

УДК 347.73 (075.8)

DOI [10.17150/1993-3541.2014.24\(6\).139-145](https://doi.org/10.17150/1993-3541.2014.24(6).139-145)**Ю. В. АРБАТСКАЯ***Байкальский государственный университет
экономики и права,
г. Иркутск, Российская Федерация***Н. В. ВАСИЛЬЕВА***Байкальский государственный университет
экономики и права,
г. Иркутск, Российская Федерация*

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ФИНАНСОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ДОРОЖНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРАВОВОЙ АСПЕКТ

Аннотация. Рассматриваются вопросы реформирования финансового обеспечения дорожной деятельности в Российской Федерации. При помощи формально-юридического, сравнительно-исторического, комплексного анализа, конкретно-социологического исследования и живого познания исследуются конструкции финансирования расходов на дорожную деятельность как в мировой, так и в российской практике, анализируются разные правовые режимы дорожных фондов, создаваемых в России в тот или иной период времени, выявляются положительные и негативные стороны каждой из исследуемых конструкций. Сделан вывод о том, что выбор той или иной конструкции финансового обеспечения дорожной деятельности и правильное ее правовое закрепление напрямую влияют на социально-экономическое развитие отдельных регионов и государства в целом. Результаты проведенного исследования могут быть полезны при формировании государственной политики в области финансового обеспечения дорожного хозяйства, при разработке правовых актов, регламентирующих вопросы создания и функционирования дорожных фондов, а также при проведении дальнейших исследований по вопросам правового регулирования финансового обеспечения дорожной деятельности и функционирования дорожных фондов.

Ключевые слова. Целевые фонды; дорожные фонды; финансирование автомобильных дорог; расходы бюджета; дорожное хозяйство; доходы бюджета; транспортный налог.

Информация по статье. Дата поступления 17 октября 2014 г.; дата принятия к печати 17 ноября 2014 г.; дата онлайн-размещения 29 декабря 2014 г.

YU. V. ARBATSKAYA*Baikal State University of Economics and Law,
Irkutsk, Russian Federation***N. V. VASILIEVA***Baikal State University of Economics and Law,
Irkutsk, Russian Federation*

ENHANCING THE FINANCIAL SUPPORT OF ROAD ACTIVITIES IN THE RUSSIAN FEDERATION: THE LEGAL ASPECT

Abstract. The article is devoted to the issues of reforming of road activities financial support in the Russian Federation. On the basis of conducted legal, historical and complex analyses, sociological research and pure awareness, the authors study the methods of road activities funding both in the international and Russian practice. Different legal regimes of road funds established in Russia are analyzed; positive and negative aspects of each structure are revealed. It is concluded that the choice of road activities funding method and its correct legal confirmation have a direct impact on socio-economic development of different regions and the country in general. The results of this research may be applied in developing the public policy in road infrastructure financial support and devising the legal acts intended to regulate road funds establishment and performance, and may also be useful in conducting a future research on the issues of road activities funding legal regulation and road funds performance.

Keywords. Trust fund; road fund; highways funding; budget expenditures; public roads system; budget income; vehicle tax.

Article info. Received October 17, 2014; accepted November 17, 2014; available online December 29, 2014.

LAW AND LEGISLATION

Решение дорожных проблем может осуществляться государством с использованием различных административно-правовых, гражданско-правовых, финансово-правовых методов. Финансовое обеспечение дорожной деятельности вовлечено в сферу бюджетно-правового регулирования [3]. Учитывая, что конечным результатом любой управленческой деятельности являются достижение определенной цели и получение заранее предполагаемых результатов [5], думается, что при решении вопросов организации дорожной деятельности важное значение имеют выбор надлежащей конструкции ее финансового обеспечения и правовое оформление.

В России новым этапом в реформировании финансового обеспечения дорожной деятельности явился 2011 г. Федеральным законом «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации»¹ Бюджетный кодекс Российской Федерации² был дополнен ст. 179⁴ «Дорожные фонды», предусматривающей создание дорожных фондов на разных уровнях бюджетной системы.

В мировой практике на сегодняшний день существуют две основные модели финансирования дорожного хозяйства. Первая модель представляет собой традиционный способ финансирования расходных обязательств из соответствующего бюджета, когда любые расходы покрываются общей суммой поступающих в бюджет денежных средств. Вторая модель, широко распространенная за рубежом, предполагает создание специальных дорожных фондов.

