

**LIÊN BỘ****GIAO THÔNG VẬN TẢI—TÀI CHÍNH**

**THÔNG TƯ** liên Bộ số 225-TV-LB ngày 5-9-1962 hướng dẫn thi hành Nghị định số 83-CP và 84-CP ngày 1-8-1962 của Hội đồng Chính phủ về việc sửa đổi thu phí tồn sửa đường và cước qua phà.

**I. Ý NGHĨA VÀ MỤC ĐÍCH CỦA VIỆC SỬA ĐỔI THU PHÍ TỒN SỬA ĐƯỜNG VÀ CƯỚC QUA PHÀ**

Trước đây, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Nghị định số 145-TTg ngày 15-3-1958 và số 407-TTg ngày 13-11-1959 quy định «Thẻ lệ tạm thời thu phí tồn sửa đường và cước qua phà» đối với xe cộ chạy trên đường.

Kết quả sau năm năm thực hiện chứng tỏ chủ trương trên là đúng. Các cơ quan, xí nghiệp làm vận tải đã tham gia đóng góp một phần chi phí cho công quỹ Nhà nước vào việc giữ gìn đường sá và bảo dưỡng đường sá.

Đến nay, do :

— Các công trình đường sá càng ngày càng phát triển và mở rộng, đòi hỏi việc gìn giữ, sửa chữa ngày một nhiều. Hàng năm Ngân sách Nhà nước phải chi phí hàng chục triệu đồng cho công tác bảo dưỡng đường sá ;

— Cường độ vận tải ngày càng phát triển, lưu lượng xe tăng nhanh, trọng tải xe cũng tăng, nhiều xe nặng trên 10 tấn hoạt động thường xuyên trên đường. Do đó đòi hỏi, phải tăng cường không ngừng công tác bảo dưỡng đường sá để thỏa mãn được nhu cầu vận tải và kịp sửa chữa những hư hỏng do phương tiện vận tải gây ra ;

— Cách tính thu phí tồn sửa đường, cước qua phà trước đây còn bình quân như : phí tồn sửa đường chỉ tính đến loại xe tối đa là năm tấn, cước qua phà tính cho xe tối đa là ba tấn, như vậy xe nặng phá hoại đường sá nhiều, qua phà được ít lại đóng nhẹ hơn các loại xe nhỏ. Ngoài ra còn một số loại chưa quy định như : rơ-móc, xe cần trục, xe bánh xích, v.v...

Để đảm bảo sự đóng góp được hợp lý giữa các loại phương tiện, nâng cao công tác gìn giữ đường sá và khuyến khích các phương tiện vận tải nâng cao năng suất, Hội đồng Chính phủ đã ban hành Nghị định số 83-CP, 84-CP ngày 1-8-1962 để sửa đổi lại việc thu phí tồn sửa đường và cước phí qua phà, nhằm :

1. Ban hành một chế độ thu chính thức thay thế cho thẻ lệ thu tạm thời trước kia ;

2. Khuyến khích các xí nghiệp vận tải, các cơ quan có phương tiện vận tải đẩy mạnh việc sử dụng hết công suất của xe, thúc đẩy các xe hoạt động nhiều ngày, chạy được nhiều cây số, và chạy hàng hai chiều ;

3. Giảm bớt sự đầu tư vốn của Ngân sách Nhà nước vào công tác bảo dưỡng đường sá ;

4. Làm cho sự đóng góp giữa các loại phương tiện lớn, nhỏ, vừa, rơ-móc, bánh xích v.v... được hợp lý hơn.

Đồng thời Hội đồng Chính phủ cũng đã ban hành Nghị định số 82-CP ngày 1-8-1962 quy định việc phân loại các hệ thống đường bộ cũng như việc đầu tư vốn, việc phân cấp và tổ chức quản lý các hệ thống đường quốc lộ, đường hàng tỉnh và đường chuyên dùng, để tiện cho việc thi hành hai nghị định số 83-CP và 84-CP.

