

前 言

随着改革开放的不断深入，我国公路特别是高速公路建设已有了很大的发展。多层次，高效率的交通网络日益形成，促进了经济的发展和人民生活的便利。这些交通道路修建是依据有关法律、法规，动员各方面力量，集资贷款修建的，为了偿还这些集资和贷款，必须通过对通行的机动车辆依法收取费用，禁止“搭便车”现象的出现。这同收取养路费和车辆购置附加费一样，都是为公路维护提供稳定资金的重要来源，同时，这是为国家干线公路的建设，提供资金的保证。

当前通行费征收管理随着交通不断发展也在完善和发展，已形成了一套比较完善的管理和运作程序，但主要还是依靠传统的手段和方法，与经济社会发展的现代化和管理的科学化很不适应，为此我们组织有关人员编写了本书，以期能使网化公路桥梁车辆通行费征管人员熟练掌握通行费征收法律法规、政策以及管理方面的业务知识，增强文明服务交识，提高征管人员的业务素质和管理水务。

本书内容详实，系统地介绍交通规费征收和管理的原理，征收的实务，公路桥梁收费站的日常管理和征收通行费的标准、收费主项、审批及站点设置、收费管理、计划管理与统计、票据管理，公路、桥梁收费站的微机监控和信息化建设等内容。

这里应指出，由于时间仓促，实路和水平有限，难免有所缺漏和不足之外，望读者批评指正，我们将在推广和实践过程中逐步修正和完善！

本书编委会

成员

参 考 书 目

- 李大鹏主编 《高速公路通行费征收管理》 江苏 东南大学出版社 2005年
- 李志强著 《交通规责征管与改革》 北京 中国物价出版社 2005年
- 刘步存主编 《高速公路企业经营管理》 北京 人民交通出版社 2005年
- 王娟主编 《公路通行费收费自动化系统教程》 北京 工商出版社 2005年
- 原交通部教育司编 《公路规责征稽管理》 北京 人民交通出版社 2005年
- 刑洪生主编 《公路收费管理》 黑龙江 黑龙江科学技术出版社 2005年
- 王炼等主编 《计算机在公路运输管理中的应用》 北京 人民交通出版社 2005年
- 江阳大桥管理中心编著 《大型桥梁收费管理》 北京 人民交通出版社 2005年
- 河北交通厅编 《公路运输通行费征收岗位培训教程》 北京 人民交通出版社 2005年
- 刘伟铭等著 《高速公路收费系统理论与方法》 北京 人民交通出版社 2005年
- 宋元林主编 《公路体制改革与公司制运作》 北京 人民交通出版社 2005年
- 周国光等编著 《公路行业财务管理学》 北京 人民交通出版社 2005年
- 刘步存主编 《高速公路企业经营管理》 北京 人民交通出版社 2005年
- 广州市环城高速北环营运公司编 《高速公路营运管理实务》 北京 人民交通出版社 2005年

注：由于时间和精力有限，未能一一注明所引文献作者与出处。如有缺漏，请原作者与本书编委会联系，本书编委会将加以校正并付以相应稿酬。联系电话：

010-67151100

公路桥梁通行费 征收管理规范实务全书

本书编委会

中国环境科学出版社

此为试读, 需要完整PDF请访问: www.ertongbook.com

**第一篇 有关公路
桥梁收费站最新通知**

国务院办公厅关于治理向 机动车辆乱收费和整顿道路站点 有关问题的通知》的实施意见

国办发〔2004〕26号

各省、自治区、直辖市人民政府，国务院各部委、各直属机构：

为贯彻落实《国务院办公厅关于治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点有关问题的通知》（国办发〔2004〕26号，以下简称《通知》）精神，把治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点工作推向深入，经国务院原则同意，提出以下实施意见。

一、指导思想

按照党的十五届六中全会精神和江泽民同志“三个代表”的重要思想，充分认识治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点工作的重要性、紧迫性，针对群众反映强烈的问题，以取消涉及车辆各种不合理收费项目和整顿道路收费站点为重点，加大标本兼治和监督检查力度，在抓落实、抓深入、抓成效上下功夫，切实减轻运输企业和群众负担，为整顿和规范市场经济秩序，加强廉政建设，促进社会主义市场经济健康发展和社会稳定做出积极贡献。

