

## Региональные дорожные фонды: нужно ли закреплять доходы на федеральном уровне?

### Аннотация

В статье рассматривается история создания региональных дорожных фондов и объем субфедеральных расходов на дорожное хозяйство. В работе ставится под сомнение необходимость установления источников доходов региональных дорожных фондов на федеральном уровне и рассматриваются способы, которыми пользовались субъекты Российской Федерации, чтобы в условиях падения доходов уменьшить объем «связанных» доходов. На основании проведенного анализа рекомендуется отменить ограничения на объем бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов Российской Федерации.

### Ключевые слова:

дорожный фонд, расходы на дорожное хозяйство, акцизы на нефтепродукты, транспортный налог, консолидированный бюджет субъекта РФ, региональный бюджет

**JEL:** H76, R42, R53

Создание инфраструктуры, в т. ч. разветвленной сети дорог с качественным покрытием, является необходимым условием для развития территорий. Но когда выбор стоит между развитием в среднесрочной перспективе и выплатой зарплаты в краткосрочной, выбор в пользу строительства не столь очевиден. С точки зрения теории бюджетного федерализма центральное правительство не должно напрямую вмешиваться в полномочия региональных властей, устанавливая, сколько средств необходимо потратить на ту или иную отрасль, однако похоже, что федеральный центр придерживается иной точки зрения, предлагая расширить список доходов, которые должны определять размер дорожных фондов.

### ДОРОЖНЫЕ ФОНДЫ: ФЕДЕРАЛЬНОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО

Дорожные фонды в Российской Федерации были созданы в 1992 г. после принятия закона «О дорожных фондах в РСФСР» в октябре 1991 г. В соответствии с этим законом создавались внебюджетные дорожные фонды на федеральном и региональном уровнях. В Федеральный дорожный фонд зачислялись: федеральный налог на реализацию горюче-смазочных материалов, 25 % налога на пользователей автомобильных дорог, акцизы с продажи легковых автомобилей в личное пользование граждан. В территориальные дорожные фонды поступали: территориальный налог на реализацию горюче-смазочных материалов, налог с владельцев транспортных средств, налог на приобретение автотранспортных средств, 75 % налога на пользователей автомобильных дорог<sup>1</sup>.

С 1 января 2001 г. Федеральный дорожный фонд был упразднен. И хотя закон «О дорожных фондах в Российской Федерации» просуществовал до 1 января 2005 г., в связи

---

<sup>1</sup> Закон РФ от 18 октября 1991 г. № 1759-1 «О дорожных фондах в Российской Федерации» (первоначальное название «О дорожных фондах в РСФСР»).

с введением в действие Налогового кодекса РФ и отменой налогов на горюче-смазочные материалы, на приобретение машин, а позже на пользователей дорог были отменены и территориальные дорожные фонды [1].

После упразднения дорожных фондов планирование объемов финансирования дорожного хозяйства стало осуществляться наравне с другими отраслями, без выделения отдельных доходных источников.

Международный опыт свидетельствует о том, что целевые дорожные фонды и маркированные налоги — распространенный, но не единственный возможный вариант финансирования дорожного хозяйства. Эти расходы могут успешно осуществляться напрямую из бюджета в рамках целевых программ [2; 3].

Такой подход был применен и в России в 2000-х. В качестве замены Федерального дорожного фонда для управления строительством дорог была разработана ФЦП «Развитие транспортной системы России» (2002–2010, 2010–2015, 2010–2020 гг.), а затем и государственная программа «Развитие транспортной системы». Регионы также утверждали свои программы развития дорожного хозяйства.

Но в 2011 г. в Бюджетный кодекс РФ были внесены поправки, вновь вводящие понятие дорожных фондов<sup>2</sup>. В 2011 г. был создан Федеральный дорожный фонд, в 2012-м — региональные фонды, а с 2014 г. — местные. Однако в отличие от фондов, действовавших в 1990-е гг., на этот раз дорожные фонды не имеют собственных бюджетов. Расходы на дорожное хозяйство по-прежнему финансируются из регионального или местного бюджета, но при этом ст. 179.4 Бюджетного кодекса требует установления объема дорожного фонда в размере не менее прогнозируемого объема доходов, установленных п. 4 указанной статьи (см. врезку 1). Фактически таким образом для регионов и муниципалитетов устанавливается минимальный объем расходов, который в обязательном порядке должен быть потрачен на дороги.