**II. VỀ THU PHÍ TỒN SỬA ĐƯỜNG**

(Nghị định số 83-CP)

Về điều 3: Được miễn đóng phí tồn sửa đường

— Điều a :

— Xe của cơ quan nước ngoài được miễn đóng phí tồn sửa đường là những loại xe con, du lịch hoặc xe vận tải của Đại sứ quán, Lãnh sự quán, cơ quan đại diện các nước ngoài, có qui định dấu hiệu riêng để dễ phân biệt và đã được Bộ Ngoại giao thông qua ;

— Xe của Ủy ban quốc tế, các cơ quan thuộc Bộ Ngoại giao, Giao tế, Đoàn xe 12, Cục Chuyên gia v.v... vẫn phải đóng phí tồn sửa đường.

— Điều b :

— Các loại máy kéo và xe vận tải của các xí nghiệp công, nông, lâm trường chuyên hoạt động trên các đường chuyên dùng không phải đóng phí tồn sửa đường ; đường chuyên dùng là những đường do các cơ quan, xí nghiệp... đầu tư vốn để làm mới, đại tu và bảo dưỡng. Những trường hợp sau đây vẫn phải đóng phí tồn sửa đường :

a) Trường hợp các phương tiện của xí nghiệp công, nông, lâm trường v.v..., dùng đường quốc lộ hoặc hàng tỉnh, một đoạn dài từ 5Km trở xuống làm đường chuyên dùng thì không đóng phí tồn sửa đường theo mức quy định ở điều 5, mà cơ quan giao thông địa phương sẽ căn cứ vào kinh phí sửa chữa quãng đường đó hàng năm, và căn cứ vào lực lượng phương tiện của cơ quan hoặc xí nghiệp ấy, mà phân bổ tỷ lệ thích đáng cho cơ quan hoặc xí nghiệp đó phải đóng góp. Nếu hai bên không thống nhất về tỷ lệ phân bổ thì Ủy ban hành chính địa phương sẽ quyết định ;

b) Trường hợp xe của cơ quan, xí nghiệp, công, nông, lâm trường chạy thường xuyên trên đường quốc lộ hoặc hàng tỉnh từ 5Km trở lên hoặc vừa chạy trên đường chuyên dùng vừa chạy trên quốc lộ và đường hàng tỉnh thì đóng phí tồn đường theo tấn xe/tháng nếu không có kế hoạch, và đóng theo tấn xe/km nếu có kế hoạch ;

c) Trường hợp cơ quan hoặc xí nghiệp, công, nông, lâm trường thỉnh thoảng mới chạy để sửa



chữa thì không phải đóng. Riêng các loại xe bán tải thì vẫn đóng theo điểm g.

— *Điểm c* :

Các loại xe vận tải thô sơ và cải tiến do sức vật kéo, không kinh doanh vận tải chuyên nghiệp, được miễn đóng phí tổn sửa đường là những xe của Hợp tác xã sản xuất nông nghiệp, Hợp tác xã thủ công nghiệp của xí nghiệp hay cơ quan Nhà nước chỉ dùng để phục vụ sản xuất cho Hợp tác xã hoặc cơ quan, xí nghiệp, gia đình mình. Sở dĩ miễn như vậy là nhằm khuyến khích việc dùng xe thô sơ và cải tiến, nhằm đẩy mạnh phong trào giải phóng đôi vai. Ngoài ra các xe của Hợp tác xã dùng làm vận tải coi như nghề phụ, có tính chất kinh doanh, thì vẫn phải đóng phí tổn sửa đường như quy định ở điểm i điều 5.

— *Điểm d* :

— Xe dùng vào việc đua đám ma được miễn là những xe đã đăng ký kinh doanh về việc này và có giấy chứng nhận của Ủy ban hành chính địa phương;

— Xe cứu thương được miễn là những xe của cơ quan y tế, bệnh viện chuyên dùng để chở bệnh nhân làm nhiệm vụ cấp cứu, còn các loại xe khác của cơ quan y tế vẫn phải đóng phí tổn sửa đường.

*Điều 4.* — Đối với xe quân sự và Công an Nhân dân vũ trang, mức đóng và cách đóng phí tổn sửa đường sẽ quy định riêng.

*Điều 5.* — Quy định mức thu phí tổn sửa đường:

— *Điểm a*) : Thu 0d01/1 tấn xe/Km áp dụng cho các xe ô tô vận tải hàng hóa có kế hoạch tức là xe của các xí nghiệp quốc doanh, công tư hợp doanh, xe chủ lực của các cơ quan vận chuyển có kế hoạch gồm các chỉ tiêu kinh tế kỹ thuật do Nhà nước phân bổ và chịu sự quản lý của cơ quan giao thông vận tải.

