

— Ban nông lâm huyện và hạt kiểm lâm nhân dân, nắm vững yêu cầu về mở rộng diện tích phát triển nông nghiệp, lâm nghiệp trong huyện và từng hợp tác xã để giúp Ủy ban nhân dân huyện thực hiện giao đất giao rừng cho từng hợp tác xã và trực tiếp hướng dẫn các hợp tác xã sản xuất nông nghiệp, lâm nghiệp theo đúng quy hoạch, kế hoạch.

— Các nông trường, lâm trường quốc doanh trung ương và địa phương làm trung tâm, nông cốt đối với hợp tác xã về mặt khoa học kỹ thuật và trực tiếp giúp đỡ hợp tác xã về kỹ thuật, thiết kế, sản xuất giống cây, giống con, v.v... khi cần thiết.

Các nông trường, lâm trường phải huy động cán bộ tham gia công tác giao đất, giao rừng theo yêu cầu của Ủy ban nhân dân địa phương.

Bộ Lâm nghiệp và Bộ Nông nghiệp căn cứ vào thông tư này, khi cần thiết có thể ra văn bản hướng dẫn cụ thể những vấn đề thuộc ngành mình phụ trách, nhằm đảm bảo thực hiện được nhanh, được tốt chính sách của Chính phủ.

Quá trình thực hiện chính sách giao đất, giao rừng cho hợp tác xã kinh doanh của Chính phủ và thông tư này có gặp khó khăn gì, các cấp, các ngành cần phản ánh kịp thời về Bộ Lâm nghiệp và Bộ Nông nghiệp.

Hà Nội, ngày 11 tháng 5 năm 1978

K.T. Bộ trưởng  
Bộ Nông nghiệp

K.T. Bộ trưởng  
Bộ Lâm nghiệp

Thủ trưởng

Thủ trưởng

NGUYỄN NGỌC TRIU

TRẦN VĂN QUẾ

### BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

#### **CHỈ THỊ số 80-PC ngày 11-5-1978 về việc thu tiền cước vận tải trong ngành vận tải đường biển, đường sông và đường bộ.**

Việc thu trước tiền cước vận tải, trừ ngành đường sắt đã thực hiện có nề nếp theo pháp luật quy định, còn các ngành đường biển, đường sông, ô-tô, cho đến nay vẫn chưa thực hiện được,

nên hiện tượng bên vận tải và chủ hàng chiếm dụng vốn của nhau hiện nay là phổ biến, thông thường tới năm, bảy trăm ngàn đồng, có khi còn nhiều hơn nữa.

Tình hình này ảnh hưởng không tốt đến công tác quản lý tài chính của Nhà nước và đến nhiệm vụ hạch toán kinh tế của xí nghiệp.

Pháp luật của Nhà nước (điều lệ vận chuyển hàng hóa đường sắt, đường sông, ô-tô, đường biển) đều quy định là tiền cước vận tải phải thu ngay khi vận chuyển tức là ngay sau khi bên vận tải làm giấy vận chuyển và tàu xe bắt đầu chạy. Quy định này của pháp luật thể hiện nguyên tắc:

1. Xuất phát từ nguyên lý vận tải là một ngành kinh tế đặc biệt nó không tạo ra một sản phẩm vật chất nào, mà nó chỉ đảm bảo chuyên chở các sản phẩm vật chất trong không gian. Việc chuyên chở hàng hóa, hành khách được coi là sản phẩm của ngành vận tải sản xuất ra. Bởi vậy khi phương tiện vận tải lăn bánh tức là nó đã mang tính chất sản xuất ra sản phẩm rồi, nên pháp luật quy định vận tải được thu tiền cước vận tải ngay khi lăn bánh là hợp lý và phù hợp với lý luận về đặc điểm sản xuất của ngành vận tải.

2. Trong vốn kinh doanh của các xí nghiệp được duyệt chi, đã có các khoản cước phí về lưu thông vận chuyển hàng hóa rồi. Vì vậy, chủ hàng phải trả tiền cước cho bên vận tải theo đúng luật đã quy định, và bên vận tải phải lấy tiền cước vận tải của chủ hàng đã được duyệt chi mà làm vốn hoạt động để tránh cho Nhà nước phải cấp phí lưu thông hàng hóa hai lần cho cả hai bên chủ hàng và vận tải.

Chỉ vì vậy mà Nhà nước mới rút bớt phần cấp vốn lưu động cho các xí nghiệp vận tải và mới quy định giấy vận chuyển là chứng từ để thanh toán cước phí vận tải.

Nhưng vì chưa quán triệt nguyên lý này nên các ngành vận tải ô-tô, sông, biển chưa thấy hết ý nghĩa của vấn đề thu tiền cước vận tải ngay sau khi đã làm giấy vận chuyển mà vẫn làm ăn theo nếp hành chính cung cấp trước đây trong thời chiến tranh (thu tiền cước sau khi đã vận chuyển).