### Источники формирования дорожных фондов

Бюджетный кодекс Российской Федерации (ст. 179.4) определяет минимальный размер дорожных фондов.

**Объем регионального фонда** должен быть установлен в размере не ниже прогнозируемого объема от доходов от акцизов на автомобильный бензин, прямогонный бензин, дизельное топливо, моторные масла для дизельных и (или) карбюраторных (инжекторных) двигателей (далее — акцизы на нефтепродукты), производимых на территории Российской Федерации, подлежащих зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации, и транспортного налога, подлежащего зачислению в консолидированный бюджет субъекта Российской Федерации.

**Объем муниципального фонда** должен быть установлен в размере не ниже прогнозируемого объема доходов от акцизов на нефтепродукты, подлежащих зачислению в местный бюджет.

Источником наполнения дорожных фондов также являются целевые межбюджетные трансферты из вышестоящего бюджета и доходы от иных поступлений, утвержденные законом субъекта Российской Федерации (решением представительного органа муниципального образования).

Особенностью формирования дорожных фондов является возможность перенесения остатков бюджетных ассигнований текущего финансового года на очередной финансовый год и целевое кредитование дорожной деятельности.

Источник: Бюджетный кодекс Российской Федерации.

<sup>2</sup> Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. № 68-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

## РАЗМЕР РЕГИОНАЛЬНЫХ ДОРОЖНЫХ ФОНДОВ

В 2012 г. (после введения дорожных фондов) объем расходов консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации на дорожное хозяйство в номинальном выражении увеличился в 1,5 раза по сравнению с 2011 г. (при росте цен на 7 %). В 40 регионах объемы финансирования дорожного хозяйства в номинальном выражении увеличились более чем в 2 раза, а в шести регионах расходы выросли более чем в 4 раза.

При этом расходы на дорожное хозяйство за 2013 г. в процентах к ВВП сопоставимы с объемом расходов за 2008 г. (рис. 1), когда дорожных фондов не было, но регионы обладали достаточным объемом собственных доходов.

Рисунок 1



Источник: рассчитано по данным Федерального казначейства и Росстата. В целях сопоставимости ВВП за 2008–2010 гг. с ВВП за 2011–2015 гг. был произведен досчет ВВП за 2008–2010 гг.\*

Примечание: \*Росстат в 2015 г. изменил методологию оценки показателя ВВП, пересчитав данные за 2011–2013 гг. по новой методике ([http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat\\_main/rosstat/ru/statistics/accounts/](http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/accounts/)).

Бюджетный кодекс не ограничивает регионы в установлении перечня доходов, которые могут быть зачислены в дорожные фонды помимо доходов, указанных в п. 4 ст. 179.4 (врезка 2). Регионы, для которых дорожное строительство является приоритетным, при наличии ресурсов устанавливают дополнительные источники доходов дорожных фондов, не дожидаясь указания федерального центра<sup>3</sup>. Поэтому, на взгляд автора, требования по закреплению в Бюджетном кодексе перечня доходов, на основании прогноза поступлений по которым устанавливается размер дорожного фонда, являются излишними.

Помимо собственных доходов регионов на дорожное хозяйство также тратятся средства федеральных трансфертов [6], в т. ч. иные межбюджетные трансферты на реализацию мероприятий региональных программ в сфере дорожного хозяйства, а также субсидии, предоставляемые в рамках ФЦП<sup>4</sup> «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)», ФЦП «Устойчивое развитие сельских территорий на 2014–2017 годы и на период до 2020 года», ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Байкальского региона на период до 2018 года», ФЦП развития Калининградской

<sup>3</sup> Например, по информации Минтранса, 40 регионов уже используют штрафы за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения в качестве источников доходов дорожных фондов.

<sup>4</sup> ФЦП – федеральная целевая программа.