Если обратиться к российской истории, то впервые дорожный фонд был образован до Октябрьской революции, в 1914 г. [1]. Решение о его создании было принято правительством с подачи Императорского русского технического общества и купеческих клубов Москвы и Санкт-Петербурга [7]. Однако в полной мере реализовать это решение не удалось из-за вступления России в Первую мировую войну и революции 1917 г. Поэтому какой-либо ценный опыт нам эта первая практика не дает.

За рубежом в течение всего XX в. активно создавались дорожные фонды, нарабатывалась положительная практика. Зарубежный опыт показал, что даже при наличии сильного централизованного бюджета существует необходимость в обособлении части финансовых ресурсов для решения определенных задач [8].

В России к вопросу создания дорожных фондов вернулись лишь в начале 90-х XX в. В 1991 г. был принят Закон Российской Федерации «О дорожных фондах в Российской Федерации» (далее по тексту — закон о дорожных фондах)³, которым предусматривалось создание за счет специальных целевых источников Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов Российской Федерации, предназначенных для финансирования затрат на содержание, ремонт, реконструкцию и строительство автомобильных дорог общего пользования. Указанные дорожные фонды являлись строго целевыми, а средства этих фондов не подлежали изъятию или расходованию на иные нужды.

Вместе с тем закон о дорожных фондах не устанавливал четкую правовую конструкцию дорожного фонда. Анализ федерального и регионального законодательства показал, что, во исполнение закона о дорожных фондах, были образованы дорожные фонды как в виде государственных внебюджетных фондов, т. е. фондов денежных средств, образуемых вне федерального бюджета или региональных бюджетов, так и в виде целевых бюджетных фондов, т. е. фондов, образуемых за счет доходов целевого назначения или в порядке целевых отчислений от конкретных видов доходов или иных поступлений в составе бюджета и используемых по отдельной смете.

Если на федеральном уровне дорожный фонд просуществовал как внебюджетный до 1995 г. и далее был консолидирован в качестве целевого бюджетного фонда в федеральный бюджет⁴, то субъекты Российской Федерации использовали различные правовые конструкции. В отдельных регионах дорожный фонд существовал как государственный внебюджетный фонд⁵. В подавляющем же большинстве субъек-

³ О дорожных фондах в Российской Федерации : закон РФ от 18 окт. 1991 г. № 1759-1 // Ведомости Съезда народных депутатов и Верховного Совета РСФСР. 1991. № 44. Ст. 1426.

⁴ О федеральном бюджете на 1994 год : федер. закон от 1 июля 1994 г. № 9-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1994. № 10. Ст. 1108.

⁵ О территориальном дорожном фонде : закон Хабаровского края от 23 апр. 1996 г. № 41 // Приамурские ведомости. 1996. 18 июня.

¹ О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 6 апр. 2011 г. № 68-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 15. Ст. 2041.

² Бюджетный кодекс Российской Федерации : федер. закон от 31 июля 1998 г. № 145-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 1998. № 31. Ст. 3823.

YU. V. ARBATSKAYA, N. V. VASILIEVA

ектов Российской Федерации¹ территориальный дорожный фонд был образован в форме целевого бюджетного фонда.

Причины использования конструкции целевого бюджетного фонда крылись в негативных моментах, присущих государственным внебюджетным фондам. Прежде всего, в значительных накладных расходах, связанных с необходимостью содержания постоянно увеличивающегося аппарата управления государственным внебюджетным фондом, а также в существенной децентрализации государственных финансовых ресурсов, сопряженной, в том числе, с потерей контроля над ними и появлением многочисленных фактов злоупотреблений должностных лиц внебюджетных фондов.

Вместе с тем следует помнить, что и конструкция государственного внебюджетного фонда и целевого бюджетного фонда предполагала открытие отдельного банковского счета. Поэтому проблема децентрализации ресурсов и ослабления контроля характерна и для модели функционирования целевого бюджетного фонда. Пожалуй, самым большим преимуществом целевого бюджетного фонда являлся более простой порядок утверждения его размера и направлений использования, который предполагал принятие не законодательного акта (как это было необходимо в отношении государственного внебюджетного фонда), а сметы, утвержденной решением соответствующего исполнительного органа.