Thu vào tấn xe/Km là tính vào trọng tải của xe (theo đăng ký). Xe lăn bánh ra đường là phải đóng phí tổn sửa đường không kể xe chạy có hàng hay không có hàng, hàng một chiều hay hai chiều. Thu như vậy nhằm thúc đẩy chủ xe phải tích cực tìm hàng hai chiều, chạy đường ngắn, tận dụng chỗ hết công suất của xe.

— *Điểm b*) : Thu 40d/tấn xe/tháng áp dụng cho các xe ô tô vận tải hàng hóa không có kế hoạch tức là các xe của các cơ quan vận chuyển không theo chỉ tiêu của Nhà nước và cơ quan Giao thông vận tải chưa quản lý kế hoạch.

Thu phí tổn sửa đường căn cứ vào trọng tải của xe mà tính mức đóng hàng tháng, không kể xe chạy nhiều hay chạy ít. Như vậy là nhằm thúc đẩy các cơ quan đó phải dần dần đi vào vận chuyển có kế hoạch, tận dụng hết công suất của xe.

— *Điểm c*) : Xe ô tô vận tải hành khách gồm các loại xe ca, xe con, xe taxi chuyên dùng chuyên chở hành khách hay cho thuê chuyên của các Công

ty vận tải quốc doanh, công tư hợp doanh, Công ty xe con, đoàn xe ĐX 12.vv... thì thu theo số ghế ấn định cho xe được chở (theo đăng ký của các cơ quan giao thông vận tải) tức là thu theo số ghế đã ấn định, và số Km thực tế xe đã chạy không kể chở nhiều hay ít khách.

Đối với các xe con, du lịch của các cơ quan, xí nghiệp, tư nhân không dùng kinh doanh chở khách mà chỉ dùng để đi công tác hoặc việc riêng, sẽ đóng theo dấu xe 10d/tháng.

— *Điểm g*) : Các loại xe và máy kéo bánh bằng xích khi chạy trên đường quốc lộ hay hàng tỉnh phải xin phép cơ quan giao thông vận tải như đã quy định tại luật đi đường bộ và thông tư số 1002 ngày 25-3-1961 của Bộ Giao thông vận tải và phải nộp phí tổn sửa đường từng chuyến, tính theo Km xe chạy và trọng lượng của xe đó (tức khối lượng nặng của xe).

— Đối với các loại xe rơ-moóc vận tải hàng hóa hoặc hành khách thì mức đóng phí tổn sửa đường bằng 3/4 mức phí tổn sửa đường đối với xe ô tô vận tải hàng hóa hoặc hành khách, tức là sẽ đóng 3/4 số 0d01 Tấn xe/Km cho 1 tấn rơ-moóc/Km hoặc 3/4 số 40d/tấn xe/tháng cho 1 tấn rơ-moóc/tháng hoặc 3/4 số 0d0024 người/Km.

### III. VỀ VIỆC THU CƯỚC QUA PHÀ

Nghị định số 84-CP

*Điều 2.* — Quy định việc miễn trả cước qua phà:

— *Điểm a*) : Đối với quân đội và xe của quân đội (quân đội Nhân dân và Công an Nhân dân vũ trang) sẽ có quy định riêng.

— *Điểm b*) : Xe cứu hỏa là những xe chuyên dùng để chữa cháy có phù hiệu riêng, ngoài ra các xe khác của cơ quan cứu hỏa vẫn phải trả cước.

— Xe hộ đê dùng trong thời kỳ chống bão, lụt, có treo biển « hộ đê » ở xe mới được miễn (biển phải có dấu của cơ quan Giao thông vận tải chứng nhận).

*Điểm c*) : Xe của cơ quan nước ngoài thì áp dụng như điểm đã giải thích ở điều 3 điểm a) phí tổn sửa đường.

— *Điểm d*) : Dân công đi phục vụ cũng phải đi từng đoàn từ 10 người trở lên, có người hướng dẫn và phải có giấy chứng nhận của Ủy ban hành chính địa phương thì được miễn, nếu đi lẻ tẻ vẫn phải trả.