области на период до 2020 года, ФЦП «Социально-экономическое развитие Республики Крым и г. Севастополя до 2020 года».

#### **Дополнительные источники доходов дорожных фондов, устанавливаемые субъектами Российской Федерации**

В региональном законодательстве можно встретить следующие дополнительные источники формирования дорожных фондов:

- государственная пошлина за выдачу специального разрешения на движение по автомобильным дорогам транспортных средств, осуществляющих перевозки опасных, тяжеловесных и (или) крупногабаритных грузов, подлежащая зачислению в региональный бюджет;
- доходы от использования имущества, входящего в состав автомобильных дорог общего пользования регионального или межмуниципального значения;
- плата в счет возмещения вреда, причиняемого транспортными средствами, осуществляющими перевозки тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;
- плата за оказание услуг по присоединению объектов дорожного сервиса к автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;
- неустойки (штрафы, пени) в случае просрочки исполнения обязательств, предусмотренных государственными контрактами и гражданско-правовыми договорами, обеспечиваемыми за счет средств фонда;
- плата за возмещение ущерба, наносимого автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения, используемым при строительстве объектов на территории региона;
- штрафы за нарушение правил перевозки крупногабаритных и тяжеловесных грузов по автомобильным дорогам общего пользования регионального или межмуниципального значения;
- штрафы за нарушение законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения.

Источники: [4; 5], анализ регионального законодательства.

Следует отметить сложность долгосрочного прогнозирования размера дорожных фондов, поскольку поступления по налогам, которые Бюджетный кодекс устанавливает в качестве источников доходов, зависят от решений федерального правительства и нормативов зачисления доходов в региональный бюджет. На объем дорожных фондов влияют как периодическое изменение ставок по акцизам на нефтепродукты, так и разовые решения, например отмена транспортного налога для владельцев большегрузных транспортных средств после введения системы «Платон».

#### **МИНИМАЛЬНЫЙ ОБЪЕМ РАСХОДОВ: ЭКОНОМИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ**

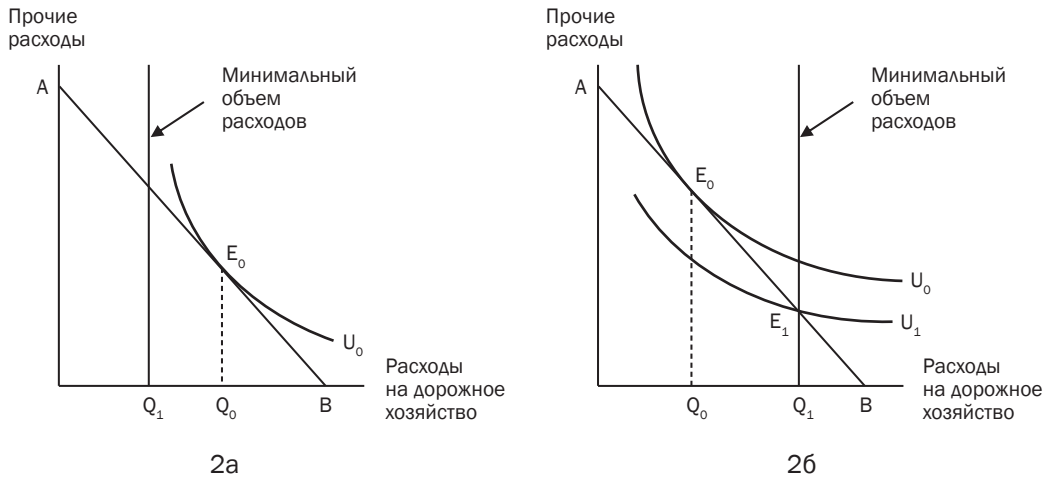
Рассмотрим влияние введения минимального объема дорожных фондов на уровень благосостояния индивидуума (жителя региона). Пусть по горизонтальной оси у нас отражается объем расходов на дорожное хозяйство, а по вертикальной — расходы на прочие общественные блага. Линия АВ отражает бюджетное ограничение, которого касается кривая безразличия типичного жителя региона, соответствующая уровню полезности  $U_0$ . В зависимости от взаимного расположения кривой безразличия и прямой, соответствующей минимальному размеру дорожного фонда, возможны два варианта.