Далее, если вновь обратиться к истории, с 1 января 2001 г. Федеральный дорожный фонд в составе федерального бюджета был упразднен², а действие закона о дорожных фондах приостановлено. Причиной этого послужило желание федерального министерства финансов максимально консолидировать доходы ослабевшего после кризиса бюджета. Финансируемые за счет целевых налогов фонды совершенно не вписывались в обновленную бюджетную систему, построенную на принципе общего (совокупного) покрытия расходов бюджета, который предполагает, что эти расходы не могут быть увязаны с определенными доходами бюджета

и источниками финансирования дефицита бюджета (ст. 35 Бюджетного кодекса Российской Федерации). О необходимости и важности соблюдения данного принципа неоднократно указывалось в юридической и экономической литературе [6].

В отдельных субъектах Российской Федерации (например, в Удмуртской Республике³) в режиме целевых бюджетных фондов дорожные фонды просуществовали до 1 января 2008 г. до момента, когда утратила силу ст. 17 Бюджетного кодекса Российской Федерации, предусматривающая возможность существования в бюджетной системе России целевых бюджетных фондов. Комментируя этот факт, согласимся с мнением Э. Д. Соколовой о том, что причинами упразднения целевых бюджетных фондов явились внедрение программно-целевого метода планирования бюджетных расходов, а также лишение их собственных источников формирования [12].

Характеризуя практику создания целевых дорожных фондов по закону о дорожных фондах в целом, можно отметить несомненный плюс — гарантированное осуществление расходов на дорожную деятельность в пределах доходов строго целевого назначения даже в случае возникновения дефицита в соответствующем бюджете. Вместе с тем серьезной критике подвергались источники формирования дорожных фондов, к которым, наряду с акцизами на нефтепродукты, относились налоги на приобретение и владение автомобилями и на пользователей автомобильных дорог. Последним, в размере 2,5 % от выручки, облагались все юридические лица. Таким образом, предприниматель поддерживал дорожное хозяйство независимо от его активности по использованию автодорог. Следовательно, нарушался принцип «кто ездит, тот и платит».

После ликвидации специальных дорожных фондов финансирование дорожного хозяйства стало осуществляться традиционным способом, наряду с иными расходами бюджета. В результате значительно сократились объемы финансирования дорожной деятельности (к 2004 г. — почти вдвое по сравнению с 2000 г.), что напрямую отразилось на качестве автомобильных дорог и послужило основанием для проведения рефор-

¹ О территориальном дорожном фонде : закон Иркутской области от 17 июля 1995 г. № 155 // Ведомости ЗС Иркутской области. 2001. № 3–4 ; О территориальном дорожном фонде Санкт-Петербурга : закон Санкт-Петербурга от 19 сент. 1996 г. № 108-40 // Вестник Законодательного Собрания Санкт-Петербурга. 1996. № 10–11.

² О федеральном бюджете на 2001 год : федер. закон от 27 дек. 2000 г. № 150-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2001. № 1. Ч. 1. Ст. 2.

³ О целевом бюджетном территориальном дорожном фонде Удмуртской Республики : закон Удмуртской Республики от 5 янв. 2003 г. № 2-ПЗ // Известия Удмуртской Республики. 2003. 9 янв.

LAW AND LEGISLATION

мирования сферы финансового обеспечения дорожной деятельности.

Следующий этап обозначенной реформы, как указывалось ранее, пришелся на 2011 г., при этом федеральным законом от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ Бюджетный кодекс Российской Федерации был дополнен ст. 179⁴ «Дорожные фонды», предусматривающей создание дорожных фондов как части средств бюджета, подлежащих использованию в целях финансового обеспечения дорожной деятельности в отношении автомобильных дорог общего пользования, а также капитального ремонта и ремонта дворовых территорий многоквартирных домов, проездов к дворовым территориям многоквартирных домов населенных пунктов.

При этом в первоначальной редакции ст. 179⁴ Бюджетного кодекса Российской Федерации императивно устанавливалась необходимость создания Федерального дорожного фонда и дорожных фондов субъектов Российской Федерации, а также возможность создания муниципальных дорожных фондов по решению представительных органов муниципальных образований. Однако 3 декабря 2012 г. в Бюджетный кодекс Российской Федерации были внесены изменения¹, предусматривающие обязательное создание муниципальных дорожных фондов.