— *Điểm e*) : Đối với đồng bào ở các xã hai bên bến phà hàng ngày phải qua sông sản xuất, đi chợ, đi thăm bà con... tức là đồng bào nông dân ở cách sông, hàng ngày phải đi sản xuất ở bên kia sông hoặc đi chợ, vv... chỉ miễn cho đồng bào nông dân ở xã sở tại (hai bên sông) nơi có bến phà và phải có giấy cấp của Ủy ban hành chính địa phương.



— Điều 4: Việc tính cước qua phà với rơ-móc thì tính bằng 3/4 giá cước của xe ô tô trọng tải tương đương tức là 1 xe ô tô có trọng tải từ 2 tấn đến 3 tấn qua bến phà từ 200m—500m phải trả 2đ50, thì 1 rơ-móc trọng tải từ 2 tấn—3 tấn chỉ phải trả

$$\frac{2đ50 \times 3}{4} = 1đ875$$

Điều 6. — Đối với quân đội nhân dân và Công an nhân dân vũ trang, xe của quân đội nhân dân và xe của Công an nhân dân vũ trang qua phà ngoài những lúc hành quân sẽ có quy định riêng.

#### IV. CÁCH THỨC ĐÓNG PHÍ TỒN SỬA ĐƯỜNG VÀ CƯỚC QUA PHÀ

##### A. Cước qua phà:

Nguyên tắc là trả bằng tiền mặt. Nhưng hiện nay việc thu ở các bến phà, ngoài việc thu bằng tiền mặt, các xí nghiệp vận tải còn nộp bằng chuyển khoản (khi xe qua phà trả phiếu, sau đó xí nghiệp sẽ thanh toán bằng chuyển khoản). Việc thu bằng chuyển khoản có rất nhiều phiền phức, không đảm bảo được việc thu nhanh và gọn cho nên các cơ quan giao thông và các xí nghiệp vận tải cần phải nghiên cứu biện pháp nhằm khắc phục tình trạng trên để đảm bảo việc thu nhanh đồng thời tăng cường kiểm tra để chống thất thu.

Việc thu bằng chuyển khoản chỉ áp dụng cho một số xí nghiệp vận tải do Cục Vận tải đường bộ quy định. Các xí nghiệp vận tải này phải đến ký hợp đồng với các Ty Giao thông hoặc bến phà. Hợp đồng phải quy định rõ thời gian và thể thức thanh toán.

— Đối với thương binh khi qua phà sẽ xuất trình thẻ thương binh, học sinh, đồng bào các xã ven sông được miễn trả cước qua phà như đã quy định ở điều 2 của Nghị định số 84-CP phải có giấy chứng nhận của Ủy ban hành chính địa phương hoặc của Nhà trường đối với học sinh;

— Đối với dân công, dân quân tự vệ, đồng bào đi mít-tinh đi từng đoàn từ 10 người trở lên thì người phụ trách sẽ liên lạc với bến phà trước và theo sự hướng dẫn của bến để khỏi làm lẫm lẫm với khách bộ hành;

— Đối với cán bộ, công nhân, nhân viên các xí nghiệp, cơ quan Nhà nước phải qua sông thường xuyên để làm việc thì cơ quan giao thông vận tải có thể phát thẻ đi thường xuyên mà thu tiền theo tháng cho thuận tiện.

##### B. Phí tồn sửa đường:

— Đối với xe quân sự và Công an Nhân dân Vũ trang sẽ có quy định riêng;

— Xe vận tải hàng hóa có kế hoạch và xe vận tải hành khách của Quốc doanh và Công tư hợp doanh đóng phí tồn sửa đường theo thực tế, tức là căn cứ vào số tấn xe/km, chạy được (theo số

tấn xe/km, nộp khấu hao cơ bản) nộp một tháng hai lần cùng với định kỳ nộp lợi nhuận khấu hao cho Nhà nước.

— Còn các loại xe khác như xe chủ lực của các ngành vv... thì đóng tháng một lần:

a) Đối với xe có kế hoạch thu vào năm ngày đầu tháng sau cho tháng trước (theo tấn xe/km);

b) Đối với xe không có kế hoạch thu vào năm ngày đầu tháng cho tháng đó (theo tấn/xe/tháng). Trường hợp xe hư hỏng không hoạt động thì phải báo cho cơ quan giao thông vận tải xác nhận năm ngày trước ngày đầu tháng sau.