Если объем расходов на дорожное хозяйство  $Q_0$ , соответствующий точке равновесия  $E_0$ , превышает минимальный объем расходов  $Q_1$ , установленный согласно требованиям Бюджетного кодекса ( $Q_0 > Q_1$ ), то введение ограничения не оказывает влияния на выбор типичным жителем (и, следовательно, регионом в целом) объема расходов, т. к. из регионального бюджета в любом случае будет потрачена большая сумма (см. рис. 2а).

Но если  $Q_0 < Q_1$ , то потребитель общественных благ вынужден будет переместиться по линии бюджетного ограничения и окажется в точке  $E_1$  пересечения линии бюджетного ограничения с вертикальной линией, соответствующей минимальному объему расходов дорожного фонда. При этом житель попадет на кривую безразличия, соответствующую более низкому уровню полезности  $U_1$ , что приведет к ухудшению его положения (рис. 2б). То есть с помощью законодательных ограничений жителей заставят выбрать объем расходов  $Q_1$ , хотя сами они предпочли бы  $Q_0$ .

Рисунок 2

**Влияние законодательно установленного минимального объема расходов на уровень полезности жителя региона**



Источник: составлено автором.

Таким образом, установление минимальных объемов расходов по одному из полномочий субфедеральных органов власти как минимум не улучшает (а может и ухудшить) положение жителей региона.

Для тех регионов, которые в любом случае выбрали бы объем расходов, превышающий размер поступлений от акцизов на нефтепродукты и транспортного налога, ограничение не влияет на объем дорожного фонда, поэтому его введение не имеет смысла. В тех же регионах, которые, основываясь на предпочтениях своих жителей, выбрали бы меньший объем расходов, при введении ограничения происходит перемещение на кривую с более низким уровнем полезности.

**ДЕНЕГ НЕТ: СТРАТЕГИИ ПОВЕДЕНИЯ РЕГИОНАЛЬНЫХ ВЛАСТЕЙ**

Когда в условиях ограниченных бюджетных ресурсов выбор стоит между строительством дорог и выплатой заработной платы, для финансистов решение очевидно<sup>5</sup>. Столкнувшись с дефицитом средств и с необходимостью в первую очередь выполнять майские указы по повышению оплаты труда в социальной сфере, регионы, испытывающие трудности со сбалансированностью бюджета, стали искать способ обойти ограничения ст. 179.4.

Так, в 2012 г. в 14 субъектах Российской Федерации сумма поступлений в консолидированный бюджет по акцизам на нефтепродукты и транспортному налогу превысила

<sup>5</sup> Оплата труда приоритетнее в т. ч. и потому, что показатели по зарплате должны быть достигнуты к 2018 г., а по удвоению протяженности дорог — к 2023 г.

расходы дорожных фондов<sup>6</sup>. В 2015 г. сумма доходов по указанным налогам и трансфертам из федерального бюджета превысила расходы на дорожное хозяйство в 15 регионах<sup>7</sup>, причем у семи регионов из этих 15 объем долга на 01.01.2016 превышает объем налоговых и неналоговых доходов.

С момента введения дорожных фондов в региональной практике можно было наблюдать три варианта сокращения их объемов:

- занижение прогноза доходов, которые должны поступать в дорожный фонд;
- закрепление транспортного налога за местными бюджетами;
- введение налога на имущество на региональные дороги общего пользования, который выплачивается из средств дорожных фондов.

### Занижение прогноза доходов

Поскольку при определении объема дорожного фонда в ст. 179.4 Бюджетного кодекса речь идет о прогнозируемом объеме доходов от акцизов на нефтепродукты и транспортного налога, самым простым вариантом сокращения размера фонда стало занижение сумм планируемых поступлений по указанным налогам.