Прежде всего следует определить правовой режим дорожного фонда третьего поколения. Как показал первый опыт их создания и функционирования, дорожные фонды третьего поколения нередко ошибочно отождествляют с целевыми бюджетными фондами. Например, в Кабардино-Балкарской Республике принят закон о целевом бюджетном дорожном фонде². Подобные факты отмечаются и в научной литературе. Так, Е. Л. Васянина указывает, что в связи с формированием дорожных фондов некоторые налоговые платежи приобрели целевое назначение (например, акцизы на автомобильный бензин) [2]. Однако с этим вряд ли можно согласиться, поскольку целевые бюджетные фонды образуются за счет доходов целевого назначения, аккумулируемых на отдельных банковских счетах. Анализ ст. 179⁴ Бюджетного

кодекса Российской Федерации показывает, что конструкция дорожных фондов лишь предполагает закрепление общей суммы этого фонда, а не привязку его к конкретным источникам доходов. Расходы дорожного фонда также не привязываются к конкретным целевым поступлениям, через определение прогнозируемых поступлений лишь фиксируется размер фонда. Согласно пп. 3, 4, 5 ст. 179⁴ Бюджетного кодекса объем бюджетных ассигнований дорожных фондов Российской Федерации привязывается к прогнозируемому объему доходов бюджетов, включая, в частности:

- акцизы на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и карбюраторных (инжекторных) двигателей, производимые на территории Российской Федерации;
- транспортный налог;
- использование имущества, входящего в состав автомобильных дорог общего пользования федерального значения;
- передачу в аренду земельных участков, расположенных в полосе отвода автомобильных дорог общего пользования федерального значения;
- плату в счет возмещения вреда, причиняемого автомобильным дорогам федерального значения транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов;
- штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования федерального значения;
- иные поступления в бюджет.

Теоретически может возникнуть ситуация, когда сам источник будет передан иному уровню бюджета, но размер фонда все равно останется привязан к поступлениям из этого источника. Например, транспортный налог в силу ст. 58 Бюджетного кодекса Российской Федерации можно полностью или частично передать в местные бюджеты на основании закона субъекта Российской Федерации. Но даже в этом случае размер дорожного фонда субъекта Российской Федерации будет определяться с учетом всех поступлений по этому налогу, зачисляемых по факту и в региональные, и в местные бюджеты.

В свою очередь, признавая, что дорожные фонды не являются целевыми бюджетными фондами в смысле ранее действующей ст. 17 Бюджетного кодекса Российской Федерации, необходимо также понимать, что в условиях

¹ О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 3 дек. 2012 г. № 244-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2012. № 50. Ч. 5. Ст. 6967.

² О целевом бюджетном дорожном фонде Кабардино-Балкарской Республики : закон Кабардино-Балкарской Республики от 18 мая 2011 г. № 48-РЗ // Официальная Кабардино-Балкария. 2011. 20 мая.

YU. V. ARBATSKAYA, N. V. VASILIEVA

кризиса, при недопоступлении каких-либо доходов или увеличении любых бюджетных расходов дорожный фонд может остаться лишь на бумаге, а деньги с единого счета бюджета будут направлены на решение совершенно иных, не «дорожных» задач. Таким образом, дорожные фонды третьего поколения не гарантируют осуществление расходов на дорожную деятельность в случае возникновения дефицита в соответствующем бюджете.

Необходимо учитывать, что расходы бюджетов не могут возникнуть ранее, чем будут зачислены на единый счет соответствующего бюджета денежные средства в виде доходов [4]. Во многих субъектах Российской Федерации остро стоит проблема неуплаты транспортного налога [11]. В настоящее время, в условиях разбалансированности экономики бюджетный дефицит стал труднопреодолимым явлением [14; 15]. Начиная с 2004 г., бюджет Иркутской области закладывался с дефицитом, а с 2011 г. дефицит начал стремительно расти [13]. Очевидно, что номинальное существование регионального дорожного фонда в отсутствие реального денежного наполнения ставит под вопрос реализацию мероприятий по модернизации региональной дорожной сети.

