

РІШЕННЯ
разової спеціалізованої вченої ради
про присудження ступеня доктора філософії

Разова спеціалізована вчена рада Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України» м. Київ, прийняла рішення про присудження Марасіну Олегу Вікторовичу ступеня доктора філософії з галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право» на підставі прилюдного захисту дисертації «Господарсько-правове забезпечення розвитку інфраструктури електромобільного транспорту в Україні».

«03» жовтня 2025 року.

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. 21 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 «УкрГазПроекВидобування» 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. Мамутова Національної академії наук України» (заочна форма навчання).

Дисертацію виконано в Державній установі «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України». Тему дисертації затверджено на засіданні Вченої ради Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Мамутова Національної академії наук України», протокол № 16 від 23.12.2021 р.

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

Основні результати дисертації, висновки та пропозиції знайшли відображення у 11 наукових працях, серед яких: 6 статей у фахових виданнях України, що включені до міжнародних наукометричних баз; 5 публікацій – за матеріалами науково-практичних конференцій.

Список опублікованих праць за темою дисертації

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. <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. <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. 20 Науковий вісник Ужгородського Національного Університету Серія ПРАВО. 2024. №1 (81). С. 301-307. <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. <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. [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. [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 Грацієлли 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, Pussi, November 29, 2024. P.147-148. <https://doi.org/10.36690/RPABM-2024>

У дискусії взяли участь голова і члени разової спеціалізованої вченої ради:

ГУДИМА 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».

ДЖАБРАІЛОВ 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». Оцінка позитивна із деякими дискусійними моментами:

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 підприємництво», 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.

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. Макутова Національної академії наук України». Оцінка позитивна із деякими дискусійними положеннями та зауваженням:

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: на погляд рецензента, 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. По-друге, на думку рецензента, 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 рецензента та може бути враховано дисертантом (звісно, якщо він вважатиме за потрібне) у подальших розвідках порушеної ним безумовно важливої проблематики.

2. 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 думку рецензента, 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 и 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. Таким чином, 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.

3. Серед новітніх положень дисертаційного дослідження заслуговує на особливу увагу спроба автора 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 думку рецензента, 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 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 й питання контролю за дотриманням запропонованої моделі та інституцій, уповноважених її оцінювати і застосовувати відповідні санкції. Загалом запропонована 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.

ШАПОВАЛОВА Ольга Вікторівна – доктор юридичних наук, професор, завідувач кафедри господарсько-правових та суспільно-політичних дисциплін Східноукраїнського національного університету імені Володимира Даля,. Оцінка позитивна із деякими дискусійними положеннями та зауваженням:

1. Друге положення новизни першого рівня (с.22-23) не можна визнати положенням новизни заявленого рівня з таких причин:

Запропоноване положення складається з двох частин. Перша частина – «здійснено класифікацію станцій заряджання електромобільного транспорту...», друга «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»;

Щодо першої частини, то в ній відсутні класифікаційні ряди та критерії класифікації. Більш того у висновку за №2 (абз.4) на с.168-169 подається авторський поділ станції заряджання електромобільного транспорту на декілька видів, але як результат аналізу наявних класифікацій (за твердженням автора). І це відповідає дійсності, судячи з аналізу, розміщеного у тексті дисертації.

Щодо другої частини, то твердження автора, 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 – не подається як наукове досягнення, а є аспектом проблеми, тобто не є результатом теоретичних пошуків автора, а є інформацією про намір довести твердження про значення загальнодоступних станцій заряджання для здійснення підприємницької діяльності.

Порівняння даного фрагменту заявленої новизни із подібним фрагментом тексту висновку за №2 на с.167 підтверджує доцільність його розміщення саме у рубриці «Висновки».

2. У третьому положенні новизни першого рівня (с. 23) автором запропоновано, на мій погляд, дещо спрощене визначення загальнодоступної станції заряджання, в якому слід було б розвинути положення саме про правове забезпечення умов недискримінаційного доступу щодо місць загального користування станціями заряджання. Без цього доповнення запропоноване визначення має прикладний неправовий характер, скоріше інструктивно-експлуатаційний, а не науковий. А запропоноване положення не сприймається науково-теоретичним положенням. Хотілося б почути бачення автором засобів правового забезпечення умов недискримінаційного доступу щодо місць загального користування загальнодоступною станцією заряджання з акцентами не це зауваження. Тоді можна буде остаточно визначитися, чи є воно науковою новизною першого рівня чи ні.

Поки що, у сукупності із другим положення новизни другого рівня (с.24) щодо 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: зазначене положення у рубриці новизни першого рівня, тобто «Уперше» сприймається недоречним.

3. Наступне зауваження щодо четвертого положення новизни першого рівня про визначення автором основних груп ризиків при застосуванні ШІ у господарській діяльності операторів станцій заряджання електромобілів (с.23).