Однако Федеральным законом от 23 мая 2016 г. № 145-ФЗ в п. 4 ст. 179.4 Бюджетного кодекса было внесено изменение, согласно которому «Объем бюджетных ассигнований дорожного фонда субъекта Российской Федерации подлежит увеличению в текущем финансовом году и (или) очередном финансовом году на положительную разницу между фактически поступившим и прогнозированным объемом доходов бюджета субъекта Российской Федерации, учитываемых при формировании дорожного фонда субъекта Российской Федерации», что делает невозможным дальнейшее использование занижения прогноза для повышения гибкости управления доходами.

### Закрепление транспортного налога за местными бюджетами

Как вариант уменьшения объема регионального дорожного фонда до 2014 г. можно было рассматривать закрепление за местными бюджетами транспортного налога.

Согласно ст. 56 Бюджетного кодекса транспортный налог подлежит зачислению в бюджет субъекта Российской Федерации по нормативу 100 %. При этом ст. 58 Бюджетного кодекса предоставляет регионам право передавать отчисления от федеральных и региональных налогов и сборов по установленным нормативам в доходы местных бюджетов. В ст. 179.4 первоначально речь шла о транспортном налоге без указания бюджета, в который он зачисляется, на основании чего можно было сделать вывод, что если транспортный налог полностью или частично зачисляется в местный бюджет, ожидаемые доходы, которые должны поступить в местный бюджет, не учитываются при планировании ассигнований дорожного фонда.

Закрепив за местными бюджетами транспортный налог и увеличив таким образом доходы муниципальных образований, региональные органы власти могли уменьшить объем межбюджетных трансфертов, перечисляемых местным бюджетам, и, следовательно, высвободить средства на выполнение собственных полномочий.

Однако внесение поправок в Бюджетный кодекс<sup>8</sup> сделало невозможным снижение объема регионального дорожного фонда на величину поступлений по транспортному

<sup>6</sup> Рассчитано на основании отчетов об исполнении консолидированных бюджетов субъектов Российской Федерации ([www.roskazna.ru](http://www.roskazna.ru)).

<sup>7</sup> Девять из этих 15 регионов занижали размеры дорожных фондов и в 2012 г., что свидетельствует о том, что для них проблема не является временной.

<sup>8</sup> Федеральный закон от 3 декабря 2012 г. № 244-ФЗ «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации».

налогу, зачисляемому в местные бюджеты, поскольку с 2014 г. ассигнования на дорожный фонд должны устанавливаться исходя из объема поступлений транспортного налога в консолидированный бюджет субъекта Российской Федерации.

В результате республики Коми и Адыгея, Саратовская и Челябинская области и даже Ханты-Мансийский автономный округ отменили установленные ранее нормативы, частично или полностью закреплявшие поступления по транспортному налогу за местными бюджетами.

### Налог на имущество региональных и муниципальных дорог

Еще одним механизмом, позволяющим уменьшить объем «связанных» доходов, является введение налога на имущество для региональных и муниципальных дорог общего пользования. Если такой налог выплачивается из бюджетных ассигнований дорожных фондов, то увеличивается объем доходов, которые регион может потратить в соответствии со своими приоритетами, т. к. налог на имущество организаций поступает в доходы регионального бюджета.

Изначально многие регионы включали автомобильные дороги в число объектов, не облагаемых налогом на имущество, или устанавливали для автомобильных дорог нулевую ставку. Но постепенно число регионов, вводящих ненулевую ставку, росло.

Например, в Костромской области налог введен с 2007 г. в отношении автомобильных дорог общего пользования, находящихся в областной и муниципальной собственности; ставка первоначально составляла 0,3 %, на 2008 г. — 1,1 %, а начиная с 2011 года составляет уже 2,2 %. В Сахалинской области налог введен с 2015 г. в отношении автомобильных дорог общего пользования регионального, межмуниципального и местного значения, ставка установлена в размере 0 % в 2015 г., 0,7 % в 2016 г., 1,1 % — в 2018 г. В Астраханской области налог введен с 2014 г. для дорог регионального и межмуниципального значения, ставка налога составляет 1,4 %. С 2015 г. ставка составляет 2,2 % в Республике Кабардино-Балкария. В зависимости от ставки и протяженности дорог размер расходов на уплату налога может составлять до 25 % объема дорожных фондов.

