дякую!

Провідний науковий співробітник відділу господарсько-правових досліджень проблем економічної безпеки, доктор юридичних наук, професор Олюха В.Г.: У продовження того, що сказав шановний Володимир Анатолійович, я хотів би подякувати йому за те, що коли ми з ним обговорювали цю тему, він не дав нам її звузити. Тому що ми мали плани тільки транспортної системи міста розглядати, в цьому напрямку. І безумовно тут дуже важливо те, що каже Володимир Анатолійович, враховувати ще й інші екологічні джерела заряджання, не тільки електромобілі, але і водень і інші перспективні джерела, які створюють можливість для запровадження цього кліматично нейтрального транспорту.

Я думаю, що цим дисертаційним дослідженням, у перспективі відкривається новий напрям для інших дослідників. Я сподіваюсь, що будуть і інші роботи в даній сфері.

Завідувач відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, доктор юридичних наук, професор Джабраїлов Р.А.: Дорогі колеги, якщо більше немає бажаючих взяти участь у обговоренні, то я теж, звісно, приєднуюсь до позитивних оцінок.

Робота дійсно є цікавою, комплексною, містить наукові положення, які розв'язують важливе наукове завдання, яке було поставлено дисертантом спільно із науковим керівником щодо розвитку господарсько-правового забезпечення інфраструктури електромобільного транспорту. Дійсно, що це питання на сьогодні є важливим та затребуваним часом, оскільки усі ці обставини та події, які нас оточують, в яких ми живемо та перебуваємо у цій дійсності, вони і виступили, в деякій мірі, каталізатором, що призвело до того, що ми почали більш активніше впроваджувати кліматично нейтральні технології, зважаючи на те, що ворог цілиться під час своїх ударів саме по тих об'єктах, які генерують електроенергію, забезпечують добування викопних копалин.

Звісно, що електротранспорт забезпечує більшу незалежність під час надзвичайних ситуацій.

Думаю, що робота виконана на високому теоретичному та науково-прикладному рівнях і повністю відповідає встановленим вимогам та може бути рекомендована для проходження подальших етапів.

Статті у наукових фахових виданнях України

1. Олюха В. Г., Марасін О. В. Правові засади декарбонізації транспортної системи міста на основі розвитку електромобільної інфраструктури. *Економіка та право*. 2023. №4. С.45-56. DOI <https://doi.org/10.15407/econlaw.2023.04.045> (особистий внесок: Марасін О.В. - участь у розробці концепції дослідження; частковий аналіз літературних джерел; дослідження правового забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту; Олюха В.Г. – участь у розробці концепції дослідження, методологія, частковий аналіз літературних джерел; дослідження правового забезпечення розвитку електромобільного транспорту, рецензування та редагування).

2. Марасін О. В. Правове забезпечення розвитку електричного транспорту в Україні. *Юридичний науковий електронний журнал*. 2023. №5. С.524-528. DOI <https://doi.org/10.32782/2524-0374/2023-5/132>

3. Марасін О. В. Програма повоєнного відновлення України як основа розвитку електромобільного транспорту та електромобільної інфраструктури.

Науковий вісник Ужгородського Національного Університету Серія ПРАВО. 2024. №1 (81). С. 301-307. DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2024.81.1.48>

4. Марасін О. В. Учасники відносин у сфері надання послуг заряджання електромобілів. *Електронне наукове видання «Аналітично-порівняльне правознавство»*. 2024. №6. С.326-331. DOI <https://doi.org/10.24144/2788-6018.2024.06.53>

5. Марасін О. В. Господарський правопорядок у сфері надання послуг заряджання електромобілів. *Наука і техніка сьогодні*. №4(45). 2025. С. 144-156. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-6025-2025-4\(45\)-144-156](https://doi.org/10.52058/2786-6025-2025-4(45)-144-156)

6. Марасін О. В. Правова основа розвитку інфраструктури електромобільного транспорту України. *Наукові перспективи* № 5(59). 2025. С. 1336 – 1348. DOI: [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-5\(59\)-1336-1348](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2025-5(59)-1336-1348)

Наукові праці, які засвідчують апробацію матеріалів дисертації

7. Марасін О. В. Правове забезпечення розвитку автомобільної інфраструктури в Україні у контексті дотримання прав людини. *Реалізація прав людини у діяльності правоохоронних органів* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф., м. Кривий Ріг, 26 травня 2023 року. Кривий Ріг, 2023. С.167-168.

8. Марасін О. В. Податкове стимулювання екологізації транспортної системи України. *Цифрове наукове суспільство: соціально економічні, правові та міжнародні аспекти* : матеріали Міжнар. наук. конф., м. Львів, 15 вересня 2023 року. м. Львів, 2023. С.79-81.

9. Марасін О. В. Окремі напрями цифровізації діяльності підприємств-операторів станцій заряджання електромобілів. *Треті наукові читання пам'яті професора Пронської Граціелли Василівни* : зб. матеріалів Міжнар. наук.-практ. конф., м. Київ, 12 квітня 2024 р. Київ, 2024. С.109-111.

10. Марасін О. В. Щодо правової основи розвитку станцій зарядки електромобілів на прибудинкових територіях ОСББ. *П'яті наукові читання пам'яті академіка В.К. Мамутова* : матеріали Всеукр. наук.-практ. конф. м. Київ, 28 червня 2024 р. Київ-Чернігів, 2024. С.259-261.