二、主要任务

（一）坚决取消不符合规定的向机动车辆的各种收费项目。各地区、各部门要严格按照《中共中央国务院关于治理向企业乱收费乱罚款和各种摊派等问题的决定》（中发〔2000〕10号）和《通知》规定，全面清理向机动车辆收取的行政事业性收费、政府性基金、政府性集资、罚款项目。对不符合规定的各种收费项目要坚决取消，符合规定但标准过高的要降下来，重复收取的要予以合并，并及时向社会公布。各种摊派一律取消。各省、自治区、直辖市人民政府和财政部、国家计委对涉及机动车辆的行政事业性收费项目、政府性集资项目，财政部对涉及机动车辆的政府性基金项目，实行目录管理并向社会公布。凡在公布目录之外的收费项目，一律按乱收费查处。

（二）全面整顿道路收费站点。一是对《通知》规定应予撤消的四种情况之一的收

费站点，要立即停止收费，并限期拆除相应收费设施。严禁将上述已取消的违规设立的道路收费项目的收费转移到未被取消的道路收费站，继续变相收费。二是对现已转让收费权的收费道路项目，要按照《通知》要求进行认真清理整顿；按国家规定批准收费期限届满的，要停止收费。三是对符合保留条件的站点，由有关省级人民政府重新办理审批手续，重新核定收费期限和收费标准。四是对收费公路和城市道路实行总量控制。各省级人民政府对本行政区域内收费还贷公路实行统一管理。

(三) 严格执行向机动车辆收费和设置道路收费站、检查站的审批管理制度。按照《通知》要求，今后除法律、行政法规和国务院规定外，任何地方、部门和单位均不得出台新的涉及机动车辆的行政事业性收费、政府性基金和政府性集资项目。收费公路和城市道路的收费期限，由有关省级人民政府依据《中华人民共和国公路法》、《城市道路管理条例》等有关规定确定。向机动车辆实施罚款，必须按照法律法规和有关规章的规定执行。

在公路、城市道路、隧道、桥梁上设置站点，须依法进行并报省级人民政府审批。高速公路以及其他具备封闭条件的连续通行的收费公路，除两端出入口及省（自治区、直辖市）际间交界处外，一律不得在主线上设置收费站。同一条路线上的省（自治区、直辖市）际间交界处的收费站点只能设一个，由有关省级人民政府协商确定，联合设置，收费按比例分成。不能达成协议的，由国务院交通主管部门协调决定。交通部门在公路上设置的公路收费稽查站在燃油税出台前暂予保留。交通部门为实施正常的路政管理和运输市场管理工作，需要上路监督检查时，要严格依照法律法规的规定进行。

道路站点工作人员上岗时，必须持有省级人民政府或其授权部门核发的检查证或收费证。持证人员只限于在规定的地域范围内工作，无证人员不得执行检查、收费和罚款任务。

(四) 加大监督检查和执法力度。对在道路上乱设站点，向机动车辆乱收费、乱集资、乱罚款的，属省级以下的，要严格按照《违反行政事业性收费和罚没收入收支两条线管理规定行政处分暂行规定》（国务院令第 184 号）和其他有关规定，对有关人员和直接负责的主管人员及其他直接责任人员给予行政处分；构成犯罪的，依法移送司法机关处理。加强对机动车辆收费和公路、城市道路收费站、检查站的监督和管理，严格审核收费标准和收费范围，建立健全车辆收费和收费站点管理制度，严格规范执法行为。严禁机动车检测站强制机动车所有人到指定修理厂和尾气治理点修理（调试）。机动车综合性能检测收费，属于经营服务性收费的，要认真进行整顿、规范，收费标准过高的要坚决降下来；属于行政事业性收费的，要一律取消。