Министерство финансов Российской Федерации подтвердило, что действующее законодательство Российской Федерации не содержит ограничений в части финансирования расходов на содержание учреждений, осуществляющих дорожную деятельность, в т. ч. уплату ими налога на имущество организаций, поэтому расходы на уплату налога могут быть отнесены к расходам дорожного фонда<sup>9</sup>. Субъектам Российской Федерации, у которых объем долга превысил сумму налоговых и неналоговых доходов, было даже рекомендовано уменьшить расходы на дорожное хозяйство путем отмены льгот по налогу на имущество для автомобильных дорог<sup>10</sup> (три региона с высокой долговой нагрузкой уже применяют этот механизм балансировки бюджета).

К сожалению, и этот инструмент повышения гибкости управления доходами субъекта Российской Федерации может в скором времени исчезнуть. В проекте поправок

<sup>9</sup> Письмо Минфина России от 06.03.2013 № 02-03-10/6762 «О возможности осуществления за счет бюджетных ассигнований регионального дорожного фонда расходов на содержание учреждений субъекта Российской Федерации, осуществляющих деятельность в сфере дорожного хозяйства, а также по уплате налога на имущество организаций в отношении автомобильных дорог общего пользования, находящихся в собственности субъекта Российской Федерации...» (<http://minfin.ru/ru/performance/budget/policy/#>).

<sup>10</sup> См. «Типовой план мероприятий по консолидации бюджетных средств субъектов Российской Федерации в целях оздоровления государственных финансов регионов», мероприятие 1.2 «Проведение оценки эффективности налоговых льгот, предоставляемых органами государственной власти и органами местного самоуправления по налогам и сборам, с последующей отменой льгот / ужесточением критериев предоставления / заменой на субсидирование, в том числе: <...> организациям в отношении автомобильных дорог общего пользования, находящихся в государственной собственности региона...» ([http://minfin.ru/ru/document/?id\\_4=115890&area\\_id=4&page\\_id=2104&popup=Y#ixzz4QZ5qj7cA](http://minfin.ru/ru/document/?id_4=115890&area_id=4&page_id=2104&popup=Y#ixzz4QZ5qj7cA)).

в Бюджетный кодекс, подготовленных Минтрансом<sup>11</sup>, предложено доходы от уплаты налога на имущество организаций в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения включить в перечень обязательных доходов, прогноз поступлений по которым учитывается при определении объема бюджетных ассигнований дорожного фонда<sup>12</sup>.

Если указанные поправки будут приняты, объем доходов, которые субъекты Российской Федерации могут тратить в соответствии со своими приоритетами, сократится, что может подставить под угрозу сбалансированность бюджетов ряда субъектов Российской Федерации.

### ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Хотя создание транспортной инфраструктуры необходимо для развития территорий, ограниченность финансовых ресурсов субъектов Российской Федерации вынуждает делать выбор между расходами на дорожное хозяйство и другими статьями расходов.

Поручение Президента Российской Федерации по удвоению объемов строительства автомобильных дорог по сравнению с периодом 2003–2012 г.<sup>13</sup> позволяет Минтрансу лоббировать закрепление за дорожными фондами новых источников доходов, не обращая внимания на то, что ограничение возможностей субъектов Федерации по использованию собственных доходов может привести к недостаточному финансированию других отраслей и разбалансировке бюджетной системы отдельных регионов. Внесение в Бюджетный кодекс поправок, расширяющих перечень доходов, которые учитываются при формировании дорожных фондов, приведет к еще большему ограничению возможностей региональных бюджетов по управлению собственными доходами.

При этом анализ объемов финансирования субфедеральных расходов на дорожное хозяйство показывает, что введение законодательных ограничений на минимальный объем дорожных фондов является бессмысленным: регионы, у которых финансовые возможности и потребность в расходах превышают ограничения, и так тратят больше, а в регионах, испытывающих трудности с наполнением бюджета, установление минимального ограничения на одну из статей расходов в теории приводит к переходу на кривую безразличия с более низким уровнем полезности, а на практике вынуждает региональные власти искать пути обхода требований Бюджетного кодекса.