Схвальним є обрання автором для дослідження цього актуального та дуже складного питання. Але за умови, що постановка самого цього питання є частиною вже відомої та досліджуваної проблеми ризиків, пов'язаних із застосуванням штучного інтелекту, здається, що воно є доречним для розміщення у рубриці *«Дістали подальшого розвитку положення щодо»*, тобто третього рівня новизни, а не першого, *тобто не «Уперше»* як новизни першого рівня.

Мій аргумент – має місце розвиток вже відомих теоретичних положень щодо питань заявленої теми, що традиційно передбачає їх розміщення у рубриці новизни третього рівня. Можливо у автора є додаткові аргументи, аби заперечити моєму сприйняттю даного положення. Хотілося б їх почути у ході дискусії, до якої запрошую.

Далі про технічний недолік оформлення рубрики *«Уперше»*, *тобто* новизни першого рівня. Ймовірно помилково автор заявив у рубриці новизни першого рівня шосте положення (с.24), яке позначив висновком й розмістив подібний висновок під номером 8 на с.173 дисертації у рубриці *«Висновки»*.

Для порівняння : текст положення новизни на с.24
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;

Текст висновку на с.173

8. На основі аналізу чинного законодавства України зроблено висновок про те, що вплив на розвиток електрозарядної інфраструктури здійснюють державні органи, що проводять формування, реалізацію економічної політики та державної регуляторної політики у сфері транспорту, 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.

4. Ще одне зауваження стосується нетрадиційного подання п'ятого, шостого та сьомого положень новизни третього рівня у рубриці *«Дістали подальшого розвитку положення щодо»*. У їх тексті не конкретизується, а відтак і не розкривається сутність розвитку вже відомих положень. Або лише поверхово розкривається у стилі та форматі анонсу. Автору було б доцільно спробувати об'єднати деякі окремі положення цієї рубрики.

КЛЕПШКОВА Ольга Вікторівна – доктор юридичних наук, доцент, доцент кафедри економічного права та економічного судочинства Навчально-наукового інституту права Київського національного університету імені Тараса

Шевченка Міністерства освіти і науки України. Оцінка позитивна із деякими дискусійними положеннями та зауваженням:

1. З огляду на об'єкт та предмет дослідження в дисертаційній роботі цілком обґрунтовано приділено увагу окремим питанням про транспортну систему, систему автомобільного транспорту, систему міського транспорту. Зокрема, автор доводить тезу про те, що електромобільна інфраструктура є частиною міської транспортної системи, а також автомобільної системи країни. Дисертант наголошує на тому, що загалом наведені дві відносно самостійні системи є частиною транспортної системи країни, тому електромобільна інфраструктура є частиною не тільки наведених підсистем, але і транспортної системи країни в цілому.

На нашу думку, цей висновок потребує додаткової аргументації з огляду на те, що категорія «транспортна система» зазвичай використовується у науковій літературі задля визначення ролі різних видів транспорту для економіки держави та їх кооперацію. Відтак, слід звернути увагу на те, що система автомобільного транспорту може бути визначена у логічному контексті «підсистема в системі» з огляду на те, що система автомобільного транспорту входить до складу транспортної системи, що не є характерним для поняття «системи міського транспорту». Поняття «система міського транспорту» дозволяє визначити територіальні межі надання послуг з перевезення і зумовлює надання таких послуг не лише автомобільними транспортними засобами, а також тролейбусами, трамваями, метрополітеном (міським електричним транспортом), маршрутними таксі, міськими електричками тощо. Вважаємо, що поняття «система автомобільного транспорту» і «система міського транспорту» мають різне змістовне значення. Перспективним для подальших наукових досліджень може бути питання про співвідношення понять «електричний транспорт» та «електромобільний транспорт», а також напрацювання основних підходів до визначення понять «електричний транспорт» та «інфраструктура електричного транспорту». Це зумовлене тим, що за поняття «електротранспорт» увібрало різні види транспортних засобів: ті, що відносяться до міського електричного транспорту (тролейбуси, трамваї, метрополітен тощо), а також ті, що відносяться до електромобільного транспорту та особистих засобів пересування (електромобілі, електросамокати, електровелосипеди тощо). Відмінною рисою для такого роду транспортних засобів ймовірно виступатиме джерело живлення, оскільки для одних характерним є те, що енергія надходить від акумуляторів, що зберігають електричний заряд, а для інших – наявність зовнішнього джерела живлення (контактна мережа для тролейбусів та трамваїв).

Наведені дискусійні положення свідчать про актуальність тематики та не спростовують інші висновки, в тому числі про доцільність внесення змін до законодавства.