(五) 加强对涉及机动车辆的行政事业性收费、政府性基金、政府性集资、罚款和道路站点车辆通行费的收缴和使用的监督管理，严禁截留、挤占和挪作他用。行政事业

性收费、政府性集资、政府性基金要按照财政部门规定及时足额上缴财政专户或国库，罚款要全部上缴国库，实行“收支两条线”管理。政府及其有关部门转让收费还贷公路和城市道路收费权取得的收入应严格按照国办发〔1994〕17号文件精神，上缴国库实行收支两条线管理；同时，各级财政部门也要严格按照规定用途，将这部分资金专项用于公路建设。

（六）治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点，要标本兼治、综合治理。各地要加强对车辆生产厂家的管理和指导，严禁“大吨小标”车辆出厂，严禁非法改装车辆。对已投入使用的非法改装车辆和“大吨小标”车辆，各地区、各部门要集中力量进行整顿。有关部门要采取切实有效的措施，从源头上治理车辆违章超载超限等突出问题。

三、实施步骤

治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点工作分三个阶段进行。

（一）全面清理、自查自纠阶段。各省级人民政府和有关部门要在本行政区域内对涉及机动车辆的行政事业性收费、政府性基金、政府性集资进行全面清理，对不符合规定的收费项目要坚决取消并向社会公布。对涉及机动车辆的行政事业性收费项目、政府性基金项目和政府性集资项目，实行目录管理并向社会公布。凡在中央和各省（自治区、直辖市）公布目录之外收费的，一律按乱收费查处。这一阶段工作力争在1994年猿月底前完成。

（二）整顿道路站点阶段。各地要严格按照《通知》要求，对现行在公路和城市道路上设立的收费站点进行清理整顿。首先要摸清情况，进行分类登记汇总。在此基础上，凡属《通知》要求一律取消的收费站点，要坚决取消，并限期拆除相应收费设施；对符合条件保留的收费站点，由有关省级人民政府重新审批，收费期限和收费标准要重新核定，收费标准过高的要坚决降下来。各省级人民政府要对经批准在道路上设置的所有固定站点实行集中公告，并报国务院减轻企业负担部际联席会议备案。凡公告以外的道路站点一律取消。这一阶段工作争取在1994年远月底前完成。

（三）组织验收阶段。各省级人民政府具体负责本行政区域内涉及向机动车辆的收费项目和道路收费站点的验收工作。验收合格后，由省级人民政府向国务院减轻企业负担部际联席会议提出报告，国务院减轻企业负担部际联席会议统一组织对有关省（自治区、直辖市）进行验收。这一阶段工作在1994年内完成。

四、狠抓落实

（一）统一思想，明确责任。各地区、各部门要把思想和行动统一到《通知》的要求上来，牢固树立全局观念，做到政令畅通，令行禁止，确保工作顺利开展。有关部门

要按照各自职责分工做好工作，互相支持，互相配合，共同做好治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点的各项工作。各级人民政府要指定一位领导同志主管这项工作，建立责任制度，突出重点，明确目标和要求，制定具体措施，做到责任到位、人员到位、措施到位、工作到位。各项工作都要有布置，有检查，在抓落实上狠下功夫。要充分发挥新闻舆论的监督作用，宣传各地好的经验和做法。对于违反国家规定且情节恶劣的典型案件，要予以曝光。各级领导要深入到企业中去，了解真实情况，倾听群众意见，及时解决好企业和群众反映突出的问题。要注意研究新情况、新问题，抓好典型，总结经验。要真抓实干，敢于碰硬。对工作成效好的地区要予以表扬，对行动迟缓、措施不力、有令不行、违法违规的地区、部门和单位，要从严追究有关领导和人员的责任。