Thậm chí còn có một số người coi việc lấy tiền cước sau là hợp lý với biện luận rằng phải giao xong hàng cho người nhận hàng, có được chữ ký của người nhận hàng, và phải đưa trả được cho chủ gửi đầy đủ những chứng từ trong nội bộ ngành chủ hàng, theo yêu cầu của chủ hàng thì mới coi là hoàn thành nhiệm vụ và mới được thu cước phí. Cũng có ý kiến cho rằng vì còn có những phí tổn phát sinh trong quá trình vận chuyển, nên phải đợi có chứng từ về các khoản phí này nữa, rồi mới thu cước được.

Bộ nhắc các cấp trong các đơn vị vận tải phải quán triệt những nguyên tắc mà luật đã quy định đề thi hành cho đúng. Các điều lệ vận chuyển hàng hóa đường sắt, đường biển, ô-tô, đường sông chỉ quy định *giấy vận chuyển là chứng từ để thanh toán cước phí vận tải*, luật không quy định phải có các giấy tờ kèm theo hàng của chủ hàng phải có chữ ký của người nhận hàng mới được thanh toán cước phí vận tải. Còn các phí tổn phát sinh ở dọc đường thì thu ở chủ nhận hàng. Việc thu tiền cước phí này là vấn đề khác, không phải đợi có các khoản này mới thu cước.

Để chấm dứt tình trạng không chấp hành nghiêm túc luật pháp của Nhà nước trong việc thu tiền cước vận tải, gây ra nhiều thiếu sót trong khâu quản lý tài vụ và quản lý kinh tế của xí nghiệp, Bộ chỉ thị các ngành vận tải phải nghiêm túc thi hành nguyên tắc thu tiền cước theo pháp luật đã quy định bằng các biện pháp như sau :

1. Phải thu tiền cước vận tải ngay sau khi đã làm giấy vận chuyển hàng hóa. Đối với ngành ô-tô, nếu là khối lượng hàng hóa nhiều phải chờ liên tục trong cả tháng, thì căn cứ vào mặt hàng, khối lượng hàng và tuyến vận chuyển mà chủ hàng phân bổ cho từng 10 ngày một, mà thu cước trước 10 ngày một lần theo đúng luật đã quy định.

Sau khi đã vận chuyển xong một đợt, tùy theo hợp đồng 2 bên ký với nhau, nếu do tình

hình hàng hóa hoặc do tình hình vận tải có thay đổi mà tiền cước thu trước có chênh lệch thì tài vụ 2 bên thanh toán trả lại cho nhau, việc làm này không có nghĩa là tính cước chính thức mà chỉ là trả lại cho nhau số tiền chênh lệch nếu có.

Đối với ngành đường sông, luật quy định : « Đối với hợp đồng quý, tháng... thì chậm nhất phải trả cước sau ba ngày. Quy định này không xóa bỏ nguyên tắc vận tải thu tiền cước ngay sau khi đã làm giấy vận chuyển mà chỉ là trong trường hợp thu sau như thông tư của Bộ Giao thông vận tải và chi thị của Ngân hàng Nhà nước đã hướng dẫn, thì chậm nhất cũng chỉ được trả cước sau ba ngày theo phương pháp nhờ thu chấp nhận sau hoặc nhờ thu không chờ chấp nhận của Ngân hàng.

Bộ yêu cầu ngành đường sông tích cực thực hiện nguyên tắc thu cước ngay sau khi đã làm giấy vận chuyển. Trường hợp thu sau thì phải thi hành đúng theo các thông tư chỉ thị của Bộ và Ngân hàng Nhà nước hướng dẫn.

Nếu từ nay do không thu được tiền cước vận tải theo luật đã quy định, gây tình trạng ứ đọng vốn, phải vay ngân hàng và chịu lãi, ảnh hưởng tới kinh doanh của xí nghiệp, phúc lợi của công nhân, thì giám đốc các xí nghiệp vận tải phải chịu trách nhiệm, và nếu số tiền ứ đọng lớn thì khi xét duyệt hoàn thành kế hoạch sẽ được coi là một mặt yếu trong quản lý kinh tế để đánh giá việc hoàn thành kế hoạch của xí nghiệp.

Các ông Tổng cục trưởng, Cục trưởng các ngành vận tải đường sắt, đường biển, ô tô, đường sông có trách nhiệm chỉ đạo các xí nghiệp vận tải thực hiện chỉ thị này.

Hà Nội, ngày 11 tháng 5 năm 1978

K.T. Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải

Thư trưởng

TRỊNH NGỌC DIỆT