Наряду с этим обращает на себя внимание тот факт, что размер дорожного фонда фиксируется через определение прогнозируемого объема доходов бюджета, прямо или косвенно связанных с дорожной деятельностью (акцизов на автомобильный бензин, транспортного налога, использования имущества, входящего в состав автомобильных дорог, и т. п.), что позволяет говорить о попытке соблюдения принципа «кто ездит, тот и платит». В этой связи особую актуальность приобретают проблемы транспортного налогообложения. Специалистами давно высказывается мнение об отсутствии взаимосвязи между размером транспортного налога и реальным износом дорожной сети [9]. Согласно ст. 359 Налогового кодекса Российской Федерации¹ налоговой базой транспортного налога является мощность двигателя транспортного средства, что никак не связано с использованием дорожной инфраструктуры налогоплательщиком (с периодом эксплуатации транспортного средства, например). Полагаем, что в связи с привязкой объема поступлений от транспортного налога к расходам на дорожное

строительство и ремонт дорог необходимо согласиться с высказываемым мнением о необходимости замены налоговой базы в виде мощности двигателя на иной критерий, связанный с дорожной деятельностью [9], что приведет к соблюдению упомянутого принципа «кто ездит, тот и платит».

Во исполнение положений ст. 179⁴ Бюджетного кодекса Российской Федерации были приняты законы субъектов Российской Федерации, разрабатываются муниципальные правовые акты представительных органов муниципальных образований, предусматривающие создание соответствующих дорожных фондов и порядок их функционирования. В ходе их подготовки и реализации был выявлен ряд проблем правового характера, на некоторых из них хотелось бы остановиться.

Во-первых, во многих субфедеральных актах о дорожных фондах (например, в законах Тульской², Ульяновской³, Ярославской⁴, Томской⁵, Нижегородской⁶ областей) среди источников, по поступлениям от которых рассчитывается дорожный фонд, называются межбюджетные трансферты. Как известно, в бюджетном законодательстве Российской Федерации предусмотрена обязанность получателей межбюджетных трансфертов возвращать неиспользованные остатки (кроме тех, что были получены сверх запланированных).

Вместе с тем в соответствии со ст. 179⁴ Бюджетного кодекса Российской Федерации бюджетные ассигнования дорожных фондов, не использованные в текущем финансовом году, направляются на увеличение бюджетных ассигнований дорожных фондов в очередном финансовом году. Однако в ситуации, когда трансферты не будут полностью израсходованы и их необходимо будет возвращать, придется осуществлять бюджетные расходы на дорожную деятельность в увеличенном размере

² О дорожном фонде Тульской области : закон Тульской области от 20 июля 2011 г. № 1613-ЗТО // Тульские известия. 2011. 28 июля.

³ О дорожном фонде Ульяновской области: закон Ульяновской области от 8 авг. 2011 г. № 127-ЗО // Ульяновская правда. 2011. 12 авг.

⁴ О дорожном фонде Ярославской области : закон Ярославской области от 30 июня 2011 г. № 22-з // Документ-Регион. 2011. 6 июля.

⁵ О дорожном фонде Томской области : закон Томской области от 15 июля 2011 г. № 133-ОЗ // Собрание законодательства Томской области. 2011. № 7/2 (72). Ч. I.

⁶ О дорожном фонде Нижегородской области : закон Нижегородской области от 9 авг. 2011 г. № 110-З // Правовая среда. 2011. 12 авг.

¹ Налоговый кодекс Российской Федерации. Часть 2 : федер. закон от 5 авг. 2000 г. № 117-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2000. № 32. Ст. 3340.

LAW AND LEGISLATION

(с учетом не использованных в прошлом году бюджетных ассигнований дорожного фонда) за счет собственных средств, в ущерб иным расходам бюджета. Особую актуальность данная проблема имеет на местном уровне, поскольку в муниципальных бюджетах доля межбюджетных трансфертов составляет более 60 % [10].

Во-вторых, при разработке ряда субфедеральных актов о дорожных фондах в качестве источника, по поступлениям от которого рассчитывается дорожный фонд, назывались бюджетные кредиты (например, в законах Ульяновской и Нижегородской областей). Однако с учетом первоначальной редакции ст. 179⁴ Бюджетного кодекса Российской Федерации возникал вопрос, каким образом будет идти погашение такого кредита? За счет средств дорожного фонда это сделать не представлялось возможным, учитывая прямо установленные в Бюджетном кодексе Российской Федерации цели. Поэтому существовала лишь одна возможность его погашения — за счет иных бюджетных средств, т. е. в ущерб другим расходам бюджета.

Выявив существующую проблему, федеральный законодатель дополнил ст. 179⁴ Бюджетного кодекса Российской Федерации новым п. 4.2, предусматривающим возможность направления ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации на погашение задолженности по бюджетным кредитам и осуществление расходов на обслуживание долговых обязательств, связанных с использованием указанных кредитов, в размере, не превышающем 20 % объема бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации¹.