В федеративном государстве субъекты Федерации должны самостоятельно устанавливать объем расходов. В условиях дефицита средств «связывание» части региональных доходов может привести к разбалансировке бюджетной системы, поэтому объем расходов на дорожное хозяйство должен определяться исходя из приоритетов региона в целом, а не только одной отрасли. В связи с изложенными аргументами предлагается отменить

---

<sup>11</sup> Проект федерального закона «О внесении изменений в Бюджетный кодекс Российской Федерации» (<http://regulation.gov.ru/projects#npa=53229>).

<sup>12</sup> Следует отметить, что в 2015 г. Совет Федерации рекомендовал Правительству Российской Федерации рассмотреть вопрос о внесении в федеральное законодательство изменений, «предусматривающих направление в дорожные фонды субъектов Российской Федерации и муниципальные дорожные фонды средств от уплаты налога на имущество организаций в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального и местного значения, а также земельного налога, взимаемого за земли, занимаемые автомобильными дорогами местного значения, зданиями и сооружениями, необходимыми для их содержания и эксплуатации» (Постановление Совета Федерации Федерального собрания РФ от 4 марта 2015 г. № 76-СФ «О перспективах развития сети автомобильных дорог на территории Российской Федерации»).

<sup>13</sup> «Правительству Российской Федерации принять необходимые меры, направленные на развитие сети автомобильных дорог, обеспечив в ближайшее десятилетие увеличение объемов их строительства и реконструкции в два раза по сравнению с периодом 2003–2012 годов» (поручение Президента РФ от 22 декабря 2012 года Пр-3410 п. 3.10).



ограничения на объем бюджетных ассигнований дорожных фондов субъектов Российской Федерации, устанавливаемые федеральным уровнем власти, и позволить регионам самим решать, за счет каких источников они будут финансировать дороги.

### Библиография

1. Еремеева А. С. Актуальные проблемы финансового обеспечения дорожной отрасли // Известия высших учебных заведений. Серия: Экономика, финансы и управление производством. 2012. № 2.
2. Богачева О. В., Бычков Д. Г. Целевые поступления бюджета в хозяйственной деятельности государства: зарубежная практика // Научно-исследовательский финансовый институт. Финансовый журнал. 2015. № 1.
3. Решетова Е. М. Механизмы финансирования дорожной инфраструктуры в России и в мире: история развития, современное состояние, лучшие мировые практики. М.: Изд. дом Высшей школы экономики, 2015. 551 с.
4. Алаев А. О создании дорожных фондов субъектов РФ в 2012 году // Экономико-политическая ситуация в России. 2011. № 11.
5. Павленко Н., Зимин В. Особенности финансирования дорожного строительства в России // РИСК: Ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2012. № 3.
6. Сергиенко Н. С., Николаева М. В. Дорожные фонды: новый механизм функционирования // Новая экономика и региональная наука. 2016. № 4.

### Автор



**Голованова Наталья Владимировна**, ст. науч. сотр. Центра межбюджетных отношений Научно-исследовательского финансового института  
(e-mail: [golovanova@nifi.ru](mailto:golovanova@nifi.ru))

**N. Golovanova**

## Regional Road Funds: Should their Revenue Sources Be Determined at the Federal Level?

### Abstract

*The paper describes the history of regional road funds and subnational spending on road maintenance in Russia. It also discusses the practice of determining of the regional road funds size at the federal level and the options regions used to reduce their road funds in times of revenue shortages. On the basis of the analysis the author recommends to lift the restrictions setting the minimal size of regional road funds.*

### Keywords:

*road fund, spending on road maintenance, excise taxes on petroleum products, transport tax, consolidated budget of the Russian Federation subject, regional budget*

**JEL:** H76, R42, R53

**Golovanova Nataliya V.**, Senior Researcher, Center for Intergovernmental Relations, Financial Research Institute

(e-mail: [golovanova@nifi.ru](mailto:golovanova@nifi.ru))

### Author's affiliation:

*Financial Research Institute, Moscow 127006, Russian Federation*