2. Звертаючись до питань використання станцій зарядження електромобілів дисертант наголошує на особливе значення принципу недискримінаційного доступу у контексті розвитку електромобільної інфраструктури в умовах українських реалій, оскільки його реалізація на практиці надає можливості для рівного доступу всіх споживачів до послуг, які

надаються з використанням станцій заряджання електромобілів у загальнодоступних місцях. Автор стверджує, що недискримінаційність доступу до станцій заряджання електромобільного транспорту буде полягати у тому, що такий доступ буде можливим для будь-яких категорій споживачів та не може залежати від їх матеріального стану або належності до певної соціальної групи тощо.

На нашу думку, розвиток інфраструктури зарядних станцій має бути пов'язаний із поєднанням приватних та публічних інтересів та принципом вільного доступу. Відтак, мета та порядок розміщення таких станцій можуть бути різними. Цілком підтримуючи висновок автора про те, що електрозарядна станція може відноситися як до тимчасових споруд для здійснення підприємницької діяльності, так і до інших типів будівель, в тому числі до капітальних в залежності від конкретних особливостей будівельних робіт, слід звернути увагу на те, що в одному випадку, станції зарядження електромобілів можуть бути визначені об'єктами інфраструктури загального користування (коли є вільний доступ до станції), а в іншому - використовуватися виключно для задоволення особистих потреб (якщо станція влаштована на території приватного домогосподарства).

Автору слід навести додаткові аргументи на користь принципу недискримінаційного доступу до електромобільної інфраструктури, оскільки в дисертації наголошується на тому, що створення електрозарядних станцій є можливим на закритих територіях або у місцях з обмеженим доступом. Автор зазначає, що станції для заряджання електромобілів можуть розміщуватися на приватній території своїми власниками, де відсутній загальний доступ і які призначені для заряджання тільки приватного транспорту. Тобто мета експлуатації такої електрозарядної станції полягає у задоволенні побутових потреб, а не господарської мети. Такі «закриті» станції заряджання електромобілів можуть створюватись для великої кількості заздалегідь визначених осіб, наприклад, у об'єднанні співвласників багатоквартирного будинку. Потребують власної думки автора наступні питання: Чи можна вважати, що місце розташування зарядних станцій впливає на реалізацію принципу недискримінаційного доступу до електромобільної інфраструктури? Чи не є це порушенням принципу недискримінаційного доступу до електромобільної інфраструктури?

3. В дисертації акцентовано увагу на те, що суб'єкт господарювання, який надає послуги із заряджання систем акумуляування електричної енергії електромобілів, має дуалістичну правову природу: з однієї сторони він є суб'єктом підприємницької діяльності, що діє з метою реалізації своєї економічної мети, а саме отримання прибутку, а з іншої сторони такий суб'єкт господарювання, в силу приписів ч. 5 ст. 58 Закону України «Про ринок електричної енергії», є споживачем електричної енергії. Більш детального висвітлення в дисертації отримало питання про споживача. Автор відносить до споживачів: 1) фізичних осіб, які набувають послугу для задоволення особистих, домашніх потреб; 2) споживачів-суб'єктів господарювання, які отримують послугу заряджання електромобілів для господарських потреб, адже дедалі

більше буде зростати кількість електромобільних вантажівок та електроавтобусів. В інших положеннях дисертації автор наводить аналіз Директиви Європейського Парламенту і Ради 2014/94/ЄС від 22.10.2014 року «Про розгортання інфраструктури для альтернативних видів палива» і зазначає на важливу роль оператора зарядної станції. Окремо звертається увага на те, що операторам зарядних станцій необхідно дозволити надавати клієнтам послуги із заряджання електромобілів на договірній основі, у тому числі від імені та в інтересах інших надавачів послуг. Усі загальнодоступні зарядні станції повинні також забезпечувати користувачам електромобілів можливість одноразового заряджання без укладання договору з відповідним постачальником електроенергії або оператором.

Таким чином, що поза увагою автора залишилося питання про розмежування понять «власник станції зарядження електромобілів», «оператор станції зарядження електромобілів», «суб'єкт господарювання, який надає послуги із заряджання електромобілів».

Результати відкритого голосування:

«За» - 5 членів ради;

«Проти» - немає;

Тих, хто утримались, немає

На підставі результатів відкритого голосування разова спеціалізована вчена рада Державної установи «Інститут економіко-правових досліджень імені В.К. Макутова Національної академії наук України» присуджує Марасіну Олегу Вікторовичу науковий ступінь доктора філософії у галузі знань 08 «Право» за спеціальністю 081 «Право».

Додаток: відеозапис трансляції захисту дисертації з накладенням електронної печатки закладу, що базується на кваліфікованому сертифікаті електронної печатки.

**Голова
разової спеціалізованої вченої ради
доктор юридичних наук,
старший дослідник**



Тетяна ГУДІМА