(二) 加强监督检查。要组织力量对重点地区、部门和单位进行重点检查和审计。各地区和有关部门要建立举报制度，公开举报电话和举报信箱，接受群众监督。任何单位和个人都有权举报向机动车辆乱收费、乱罚款、各种摊派和在道路上违规设站的行为。有关部门受理举报后，要认真进行调查处理。各地区、各部门要及时检查《通知》的贯彻落实情况，检查的主要内容包括：向机动车辆的乱收费项目是否全部取消了，必须撤消的收费站是否撤消了，各项管理制度是否建立健全了，应该处理的案件是否处理了，企业、车主的负担是否减轻了。各地要结合行风评议、执法监察，人大、政协的监督调查，新闻媒体的舆论监督，群众、企业举报等社会监督，开展形式多样的监督检查工作，形成监督网络。

国务院减轻企业负担部际联席会议

二〇〇二年十一月五日

国家计委部署在全国开展 机动车辆和路桥收费专项检查

国家计委讯

为全面落实国务院办公厅《关于治理向机动车辆乱收费和整顿道路站点有关问题的通知》要求，进一步整顿和规范市场经济秩序，加强机动车辆和路桥收费管理，减轻企业和群众负担，国家计委近日发出通知，部署在今年 5 月至 6 月期间，在全国开展机动车辆和路桥收费专项检查。此次检查的对象是公安、交通、技术监督等部门、单位（公司），1997 年以来在机动车辆（包括农用车辆）购买、落籍、使用等各环节，以及路桥向车主的收费。检查范围是各直辖市、计划单列市、省会城市、各地级市等。检查重点是擅自立项、提高标准、扩大范围收费，对机动车辆重复检验并收费，在机动车辆定期检验时搭车收费，擅自设站收取通行费，搞一站多点变相扩大范围收费，收费还贷期满继续收费等各种乱收费行为。

国家计委要求各级价格主管部门，要充分认识到开展此次检查对整顿和规范市场经济秩序，促进消费，减轻企业和群众负担的重要性和紧迫性，加强领导，周密部署，狠抓落实，务求实效。要通过电视、广播和报刊等新闻媒体，广泛宣传检查的重要意义和有关政策规定；充分发挥“12315”价格投诉举报电话的作用，鼓励和发动群众主动举报乱收费问题；要对一些情节严重、性质恶劣的典型案件予以公开曝光，加大监督检查的力度。国家计委还要求各地结合实际，突出重点，做到既要全面，不遗漏项目，不留死角，又要目标明确，有所侧重。对法律、法规和政策规定明确，价格违法事实清楚案件，要依法及时处理；对抗拒检查、屡查屡犯或提供虚假资料的单位要从重处罚；对问题突出、情节严重的要移送监察部门追究有关领导人和责任人的行政责任。

第二篇 公路桥梁 交通规费征收与管理概述

第一章 交通规费释义

第一节 公路交通规费的涵义

一、公路交通规费的概念

公路交通规费，简言之就是用于公路建设的费用。《中华人民共和国公路法》（以下简称《公路法》）第二十一条规定：筹集公路建设资金，除各级人民政府的财政拨款外，可以依照法律或者国务院有关规定征收用于公路建设的费用。具体地说，公路交通规费是国家规定由交通部门向车辆拥有者和公路运输业经营者征收的，用于公路交通基础设施维修、改造、建设和实施公路交通行业管理的事业费，也是国家为了实施交通基础设施建设，保证公路交通事业健康、稳定、协调发展而征收的专项资金。它取之于车，用之于路，服务于全社会。本书所称公路交通规费，是指国务院和各省、直辖市、自治区人民政府决定向机动车（含拖拉机、畜力车，下同）的单位和个人（以下简称车主）征收的车辆购置附加费、公路养路费、公路运输管理费等其他有关专项收费。

公路交通规费征收主体是国务院及各省、自治区、直辖市人民政府授权的交通部门及其所属各级征费单位。这些征费单位受国家委托代表国家行使征稽职权。其他任何部门、单位和个人不能收取公路交通规费，也不能以任何名义借调、挪用、截留和挤占交通规费。对此，《公路法》第九条和第四条作了更为精确的规定：“禁止任何单位和个人在公路上非法设卡、收费、罚款和拦截车辆。”“违背法律或国务院有关规定，擅自在公路上设卡、收费，都应承担相应的法律责任。”“公路养路费必须用于公路的养护和改建。”

