

3. Буткевич С. А. Питання службово-бойової діяльності підрозділів Державної автомобільної інспекції / С. А. Буткевич // Кримський юридичний вісник. – 2010. – № 1 (8). – С. 18 – 25.

УДК 336.255.3 (043.2)

Устинова І. П.,

к.ю.н.,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

ДЕЯКІ ТЕОРЕТИЧНІ ПИТАННЯ ПУБЛІЧНОГО АДМІНІСТРУВАННЯ ФІНАНСОВОЮ ДІЯЛЬНІСТЮ ДЕРЖАВИ У ТРАНСПОРТНІЙ СФЕРІ

Публічне адміністрування за своєю природою існування, метою та повноваженнями охоплює всі сфери життя країни. Однією з важливих складових є фінансова діяльність держави, зокрема в тій частині, яка стосується транспортної сфери країни, де державний контроль та підтримка має стратегічну мету.

Фінансова діяльність держави – це її діяльність з формування, розподілу і використання централізованих і децентралізованих грошових фондів з метою забезпечення здійснення функцій держави, публічне адміністрування, в тому числі у транспортній сфері, ін. Зміст фінансової діяльності є, в остаточному підсумку, проявом усіх функцій держави, оскільки реалізація будь-якої державної функції потребує адекватного фінансового забезпечення, а саме фінансування транспортної сфери.

Виходячи із характеру функцій здійснення, фінансову діяльність необхідно розглядати в двох сенсах. З одного боку, вона виступає як реалізація державної влади. З іншого – фінансова діяльність є виконавчо-розпорядчою діяльністю, що реалізує державне управління. Таким чином, фінансова діяльність держави в загальному вигляді виражає прояв усіх функцій держави, оскільки реалізація будь-якої функції держави неможлива без відповідного фінансового забезпечення [3, с. 12-13]. Паралелі між економічною та фінансовою природою відносин у чомусь умовні, оскільки фінанси є одним із аспектів погляду на економіку як цілісне яви-

ще. Економічні функції держави реалізуються в процесі її економічної діяльності, яка здійснюється відповідно до цілей економічної та правової політики на певному етапі розвитку країни. Виступаючи необхідною складовою частиною механізму соціального управління, фінансова діяльність, забезпечує спрямування фінансових ресурсів у відповідні галузі економіки, на адміністрування, зокрема розвиток транспорту тощо.

Об'єктом фінансової діяльності є відносини, що регулюють рух державних грошових фондів на всіх стадіях їх обігу (формування, розподіл, використання). У вузькому розумінні йдеться про рух грошей, що утворюють державні фонди. Суб'єктний склад відносин, що регулюють фінансову діяльність, досить традиційний і визначений (державна, територіальні громади, юридичні і фізичні особи). Роль держави в цих відносинах є подвійною: з одного боку, вона виступає як господарюючий суб'єкт, що має статус власника коштів і організатора господарської діяльності; з другого – є носієм влади, що реалізується і в галузі фінансової діяльності.

Зміст фінансової діяльності виявляється на окремих стадіях її здійснення:

1. На стадії формування централізованих і децентралізованих фондів утворюються бюджетні фонди (Державного бюджету України і місцевих бюджетів), децентралізованих фондів. Зокрема, відповідно до закону України "Про дорожній рух" всі рівні місцевих органів державної влади наділені повноваженнями створення відповідних фондів для потреб транспорту у відповідній місцевості.

2. На стадії розподілу коштів фінансова діяльність здійснюється на трьох рівнях:

формування грошових фондів, яке відбувається, наприклад, за надходження коштів у бюджети (податок з доходів фізичних осіб, наприклад, поділяється на три частини, що надходять у місцеві бюджети різних видів);

власне розподіл – рух коштів, уже закріплених за окремими бюджетами, на фінансування державних завдань і функцій;

перерозподіл, який здійснюють через механізми непрямих податків, мита, трансферних платежів.

3. На стадії використання державних коштів фінансова діяльність розділяється за різними напрямками (галузями, регіона-

ми тощо). Фінансова діяльність держави згідно процесу виконання бюджетів має можливості і зобов'язана проводити відповідні фінансові впливи на розвиток транспортної інфраструктури, експлуатацію, ремонт та інші заходи підтримки транспортної галузі.

4. На завершальній стадії – стадії контролю за рухом грошових фондів, який вирізняється подвійністю, на відміну від перших трьох стадій руху грошових фондів, які послідовно впливають одна з одної і закінчення однієї припускає початок наступної: а) з одного боку, контроль є наскрізним і здійснюється на кожній стадії руху коштів; б) з другого – виступає як підсумковий етап у русі грошових ресурсів, що поєднує підсумково-звітні дії.

Отже, теоретичне розуміння складових публічного управління фінансовою діяльністю держави є важливою частиною у науковому зрозумінні та висвітленні питань адміністрування у галузі транспорту.

Література

1. Большой юридический словарь / [под ред. А. Я. Сухарева, В. Д. Зорькина, В. Е. Крутских]. – М. : ИНФРА, 1998. – 790 с.
2. Колпаков В. К. Адміністративне право України : підручник / В. К. Колпаков. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 736 с.
3. Орлюк О. П. Фінансове право : навч. посібник / О. П. Орлюк. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 528 с.
4. Сурмін Ю. Тенденції та стратегії розвитку державного управління / Ю. Сурмін // Стратегія реформування системи державного управління на засадах демократичного врядування : матеріали наук.-практ. конф. за міжнар. участю, Київ, 31 трав. 2007р. : у 4 т. / за заг. ред. О. Ю. Оболенського, В. М. Князева. – К. : Вид-во НАДУ, 2007. – Т. 1. – С. 3-8.

СУД ЄС ПРО ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ АВІАЦІЙНИХ ТА ЗАЛІЗНИЧНИХ КОМПАНІЙ ПЕРЕД ПАСАЖИРАМИ ТА ПОРІВНЯННЯ З УКРАЇНСЬКОЮ ПРАКТИКОЮ

Якщо Україна, дійсно, прагнучим до зближення своєї правової системи з правовою системою європейських країн, вона повинна буде узгоджувати з європейськими правовими системами не тільки букву, але й дух свого права та правозастосування. Можна мати правильні правові норми, але не використовувати їх в інтересах слабого суб'єкту, а лобювати інтереси, наприклад, держави чи державних монополій. Зазначене можна прослідкувати на порівнянні відношення суду ЄС та українських судів до захисту прав пасажирів у спорах з транспортними компаніями-монополістами.

Суд Європейських Співтовариств (Court of Justice of the European Communities, Суд ЄС) – Суд, який забезпечує відповідність законодавства та його інтерпретації основоположним договорам ЄС [1]. Розглянемо деякі останні рішення суду ЄС з питання відповідальності транспортних компаній.

1. Європейський Суд справедливості, вища судова інстанція ЄС, виніс вердикт, згідно з яким залізничні компанії повинні виплачувати пасажирам компенсації через запізнення поїздів, навіть якщо вони сталися не з вини залізничників. Суд ЄС постановив, що Австрійські федеральні залізниці не мали права відмовляти пасажирам у компенсації за запізнення, навіть якщо вони були викликані поганими погодними умовами, раптовим страйком працівників або "форс-мажором". Нові правила діятимуть для всіх залізничних компаній на території Євросоюзу. Згідно з прийнятим судом рішенням, за запізнення більше години і менше двох годин перевізник повинен повернути пасажиру мінімум 25 % від вартості квитка і 50 %, якщо потяг запізнився більш ніж на дві години. Разом з тим, вже зараз багато перевізників, у тому числі Бельгій-