

АНАЛІЗ ЗМІСТУ ПОЯСНЮВАЛЬНОЇ ЗАПИСКИ
до проекту постанови Кабінету Міністрів України
«Про внесення змін до деяких постанов Кабінету Міністрів України»

Витяги із тексту пояснювальної записки	Коментарі
1.Обґрунтування необхідності прийняття акта	
Абзац 5 перше речення Проте, реальне функціонування ІСПС не відповідає проголошеній меті та первісним принципам, закріпленим у Рекомендаціях СЕК ООН № 33.	Інформація не відповідає дійсності. Це припущення не має будь-якого обґрунтування. 1. Створення ІСПС відбувалось у відповідності до принципів, закріплених у Рекомендації СЕК ООН № 33 2. Функціонування ІСПС відповідає проголошеній меті згідно Рекомендацій СЕК ООН № 33 (<i>«Концепция «единого окна», охватываемая настоящими Руководящими принципами, подразумевает механизм, который позволяет сторонам, участвующим в торговых и транспортных операциях, представлять стандартизованную информацию и документы с использованием единого пропускного канала в целях выполнения всех регулирующих требований, касающихся импорта, экспорта и транзита. Если информация имеет электронный формат, то отдельные элементы данных должны представляться только один раз» - Рекомендация СЕК ООН № 33).</i>
Абзац 5 друге речення Вона являє собою інформатизацію та переведення в електронну форму внутрішнього портового документообігу.	Законодавством України з питань організації діловодства не визначено термін «внутрішній портовий документообіг» Не враховані вимоги законодавства України: 1. У п.2 наказу Мініюсту України від 18.06.2015 № 1000/5 «Про затвердження Правил організації діловодства та архівного зберігання документів у державних органах, органах місцевого самоврядування, на підприємствах, в

	установах і організаціях» <i>зазначено термін:</i> документообіг в установі - рух службових документів з моменту їх створення або одержання до завершення виконання або відправлення; 2. В пункті 2 наказу Мініюсту України від 11.11.2014 № 1886/5 «Про затвердження Порядку роботи з електронними документами у діловодстві та їх підготовки до передавання на архівне зберігання» <i>Зазначено термін:</i> інформаційна автоматизована система - організаційно-технічна система, у якій реалізується технологія обробки інформації з використанням технічних і програмних засобів; <i>зазначено термін:</i> програмно-апаратний комплекс - сукупність технічних та програмних засобів, що забезпечують роботу з електронними документами у діловодстві та підготовку їх до передавання на архівне зберігання;
Абзац 5 третє речення Для всіх користувачів портового співтовариства вона є безкоштовною, окрім експедиторів	Будь які послуги в морських портах надаються згідно вимог законодавства України. 1. Відповідно до ст. 1 профільного Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» експедитор діє виключно за дорученням клієнта та за його рахунок. Сплата за транспортно-експедиторські послуги здійснюється виключно клієнтом. Всі послуги третіх осіб, що пов'язані із організацією перевезення включаються експедитором до загальної вартості послуг. 2. Все це детально зазначено в публічній Угоді про інформаційне співробітництво № 51-П-АМПУ-13 від 29.11.2013 р. http://uspa.gov.ua/informatsijna-sistema-portovogo-spivtovaristva/normativna-informatsiya-right/timchasovij-poryadok). 3. Таким чином, якщо автори проекту постанови вказують на оплату за користування, то у такому випадку, слід давати пояснення щодо існуючих статусів «заявник», «замовник», «користувач», вказувати на відмінності цих статусів та можливість безкоштовного використання ІСПС.
Абзац 6 Витрати транспортно - експедиторських	1. Відповідно до ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» за договором транспортного експедирування (договором про