11. Marasin O. V. Electric mobile infrastructure for smart city development. *Relationship between public administration and business entities management-2024*. Scientific Center of Innovative Research OÜ, Püssi, November 29, 2024. P.147-148. DOI 10.36690/RPABM-2024

Характеристика особистості здобувача. Марасін Олег Вікторович, народився 22 лютого 1972 р.

У 1996 р. закінчив Дніпропетровський державний університет історичний факультет, присвоєна кваліфікація спеціаліста історика, викладача історії та суспільствознавства.

У 2021 р. закінчив факультет післядипломної освіти Запорізької державної інженерної академії. Присвоєно кваліфікацію економіста за спеціальність «Економіка підприємства».

У 1996 р. – заступник генерального директора ВАТ «Запорізький автогенний завод»

З 1998 р. по 2001 р. – генеральний директор – голова правління ВАТ «Запорізький автогенний завод».

З 2001 р. по 2007 р. – радник директора з економічних питань промислової компанії «ПК «Укртехнопром»

З 2007 р. по 2009 р. – генеральний директор та співзасновник компанії «УкрГазПроектВидобування»

З 2020 р. по теперішній час – президент міжнародного Благодійного фонду «Зелена Планета».

З листопада 2021 р. по теперішній час – здобувач вищої освіти ступеня доктор філософії Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України» (заочна форма навчання).

Оцінка мови та стилю дисертації. Дисертація виконана фаховою українською мовою, текстове подання матеріалу відповідає стилю науково-дослідної роботи.

Відповідно до **п. 15** Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. №44 **пропонується наступний склад разової спеціалізованої вченої ради:**

Голова ради:

Гудіма Тетяна Степанівна – доктор юридичних наук, старший дослідник, заступник завідувача відділу проблем модернізації господарського права та законодавства Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України».

Рецензенти:

Джабраїлов Руслан Аятшахович – доктор юридичних наук, професор, завідувач відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, заступник директора з наукової роботи Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України».

Петруненко Ярослав Вікторович – доктор юридичних наук, професор, провідний науковий співробітник відділу проблем модернізації господарського права та законодавства Державної установи «Інститут економіко-правових

досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України».

Офіційні опоненти:

Шаповалова Ольга Вікторівна – завідувач кафедри господарського права Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, доктор юридичних наук, професор.

Клепікова Ольга Вікторівна – доцент кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка Міністерства освіти і науки України, доктор юридичних наук, доцент.

В результаті попередньої експертизи дисертації **Марасіна Олега Вікторовича** і повноти публікації основних результатів дослідження

УХВАЛЕНО:

1. Затвердити висновок про наукову новизну, теоретичне та практичне значення результатів дисертації Марасіна Олега Вікторовича на тему: «Господарсько-правове забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту в Україні».

2. Визнати, що за актуальністю, ступенем наукової новизни, обґрунтованістю, науковою та практичною цінністю здобутих результатів дисертація Марасіна О.В. відповідає спеціальності 081 «Право» та вимогам **Порядку підготовки здобувачів вищої освіти ступеня доктора філософії та доктора наук у закладах вищої освіти (наукових установах)**, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 23 березня 2016 р. № 261, п. п. 6, 7, 8 **Порядку присудження ступеня доктора філософії та скасування рішення разової спеціалізованої вченої ради закладу вищої освіти, наукової установи про присудження ступеня доктора філософії**, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 12 січня 2022 р. № 44.

3. Рекомендувати дисертацію Марасіна О.В. на тему: «Господарсько-правове забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту в Україні» до захисту на здобуття ступеня доктора філософії у разовій спеціалізованій вчентій раді за спеціальністю 081 «Право».

4. Рекомендувати Вчентій раді Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України» затвердити склад разової спеціалізованої вчентій ради:

Голова ради:

Гудіма Тетяна Степанівна – доктор юридичних наук, старший дослідник, заступник завідувача відділу проблем модернізації господарського права та законодавства Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень

імені В.К. Мамутова Національної академії наук України».

Рецензенти:

Джабраїлов Руслан Аятшахович – доктор юридичних наук, професор, завідувач відділу проблем модернізації господарського права та законодавства, заступник директора з наукової роботи Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України».

Петруненко Ярослав Вікторович – доктор юридичних наук, професор, провідний науковий співробітник відділу проблем модернізації господарського права та законодавства Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України».

Офіційні опоненти:

Шاپовалова Ольга Вікторівна – завідувач кафедри господарського права Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля, доктор юридичних наук, професор.

Клепікова Ольга Вікторівна – доцент кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса Шевченка Міністерства освіти і науки України, доктор юридичних наук, доцент.

Результати голосування щодо рекомендації до захисту дисертації Марасіна Олега Вікторовича:

«За» – 8

«Проти» – 0

«Утримались» – 0

Головуючий на засіданні

Завідувач відділу
проблем модернізації господарського
права та законодавства,
заступник директора з наукової роботи,
доктор юридичних наук, професор



Руслан ДЖАБРАІЛОВ

Секретар засідання:

Старший науковий співробітник
сектору проблем реалізації господарського
законодавства відділу проблем модернізації
господарського права та законодавства,
кандидат юридичних наук, старший дослідник



Антон СОШНИКОВ