¹ О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : федер. закон от 30 нояб. 2011 г. № 361-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2011. № 49. Ч. 1. Ст. 7039.

Однако при внесении в Бюджетный кодекс Российской Федерации обозначенных изменений федеральный законодатель совершенно забыл про такую же проблему муниципальных дорожных фондов, получающих бюджетные кредиты на дорожную деятельность, которые также необходимо обслуживать и погашать.

Таким образом, можно констатировать наличие в российской практике двух основных моделей финансирования дорожного хозяйства: традиционное финансирование из бюджета, основанное на принципе общего (совокупного) покрытия расходов бюджета, и финансирование посредством создания дорожных фондов. При этом также существенно различаются возможные правовые режимы дорожных фондов, основные из которых можно свести к трем: внебюджетный дорожный фонд, целевой бюджетный дорожный фонд, дорожный фонд в составе расходов бюджета, режим которого не предполагает обособление целевых доходов. Характеризуя третий этап реформы финансирования дорожного хозяйства, сопровождающийся созданием фонда в составе расходов, мы можем надеяться на улучшение качества дорог, поскольку наблюдается увеличение объема финансирования обозначенной сферы. С другой стороны, необходимо помнить о том, что дорожные фонды образуются не за счет каких-то новых источников доходов бюджета или средств дополнительного финансирования. Расходы дорожных фондов будут осуществляться за счет доходов бюджета, которые раньше, возможно, направлялись на иные виды расходов бюджета. Другими словами, увеличение бюджетных расходов на дорожную деятельность будет осуществляться в ущерб иным расходам бюджета.

Список использованной литературы

1. Блинкин М. За свою езду по дорогам мы платим слишком мало / М. Блинкин. — URL : <http://www.autofed.ru/?p=3117>.
2. Васянина Е. Л. Фискальное право / Е. Л. Васянина ; под ред. С. В. Запольского. — М. : Контракт, 2013. — 152 с.
3. Винницкий Д. В. Публичная собственность / Д. В. Винницкий. — М. : Статут, 2013. — 732 с.
4. Голубев А. В. Расходы бюджетов как финансово-правовое понятие / А. В. Голубев // Финансовое право. — 2012. — № 2. — С. 16–21.
5. Горбунова О. Н. Финансовое право и финансовый мониторинг в современной России / О. Н. Горбунова. — М. : Элит, 2012. — 296 с.
6. Грачева Е. Ю. Финансовое право / Е. Ю. Грачева, Э. Д. Соколова. — М. : Норма : Инфра-М, 2013. — 352 с.
7. Костикова Е. Г. Дорожные фонды. Продолжение истории / Е. Г. Костикова // Финансовое право. — 2011. — № 11. — С. 23–28.
8. Крохина Ю. А. Финансовое право России / Ю. А. Крохина. — М. : Норма, 2004. — 704 с.
9. Лисиченко А. В. Совершенствование транспортного налога для обеспечения строительства дорог в субъектах РФ / А. В. Лисиченко // Международный бухгалтерский учет. — 2014. — № 14. — С. 33–40.

YU. V. ARBATSKAYA, N. V. VASILIEVA

10. Ляпунова Г. В. Бюджетная система / Г. В. Ляпунова, Т. В. Файберг. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2012. — 181 с.
11. Орлова Е. Н. Проявления региональной налоговой политики в условиях российского бюджетного федерализма / Е. Н. Орлова, А. П. Киреевко // Регион: экономика и социология. — 2014. — № 1. — С. 193–217.
12. Соколова Э. Д. Правовое регулирование финансовой деятельности государства и муниципальных образований / Э. Д. Соколова. — М. : Юриспруденция, 2009. — 264 с.
13. Сорокина Т. В. Финансовое обеспечение социально значимого бюджетного сектора региона в условиях российского федерализма / Т. В. Сорокина. — Иркутск : Изд-во БГУЭП, 2013. — 280 с.
14. Финансовое право / отв. ред. Н. И. Химичева. — М. : Юрист, 2000. — 600 с.
15. Финансовое право / под ред. О. Н. Горбуновой. — М. : Юрист, 2000. — 495 с.