організацій, які скористалися послугами Одеського морського порту у період з 01.01.2017 по 21.08.2017 року з використанням ІСПС становлять 12 830 597,1 грн з ПДВ.	надання транспортно-експедиторських послуг) експедитор виконує (надає) послуги за рахунок клієнта (вантажовласника або вповноваженої ним особи). 2. Які «послуги з використанням ІСПС» мають на увазі автори незрозуміло. Якщо маються на увазі «послуги з технічної підтримки та обслуговування ІСПС», то такі послуги надаються Центром обробки даних (ЦОД), а не Одеським морським портом. 3. Яким чином підрахована сума коштів саме на 21.08.2017 р., адже розрахунки зазвичай проводяться за підсумками календарного місяця/року.
Абзац 7 перше речення Отримавши 100 % монополію на даний вид послуг приватна компанія встановлює самостійно тариф, який наразі становить 98,1 гривень з ПДВ за одиницю виміру - контейнер.	Недостовірна інформація. Відсутнє рішення компетентного державного органу, щодо встановлення «монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання». Вживання термінів, що не передбачені законодавством України. 1. Закон України від 11.01.2011 № 2210 «Про захист економічної конкуренції» дає визначення терміну «монополізація», «монопольне (домінуюче) становище суб'єкта господарювання», «зловживання монопольним (домінуючим) становищем на ринку». Термін «монополія» законодавством не визначається та в нормативно-правових актах не застосовується. 2. Не зазначено яким чином та яким компетентним органом виконавчої влади (або органом судової влади) встановлена (визначена) ця «монополія». Відповідно до законодавства це є компетенцією Антимонопольного комітету України, а не Міністерства інфраструктури України. Жодного рішення, яке б встановило «монополію», або навіть «монопольне (домінуюче) становище» авторами проекту постанови не наведено та не існує. 3. Незрозуміло які послуги маються на увазі під фразою «даний вид послуг». Адже раніше по тексту (у попередньому реченні) вказано що це є «послугами порту». 4. Якщо в Аналізі регуляторного впливу нормативно-правового акту йдеться про «приватну компанію», то має бути зазначено що це за компанія та яким чином вона пов'язана з цим проектом нормативно-правового акту, ІСПС та послугами, що надаються відносно функціонування ІСПС.

	5. Саме вживання терміну «компанія» дивує. Цей термін нормативно-правовими актами не використовується. Це, як мінімум, неграмотно. 6. Фраза «отримавши 100 % монополію» постійно лунає у телесюжетах (так звані, «журналістські розслідування») «24 каналу» від 20.02.2017 р. та від 22.06.2017 р., особистих коментарях Берестенка В.В. в сюжеті від 20.02.2017 р., численних письмових зверненнях Асоціації міжнародних експедиторів (АМЕУ), Первинної профспілкової організації експедиторів Одеського регіону та інших документах від цих осіб.
Абзац 7 друге речення До теперішнього часу обґрунтування чому оплата здійснюється за контейнер, а не за документ (оскільки для обробки подається саме документ) отримати не вдалося.	В морських портах України та інших держав обліковою одиницею переміщення товарів в контейнерах визначено ТЕУ. 1. Міністерство інфраструктури України особисто не зверталось ані до ЦОД, ані до ДП «АМПУ» із вимогою чи проханням надання пояснень питання чому за одиницю виміру послуги вибраний 1 (один) контейнер. 2. Вказане твердження беззаперечно доводить пов'язаність Заступника міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюка із державним уповноваженим Антимонопольного комітету України А.А.Загребельською та постійними «скаржниками» з питання впровадження ІСПС (ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс», АМЕУ, Первинна профспілкова організація експедиторів Одеського регіону та іншими), а саме підтверджується наступними фактами: 2.1. В тексті вимоги про надання інформації від 12.12.2016 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку» одне з поставлених питань звучить таким чином: «8.3. Чим обумовлене визначення одиниці виміру оплати користувачами за надання послуг з технічної підтримки та обслуговування ІСПС за одиницю (контейнер)?» 2.2. В тексті вимоги про надання інформації від 11.04.2017 р. (за підписом державного уповноваженого А.А.Загребельської) на адресу ЦОД (ТОВ «ППЛ 33-35»), що направлялось АМКУ в межах проведення «дослідження ринку», це питання включено ще раз та звучить таким чином:

	«4. . . Обґрунтуйте чому за одиницю виміру взято контейнер, а не документ.» 2.3. В тексті Розпорядження державного уповноваженого А.А.Загребельської про початок розгляду справи по відношенню до ТОВ «ППЛ 33-35» від 09.08.2017 р. (стор. 10, абз. 1) процитована частина заяви ТОВ «Інтер Транс Лоджістікс» від 16.12.2016 р., яка стала підставою для початку розгляду справи: <i>«На думку заявника, вирішення питання можливе шляхом визначення вартості послуг за договором не за кількістю контейнерів, а за кількістю оформлених нарядів . . .»</i> Далі по тексту цього Розпорядження державний уповноважений А.А.Загребельська зазначає про <i>«недоведеність» та «необґрунтованість»</i> вибору у якості одиниці виміру – 1 контейнер. 2.4. Особлива увагу питанню одиниці виміру послуги присвячена також у сюжеті «Телеканалу 24» (передача «Наші гроші» від 20.02.2017 р., 10:15 хв. – 10:40 хв.) Автори програми також «дивуються» чому одиницею виміру послуги є 1 контейнер, а не 1 наряд. На <i>«відсутність розуміння»</i> цього питання в цій програмі наголошує увагу також Берестенко В.В. (09:50 хв. – 09:55 хв.)
Абзац 8 Експедитори, які не погоджується - отримують повідомлення від постачальника послуг про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкту неможливо.	Відповідно до наказу ДП АМПУ у разі якщо експедитор відмовляється від ІСПС, він має право використовувати паперові примірники, які для оформлення подає в підрозділ порту для оформлення. Підтвердження наявності змови посадових осіб державних органів та представників суб'єктів господарювання. Маніпулювання інформацією. 1. Пряма цитата листа АМЕУ на адресу Кабінету Міністрів України від 02.02.2016 р. (за підписом Заступника генерального директора АМЕУ Берестенко В.В.), де вказано (стор. 3, абз. 3): <i>«Усі хто не погоджується – отримують повідомлення від ЦОД про відключення, після чого відключаються від доступу до ІСПС. Отримати саме таку послугу у іншого суб'єкта не має можливості.»</i> 2. Незрозуміло з чим саме <i>«не погоджуються експедитори»</i>. У попередньому реченні Аналізу мова йде про одиницю виміру – контейнер. Таким чином,

	виходить, що експедитори не погоджуються з одиницею виміру. При цьому, у вказаному листі АМЕУ вказано, що <i>«експедитори не погоджуються зі зміною тарифів на послуги»</i>. 3. Аналіз посиляється на <i>«думку експедиторів»</i>. При цьому, жодним чином не представлений порядок (спосіб), яким автори проекту постанови визначили (встановили) цю думку. А саме, яке опитування (дослідження) з цього питання проводилось, якою була репрезентативність такого опитування (дослідження), тощо.
Абзац 9 та 10 До того ж, ІСПС не відповідає нормам чинного законодавства України, зокрема нормам Митного кодексу України, відповідно до яких, контроль за переміщенням через митний кордон України може проводитись виключно державними органами за допомогою інформаційних систем та принципу «єдиного вікна». Відповідно до частини третьої статті 319 Митного кодексу України (далі - МК України), контроль за переміщенням через митний кордон України окремих видів товарів, що проводиться іншими державними органами, здійснюється за принципом «єдиного вікна» відповідно до міжнародної практики та рекомендацій міжнародних організацій із застосуванням єдиної з органами доходів і зборів інформаційно-телекомунікаційної системи.	Недостовірна інформація. Відсутні конкретні факти які підтверджують, що ІСПС не відповідає нормам Митного кодексу України. Крім того, протягом періоду функціонування ІСПС з 2014 року у промисловій експлуатації, будь яких процедур державних видів контролю в пунктах пропуску на державному кордоні ІСПС не здійснювалось. Відповідно до частини 3 Ст. 34. МКУ, Органи доходів і зборів та суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності відповідно до закону можуть обмінюватися будь-якою інформацією, обмін якою прямо не передбачений законодавством України з питань державної митної справи, зокрема, з метою налагодження співробітництва з питань ідентифікації та протидії ризикам. Такий обмін може відбуватися на основі письмової угоди та передбачати доступ органів доходів і зборів до електронних інформаційних систем суб'єкта господарювання. Будь-яка інформація, що надається сторонами у ході співробітництва, є конфіденційною, якщо сторони не домовилися про інше. Питання щодо відповідності функціонування ІСПС в морських портах України вимогам Митного кодексу України, а також безпідставність тверджень про порушення вимог Митного кодексу України, неодноразово обговорювалась та доводилась. У тому числі, публічно це було зроблено публічно на засіданні Антимонопольного комітету України 18.04.2017 р., що було присвячено результатам проведеного «дослідження функціонування ІСПС».