— Khi thu phí tồn sửa đường, cơ quan giao thông vận tải phải cấp biên lai cho từng phương tiện. Người lái xe phải mang theo biên lai và xuất trình với cơ quan và nhân viên kiểm soát giao thông, thuế vụ, Công an khi cần thiết. Riêng các xe của Công tư hợp doanh và quốc doanh vận tải ô tô thì cấp biên lai chung cho xí nghiệp đó mà không phải cấp cho từng xe.

#### V. TỔ CHỨC THU NỘP PHÍ TỒN SỬA ĐƯỜNG VÀ CƯỚC QUA PHÀ

##### A. Về phí tồn sửa đường:

— Điều 10 nghị định 83-CP đã quy định: phí tồn sửa đường do Bộ Giao thông vận tải tổ chức thu và nộp vào ngân hàng nhà nước. Hàng năm Bộ Giao thông vận tải và Bộ Tài chính căn cứ vào tình hình đường sá và lưu lượng xe cộ trong từng địa phương mà trích cấp cho các khu, tỉnh, thành phố một phần tổng số phí tồn sửa đường thu được trong năm để chi tiêu cho công tác sửa chữa hệ thống đường hàng tỉnh do địa phương quản lý.

Vấn đề này hàng năm liên Bộ sẽ căn cứ vào tổng số thu được và căn cứ vào yêu cầu sửa chữa của đường hàng tỉnh để xét và công bố cho Ủy ban hành chính các địa phương biết sau.

— Bộ Giao thông vận tải sẽ căn cứ vào tình hình hoạt động của các phương tiện vận tải mà giao trách nhiệm tổ chức thu phí tồn sửa đường cho các tổ chức cơ sở của mình sao cho thuận tiện dễ dàng cho cơ quan chủ phương tiện; đồng thời có biện pháp đảm bảo chống thất thu. Về thể thức, mẫu mực sổ sách Thu, Bộ Giao thông vận tải sẽ có thông tư quy định và hướng dẫn sau.

— Điều 1 của Nghị định 83-CP quy định:

« Kể từ ngày 1-8-1962 phí tồn sửa đường sẽ thu theo những quy định của nghị định này ». Như vậy các phương tiện vận tải phải đóng phí tồn sửa đường từ 1-8-1962 nếu các địa phương đã thu phí tồn sửa đường tháng 8 theo mức cũ thì nay phải truy thu theo mức mới và cũng kể từ 1-8-1962 tiền thu về phí tồn sửa đường sẽ nộp vào Ngân sách Nhà nước. Còn từ tháng một đến tháng bảy năm 1962 thu phí tồn sửa đường đã nộp vào ngân sách địa phương thì vẫn để ở ngân sách địa phương.



**B. Về cước qua phà ;**

Điều 7 của Nghị định số 84-CP quy định «cước qua phà do Bộ Giao thông vận tải tổ chức thu. Phần thu ở các bến phà thuộc hệ thống đường Quốc lộ thì nộp vào ngân sách trung ương, phần thu được ở các bến phà thuộc hệ thống đường hàng tỉnh thì nộp vào Ngân sách địa phương».

Do đó kể từ ngày thi hành nghị định này, cước qua phà thuộc hệ thống đường quốc lộ sẽ nộp vào Ngân sách trung ương chứ không nộp vào Ngân sách địa phương như trước nữa.

Điều 1 của Nghị định số 84-CP quy định «Kể từ ngày 1-8-1962 cước qua phà sẽ thu theo những quy định của Nghị định này». Nhưng vì không kịp phổ biến và việc thu cước của phà rất phức tạp nên các địa phương sẽ thu theo quy định mới từ ngày nhận được Nghị định mà không đặt vấn đề truy thu từ 1-8-1962 như phí tổn sửa đường.

Để việc thu cước qua phà được tốt, Bộ Giao thông vận tải sẽ hướng dẫn việc tổ chức thu, quản lý thu, quản lý tiền mặt theo thể lệ tài chính của Nhà nước.