References

1. Blinkin M. *Za svoyu ezdu po dorogam my platim slishkom malo* [We pay too little for out ride]. Available at: <http://www.autofed.ru/?p=3117>.
2. Vasyanina E. L., Zapol'skii S. V. (ed.) *Fiskal'noe pravo* [Fiscal Law]. Moscow, Kontrakt Publ., 2013. 152 p.
3. Vinnitskii D. V. *Publichnaya sobstvennost'* [Public property]. Moscow, Statut Publ., 2013. 732 p.
4. Golubev A. V. Budget expenditures as a financial and legal concept. *Finansovoe pravo = Financial Law*, 2012, no. 2, pp. 16–21. (In Russian).
5. Gorbunova O. N. *Finansovoe pravo i finansovyi monitoring v sovremennoi Rossii* [Financial law and financial monitoring in modern Russia]. Moscow, Elit Publ., 2012. 296 p.
6. Gracheva E. Yu., Sokolova E. D. *Finansovoe pravo* [Financial Law]. Moscow, Norma Publ., Infra-M Publ., 2013. 352 p.
7. Kostikova E. G. Road funds. A continuation of the story. *Finansovoe pravo = Financial Law*, 2011, no. 11, pp. 23–28 (In Russian).
8. Krokhina Yu. A. *Finansovoe pravo Rossii* [Russian Financial Law]. Moscow, Norma Publ., 2004. 704 p.
9. Lisichenko A. V. Enhancing the vehicle tax for ensuring roads construction in the subjects of the Russian Federation. *Mezhdunarodnyi bukhgalterskii uchet = International Accounting*, 2014, no. 14, pp. 33–40. (In Russian).
10. Lyapunova G. V., Faiberg T. V. *Byudzhetnaya sistema* [Budget System]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2012. 181 p.
11. Orlova E. N., Kireenka A. P. Regional fiscal policy in the context of Russian fiscal federalism. *Region: ekonomika i sotsiologiya = Region: Economics and Sociology*, 2014, no. 1, pp. 193–217. (In Russian).
12. Sokolova E. D. *Pravovoe regulirovanie finansovoi deyatel'nosti gosudarstva i munitsipal'nykh obrazovaniy* [Legal regulation of financial activity of the state and municipalities]. Moscow, Yurisprudentsiya Publ., 2009. 264 p.
13. Sorokina T. V. *Finansovoe obespechenie sotsial'no znachimogo byudzhetnogo sektora regiona v usloviyakh Rossijskogo federalizma* [Financial support of socially important public sector in the region in terms of Russian federalism]. Irkutsk, Baikal State University of Economics and Law Publ., 2013. 280 p.
14. Khimicheva N. I. *Finansovoe pravo* [Financial Law]. Moscow, Yurist Publ., 2000. 600 p.
15. Gorbunova O. N. (ed.) *Finansovoe pravo* [Financial Law]. Moscow, Yurist Publ., 2000. 495 p.

Информация об авторах

Арбатская Юлия Валерьевна — кандидат юридических наук, доцент, кафедра предпринимательского и финансового права, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: julart@yandex.ru.

Васильева Наталья Викторовна — кандидат юридических наук, доцент, кафедра предпринимательского и финансового права, Байкальский государственный университет экономики и права, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: nativi@yandex.ru.

Библиографическое описание статьи

Арбатская Ю. В. Совершенствование финансового обеспечения дорожной деятельности в Российской Федерации: правовой аспект / Ю. В. Арбатская, Н. В. Васильева // Известия Иркутской государственной экономической академии. — 2014. — № 6 (98). — С. 139–145. — DOI: [10.17150/1993-3541.2014.24\(6\).139-145](https://doi.org/10.17150/1993-3541.2014.24(6).139-145).

Authors

Yulia V. Arbatskaya — PhD in Law, Associate Professor, Department of Entrepreneurial and Financial Law, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: julart@yandex.ru.

Natalia V. Vasilieva — PhD in Law, Associate Professor, Department of Entrepreneurial and Financial Law, Baikal State University of Economics and Law, 11 Lenin St., 664003, Irkutsk, Russian Federation, e-mail: nativi@yandex.ru.

Reference to article

Arbatskaya Yu. V., Vasilieva N. V. Enhancing the financial support of road activities in the Russian Federation: the legal aspect. *Izvestiya Irkutskoy gosudarstvennoy ekonomicheskoy akademii = Izvestiya of Irkutsk State Economics Academy*, 2014, no. 6 (98), pp. 139–145. (In Russian). DOI: [10.17150/1993-3541.2014.24\(6\).139-145](https://doi.org/10.17150/1993-3541.2014.24(6).139-145).