Абзац 11 У випадку з ІСПС контроль за переміщенням через митний кордон України проводиться за участю приватної юридичної особи, що є прямим порушенням зазначених вище норм МК України.	Безпідставне та необґрунтоване припущення, без наведення юридичних фактів. Будь які нормативні акти України не передбачають надання права суб'єкту господарювання здійснення митного контролю Митний кодекс Стаття 318. Загальні принципи здійснення митного контролю 1. Митному контролю підлягають усі товари, транспортні засоби комерційного призначення, які переміщуються через митний кордон України. 2. Митний контроль здійснюється виключно органами доходів і зборів відповідно до цього Кодексу та інших законів України. 3. Митний контроль передбачає виконання органами доходів і зборів мінімуму митних формальностей, необхідних для забезпечення додержання законодавства України з питань державної митної справи. 4. Митний контроль товарів, транспортних засобів у пунктах пропуску через державний кордон України здійснюється відповідно до типових технологічних схем митного контролю, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.
Абзац 12 Таким чином, ІСПС є програмою, яка суперечить положенням Митного кодексу України з наведених вище підстав, функціонує на засадах монополії, оплата за послуги формується неконтрольовано, економічно необґрунтовано та не прозоро, що в цілому свідчить про неефективне функціонування ІСПС в морських портах України та невідповідність її напрямкам економічного розвитку	Недостовірні, безпідставні та необґрунтовані припущення та висновки. Будь які юридичні факти с цього питання не наведено. Вживання термінів, що не передбачені законодавством. Довідка досягнень та результативності ІСПС додається. 1. Постанова Кабінету Міністрів від 21.05.2012 р. № 451 дає чітке визначення терміну ІСПС. Більш того, у самому Аналізі вище по тексту вказано визначення. ІСПС це, перш за все, «організаційно-технічна система», а не «програма». 2. Функціонування ІСПС відповідає вимогам Митного кодексу України та іншим актам законодавства України. 3. «Функціонування на засадах монополії», як це стверджують автори проекту постанови, не доведено та не встановлено компетентним державним органом – Антимонопольним комітетом України.

країни.	4. Визначення «монопольного становища» суб'єктів господарювання не є компетенцією Міністерства інфраструктури України. Без відповідних рішень компетентного державного органу та посилань на такі рішення Міністерство не має права стверджувати такі речі. 5. Незрозуміло яким чином Міністерство інфраструктури України без наведення будь-яких економічних розрахунків та/або проведення досліджень з цього питання визначило «економічну необґрунтованість». 6. Твердження про «неефективність функціонування ІСПС» є умисним включенням до Аналізу недостовірної інформації. Таке твердження спростовується численними доказами, зокрема: 1) дослідженнями часу обробки контейнерів, 2) кількістю державних (у тому числі, правоохоронних органів), які приєднались до ІСПС, 3) висновками та рекомендаціями міжнародних організацій та експертів, 4) матеріалами засідань та рішеннями МРГ, 5) іншими документальними підтвердженнями. 7. Твердження про «невідповідність ІСПС напрямкам економічного розвитку країни» є абсолютно голослівним. Яким чином та на підставі яких нормативно-правових документів авторами зроблений такий висновок незрозуміло.
Абзац 13 Разом з цим, проект акта розроблено на виконання статті 138 Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, а також з метою реалізації пунктів 106 та 114 Плану заходів з імплементації розділу IV «Торгівля і питання, пов'язані з торгівлею» Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та	Виходячи із змісту вищевикладеного, предметом правового регулювання є: 1. Залишилось поза увагою розробника цього проекту Постанови КМУ, що в цьому напрямку стосовно імплементації директив ЄС №№ 2002/59 та 2010/65, Урядом України вже було зроблено, а саме: - розпорядженням КМУ від 31 березня 2015 р. № 297-р (імплементація директиви ЄС № 2002/59); - розпорядженням КМУ від 25 березня 2015 р. № 271-р (імплементація директиви ЄС № 2010/65). В супереч вимогам положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання

Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, на 2016-2019 роки, затвердженого розпорядженням Кабінету Міністрів України від 18 лютого 2016 року № 217, з метою імплементації положень Директиви № 2002/59/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 27 червня 2002 року, що засновує Систему Співтовариства з нагляду за рухом суден та інформування і скасовує Директиву Ради 93/75/ЄЕС та Директиви № 2010/65/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 20 жовтня 2010 року про формальності з надання відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС.