Hà-nội, ngày 5 tháng 9 năm 1962

K.T. Bộ trưởng

Bộ Tài chính

Thư trưởng

TRINH VĂN BÌNH

K.T. Bộ trưởng

Bộ Giao thông vận tải

Thư trưởng

DƯƠNG BẠCH LIÊN

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**QUYẾT ĐỊNH số 1170 - QĐ-TL ngày 27-9-1962 ban hành bản điều lệ tổ chức Hội đồng khoa học và kỹ thuật thuộc Bộ Giao thông vận tải.**

**BỘ TRƯỞNG BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

Căn cứ nghị định số 160-CP ngày 9 tháng 10 năm 1961 của Hội đồng Chính phủ quy định nhiệm vụ, quyền hạn và tổ chức bộ máy Bộ Giao thông vận tải ;

Để tăng cường lãnh đạo công tác khoa học, kỹ thuật, sáng kiến phát minh trong các ngành hoạt động của Bộ nhằm đáp ứng yêu cầu ngày càng phát triển của ngành Giao thông vận tải ;

**QUYẾT ĐỊNH :**

Điều 1.— Ban hành bản Điều lệ tổ chức Hội đồng Khoa học và kỹ thuật thuộc Bộ Giao thông vận tải.

Điều 2.— Bản điều lệ này có hiệu lực thi hành kể từ ngày ký. Các văn bản ban hành trước đây trái với bản điều lệ này đều hủy bỏ.

Điều 3.— Các ông Chánh văn phòng Bộ, Tổng cục trưởng, Cục trưởng, Vụ trưởng, Viện trưởng và các ông Thủ trưởng các đơn vị thuộc Bộ, có trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 27 tháng 9 năm 1962

Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải

PHAN TRỌNG TUỆ

**ĐIỀU LỆ TỔ CHỨC  
HỘI ĐỒNG KHOA HỌC VÀ KỸ THUẬT  
BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**CHƯƠNG I****NGUYÊN TẮC CHUNG**

Điều 1.— Hội đồng Khoa học, Kỹ thuật và sáng kiến phát minh gọi tắt là «Hội đồng Khoa học và Kỹ thuật» thuộc Bộ Giao thông vận tải, là một tổ chức tư vấn, có trách nhiệm giúp Bộ giải quyết đúng đắn và kịp thời các vấn đề về khoa học, kỹ thuật, sáng kiến phát minh quan trọng trong ngành Giao thông vận tải ; đề xuất ý kiến về phương hướng công tác khoa học kỹ thuật của Bộ.

**CHƯƠNG II****NHIỆM VỤ CỦA HỘI ĐỒNG**

Điều 2.— Nhiệm vụ của Hội đồng Khoa học và Kỹ thuật quy định như sau :

1. Góp ý kiến để Bộ xét các công trình nghiên cứu về công tác khoa học và phương án thiết kế những công trình trên han ngạch hoặc có tầm quan trọng, phức tạp về kỹ thuật thuộc Bộ.

2. Góp ý kiến để Bộ thẩm xét các dự thảo về quy trình, quy phạm, thể lệ, chế độ quản lý kỹ thuật quan trọng có liên quan đến nhiều ngành hoạt động thuộc Bộ do Bộ hoặc Nhà nước ban hành.

3. Góp ý kiến để Bộ xác minh các sáng kiến, phát minh, kiến nghị hợp lý hóa sản xuất, cải tiến kỹ thuật có giá trị lớn để Bộ quyết định khen thưởng hoặc cho áp dụng ;

4. Tham gia xây dựng chương trình kế hoạch nghiên cứu và chương trình kế hoạch sơ, tổng kết phổ biến những vấn đề khoa học, kỹ thuật của Bộ ;

5. Tham gia việc chuẩn bị hội nghị kỹ thuật hàng năm về biện pháp kỹ thuật để đảm bảo việc thực hiện kế hoạch của Bộ ;

6. Giúp Bộ xác minh những trường hợp sai phạm lớn hoặc không thống nhất ý kiến về các vấn đề khoa học, kỹ thuật ;

7. Tham gia ý kiến về chương trình, biện pháp đào tạo, bồi dưỡng cán bộ khoa học, kỹ thuật và công nhân kỹ thuật.

09671140

www.huuynh.com.vn Tel: +84-8-3845 6684