відомостей про судна, які прибувають та/або відбувають з портів держав-членів, яка скасовує Директиву 2002/6/ЄС в наказі Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 **зроблено підміну понять, зокрема: національне єдине вікно на поняття Українського національного морського вікна (УНМЄВ).**

Так у пунктах 8, 9 розділу «У сфері морського та річкового транспорту» наказі Міністерства інфраструктури України від 16.08.2016 № 285 «Про затвердження Комплексного плану діяльності Міністерства інфраструктури України з реалізації імплементаційних заходів на II півріччя 2016 року» на виконання розпорядження Кабінету Міністрів України від 17.09.2014 N 847-р "Про імплементацію Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським Співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони" зазначено:

Пункт 8. «Найменування заходу» Спрощення та гармонізація адміністративних процедур, що застосовуються в морських портах, шляхом розроблення стандарту електронної передачі інформації та раціоналізації формальностей з надання відомостей.

Пункт 8 «Зміст заходу»

Визначення підрозділу чи підприємства в системі Мінінфраструктури, який забезпечуватиме функціонування системи Українського національного морського вікна (УНМЄВ) та національного сегмента системи SafeSeaNet, як визначено в директивах №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС, **(ФАКТИЧНИЙ ОБМАН, директиві 2010/65 зазначено: 1. Національне єдине вікно. 2.e Customs, 3. сегмент SafeSeaNet, 4. інші електронні системи),** передбачивши, що УНМЄВ пов'язує систему SafeSeaNet та інші електронні системи відповідно до директив №№ 2002/59 ЄС та 2010/65 ЄС. **ПЕРЕВИЩЕННЯ ПОВНОВАЖЕНЬ** Мінінфраструктури не має владних повноважень щодо прикордонного, митного, санітарно-епідеміологічного, ветеринарно-санітарного, фітосанітарного, екологічного та радіологічного контролів.

	Пункт 9 «Найменування заходу» Впровадження техніко-інформаційного комплексу УНМСВ та національного сегмента SafeSeaNet Пункт 9 «Зміст заходу» Створення та розроблення техніко-інформаційного комплексу УНМСВ та національного сегмента SafeSeaNet. 5. На виконання цих розпоряджень КМУ було внесені відповідні зміни до існуючих нормативних актів з питань нагляду за рухом суден та інформування Міністерства інфраструктури України, зокрема: наказ від 27.06.2013 № 430 «Про затвердження порядку оформлення приходу суден у морський порт, надання дозволу на вихід суден у море та оформлення виходу суден із морського порту» наказ від 20.11.2003 № 904 «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті», наказу від 17.07.2003 № 545 «Про затвердження Правил контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства». Таким чином урядом України послідовно виконувались заходи щодо виконання вимог директив ЄС. Детальна інформація з цього питання викладена у Аналізі відповідності вимог Директив ЄС № 2002/59 та № 2010/65 Проекту постанови КМУ (додаток 3 до листа)
Абзац 14 Адже, станом на сьогодні, в Україні не реалізований принцип «єдиного вікна» при наданні послуг сфери морських портів України.	Дійсно, принцип «єдиного вікна» у повній мірі не реалізований, однак, це жодним чином не доводить <i>«неефективність функціонування ІСПС»</i>. (Див. довідку про ІСПС) Навпаки, впровадження ІСПС у її нинішньому стані є передовим пілотним інноваційним проектом, що цьому сприяє. У випадку подальшого сталого розвитку ІСПС та за активної участі всіх зацікавлених осіб, принцип «єдиного вікна» може бути реалізований належним чином відповідно до Рекомендацій.
2. Мета і шляхи її досягнення Метою державного регулювання є вдосконалення законодавчого	Маніпуляція фактами. Введення в оману. Безпідставні твердження. 1. Запропонований авторами проект постанови жодним чином <i>«не вдосконалює законодавче регулювання»</i>. Навпаки, прийняття цього проекту нанесе шкоду

врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні, задоволення потреб суспільства та економіки у перевезенні вантажів, шляхом сприяння розвитку конкуренції, справляння позитивного впливу на конкурентне середовище в морських портах, знешкодження корупційних ризиків, підвищення довіри до держави, а також шляхом впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони.	тим здобуткам, які вже вдалось досягти після впровадження ІСПС. 2. Проект нормативно-правового акту не містить елементів та/або конкретних умов, які б «сприяли розвитку конкуренції». В Аналізі регуляторного впливу цього акту також не вказано яким чином (за рахунок чого) має «підвищитись конкуренція» в морських портах. Відтак, ці твердження авторів проекту постанови є голослівними та не підкріпленими фактами, розрахунками, дослідженнями, тощо. 3. У проекті постанови відсутні норми, про які вказує автор пояснювальної записки щодо «впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу». Це безпідставне та голослівне твердження автора.
3. Правові аспекти У сфері правового регулювання діють такі нормативно-правові акти: Кодекс торговельного мореплавства України; Закон України «Про морські порти України»; Закон України «Про транспорт».	Некоректне та неграмотне подання інформації. 1. Перелік чинних законів незрозумілий. Якщо автори проекту постанови вказують про «порушення прав експедиторів», які «за все платять», то є незрозумілим відсутність у тексті згадки про Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», який є основним нормативно-правовим актом, що регулює діяльність транспортно-експедиторських організацій, встановлює їх права, обов'язки, компетенцію, відповідальність, порядок взаємодії із клієнтами та іншими учасниками перевезень, тощо. 2. ІСПС є організаційно-технічною системою для обміну інформацією в електронному вигляді. Окрім наведених авторами проекту постанови «транспортних законів» не менше, а навіть більше значення для її функціонування мають законодавчі акти у сфері телекомунікацій, застосування електронного цифрового підпису та захисту інформації у електронних

	системах. Жодний закон, що регулює зазначені питання авторами проекту постанови не вказується. 3. Таким чином, виходить що вищевказані чинні нормативно-правові акти взагалі не має відношення до проекту цієї постанови.
4. Фінансово-економічне обґрунтування Реалізація акта не потребує витрат з Державного бюджету України та місцевих бюджетів.	Сумнівне твердження. Із тексту проекту незрозуміло хто фактично має розробляти Інформаційну систему «Морське Єдине Вікно». Вказано, що впроваджує її ДП «АМПУ» як адміністратор. Але перед впровадженням такої системи її потрібно розробити (за державний кошт або за залучені приватні кошти). Інакше сама по собі система не з'явиться. Якщо розробляти буде ДП «АМПУ» то це буде витратами коштів державного підприємства.
7. Запобігання корупції У проекті акта відсутні правила і процедури, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень.	Недостовірна інформація. 1. Сам проект постанови, а також опис та «обґрунтування» необхідності прийняття такого проекту побудований на недостовірній інформації, джерела походження якої всім відомі та підтверджують корупційну складову з боку посадової особи В.о. Міністра інфраструктури України, що підготував цей проект, використавши абсолютно однобічну, недостовірну та вже неодноразово документально спростовану інформацію та відомості (детальний опис цього наведено вище по тексту). 2. Оперуючи недостовірною інформацією та зловживаючи службовим становищем посадової особи, В.о. Міністра інфраструктури України намагається переконати органи державної влади та громадськість у <i>«неефективності функціонування ІСПС»</i>, примарних <i>«монополіях»</i>, <i>«суцільній важливості»</i> прийняття цієї постанови, тощо.
8. Громадське обговорення З метою громадського обговорення проект акта розміщено на офіційному веб-сайті Міністерства інфраструктури України у розділі «Регуляторна діяльність» (www.mtu.gov.ua).	Важливо. Проект постанови та документи, що до нього додаються розміщений на сайті для громадського обговорення 12.09.2017 р. Супровідні документи підписані В.о. Міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюком, який на дату розміщення не був виконуючим обов'язки міністра. Таке виконання обов'язків тривало 08.09.2017 р. на час робочої поїздки Міністра інфраструктури України В.

	Омеляна. Користуючись та зловживаючи своїм службовим положенням Заступник міністра, який по рангу заступника не має повноважень подавати проекти постанов Кабінету Міністрів України, використовує це тимчасове виконання обов'язках в особистих корисних мотивах, підписуючи документи у якості В.о. Міністра інфраструктури.
11. Прогноз результатів Прийняття акта забезпечить: - вдосконалення законодавчого врегулювання ринку послуг сфери морських портів в Україні;	Недостовірна інформація. 1. Проект постанови взагалі направлений на сферу діяльності, яка не регулюється та не має регулюватись Постановою Кабінету Міністрів України № 451. 2. Вдосконалення законодавчого регулювання необхідно виключно за умови неможливості вирішення питання/проблеми іншими шляхами. Сама по собі «проблема» є повністю надуманою авторами проекту постанови та побудованою на недостовірних відомостях. Належне обґрунтування необхідності «законодавчого врегулювання», необхідність якого передбачена методиками підготовки проектів нормативно-правових актів , авторами проекту постанови не наводиться.
- задоволення потреб суспільства, економіки у перевезенні вантажів та контролю з боку держави у галузі надання цих послуг.	Безпідставне твердження. Обґрунтування в чому саме полягає «задоволення потреб суспільства, економіки» автори проекту постанови не наводять. Щодо «контролю з боку держави» також обґрунтування відсутнє.
- виключення штучних перепон у вільному здійсненні господарської діяльності та лобіювання інтересів приватного сектору; -	Безпідставне твердження. Інформація, що наводиться авторами проекту постанови на початку цієї пояснювальної записки щодо «штучних перепон» та «лобіювання приватного сектору» є недостовірною та неодноразово спростованою (див. початок коментаря до розділу 1 цієї пояснювальної записки).
- викорінення корумпованої економічної моделі, яка не має на меті створення сильної економіки та спрощення умов ведення бізнесу;	Безпідставне твердження. Недостовірна інформація. 1. Про яку «корумповану економічну модель» пишуть автори проекту постанови, а також якими рішеннями яких компетентних органів державної влади України ця «корумпована економічна модель» виявлена (встановлена)

-	незрозуміло. 2. Так само незрозуміло причинно-наслідковий зв'язок (конкретні передумови для цього) між прийняттям проекту постанови та «створенням сильної економіки». Це звичайне та нічим не підкріплена «гасло», досягти якого прийняттям проекту цієї постанови неможливо. 3. Одним з головних завдань Міжвідомчої робочої групи (МРГ), під контролем якої впроваджується ІСПС, є спрощення процедур торгівлі та ведення бізнесу. Фактичні досягнення (досягнуті переваги від впровадження ІСПС) дозволяють з упевненістю стверджувати про спрощення ведення бізнесу в частині питань, що вирішуються за допомогою ІСПС.
- розвиток зовнішньоекономічної діяльності країни; -	Незрозуміле та безпідставне твердження. Обґрунтування та/або причинно-наслідкового зв'язку (конкретні передумови для цього) між прийняттям проекту постанови та «розвитком зовнішньоекономічної діяльності країни» не наведено. Це звичайне та нічим не підкріплена «гасло», досягти якого прийняттям проекту цієї постанови неможливо.
- покращення інвестиційної привабливості України; -	Незрозуміле та безпідставне твердження. Обґрунтування та/або причинно-наслідкового зв'язку (конкретні передумови для цього) між прийняттям проекту постанови та «покращенням інвестиційної привабливості України» не наведено.
- впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. -	Маніпуляція фактами. Введення в оману. Безпідставні твердження. 1. Запропонований проект жодним чином «не вдосконалює законодавче регулювання». Навпаки, прийняття цього проекту може нанести шкоду тим фактичним та документально підтвердженим здобуткам, яких вже вдалось досягти після впровадження ІСПС. 2. Проект нормативно-правового акту не містить елементів та/або передумов, які б «сприяли розвитку конкуренції». В Аналізі регуляторного впливу цього акту також не вказано яким чином має «підвищитись конкуренція» в морських портах.

	3. У проект постанови відсутні норми, про які вказує автор пояснювальної записки щодо <i>«впровадження до законодавства України норм актів Європейського Союзу»</i>. Це безпідставне та голослівне твердження авторів проекту постанови.
В. о. Міністра інфраструктури України Ю. Лавренюк «___» вересня 2017 року -	Проект постанови та документи, що до нього додаються розміщений на сайті для громадського обговорення 12.09.2017 р. Супровідні документи підписані В.о. Міністра інфраструктури Ю.Ф.Лавренюком, який на дату розміщення не був виконуючим обов'язки міністра. Таке виконання обов'язків тривало 08.09.2017 р. на час робочої поїздки Міністра інфраструктури України В. Омеляна. Користуючись та зловживаючи своїм службовим положенням Заступник міністра, який по рангу заступника не має повноважень подавати проекти постанов Кабінету Міністрів України, використовує це тимчасове виконання обов'язках в особистих корисних мотивах, підписуючи документи у якості В.о. Міністра інфраструктури.