公路交通规费的征收客体是使用公路交通基础设施和接受管理服务的车辆的拥有者和使用者。即《公路法》所称：“拥有车辆的单位和个人”。由于这些单位和个人是公路交通的直接受益者和使用者。因此，他们按政策规定缴纳交通规费，既是对公路及相关公益事业应尽的义务，也是对使用公路交通基础设施和接受管理服务的一定的补偿。

公路交通规费是国家强制性取得专项收入的一种特定方式。纳费人必须依照国家制

定的收费政策，法规缴费，否则就要受到相应的处罚。“未按照国家有关规定，缴纳应缴纳的公路建设、养护费用的，由交通主管部门责令缴纳，从欠缴之日起，按日加收滞纳金，逾期仍不缴纳的处欠缴缴纳费额三倍以下的罚款并由交通主管部门依法申请人民法院强制执行”（《公路法》第七十六条）。同样收费人员也必须严格执行国家制定的收费政策，依法、按章收费，不得违法乱纪，以权谋私。《公路法》第八十七条也作了明确规定：“交通主管部门、公路管理机构的工作人员玩忽职守、徇私舞弊、滥用职权，构成犯罪的，依法追究刑事责任，尚不构成犯罪的，依法给予行政处分。”

公路交通规费取之于车，用之于路，服务于全社会，体现了国家与纳费人之间在根本利益上完全一致的关系。正如国家税收，取之于民，用之于民，依法纳税是每个公民应尽的义务。同样，拥有车辆的单位和个人依法缴纳交通规费也是应尽的义务和责任。

二、公路交通规费的性质

公路交通规费是一项预算外资金。所谓预算外资金，是指按照国家财政制度规定不纳入政府预算，由地方财政部门 and 行政事业单位自收自支的一种财政性资金。之所以称预算外资金为财政性资金，是因为这部分资金过去都是纳入预算内管理的资金。为了正确处理预算资金分配使用上的集中与分散、上缴与拨付的关系，调动各预算执行单位的积极性，从“一五”开始国家陆续把部分预算内的收入放到预算外管理，才形成了预算外资金这个特殊的财政范畴。根据国家财政、财务制度的有关规定，公路交通规费属于预算外资金，它是国家财政资金的一个重要组成部分，是国家预算资金的补充财力之一。国家将交通规费作为预算外资金管理，对于广辟财源，调动各方面办交通的积极性；对于支持交通部门因事因地制宜地办好交通事业；对于加强公路交通行业管理和宏观调控；对于集中财力，保证重点交通设施的维护、建设等方面起着十分重要的作用，

公路交通规费作为预算外收入，并不是不受国家计划的制约和管理的。国家对公路交通规费是否直接占有、支配和实行约束与管理，是两个不同性质的问题，不能把两者混为一谈。国家对公路交通规费的约束和管理，主要是通过政策、制度和计划来实现。表现在：

(㉑) 国家对公路交通规费的征收项目、范围、对象、标准以及使用原则、范围、开支比例和标准等都有明确规定，征收和使用单位都必须按规定严格执行。

(㉒) 国家通过计划、财政、审计和物价等部门，对公路交通规费的征收支取情况及其结果进行宏观管理，其审查、监督、报批等都有一套严格制度。

(㉓) 对征收和使用公路交通规费实行计划管理，事前编报收支计划，进行综合平衡；事后编报决算、检查和总结执行情况。这对于保证公路交通规费有计划的征收和合理分配和使用具有着重要的作用。

公路交通规费是行政事业性收入。各级公路交通部门承担着全国公路的维护、建设和行业管理的繁重任务。在进行工作和开展业务的过程中，需要大量的人力、心力、物力和财力。而各级公路交通行业管理部门属行政事业单位，为了减轻国家财政负担，通过履行特定的行业管理和提供基础设施服务条件，按规定收取规费来弥补人力、物力和财力的耗费。

确立交通规费的行政事业性收入这一资金性质，既符合社会主义市场经济的要求，又充分体现了我国公用设施的公益性特征。这是因为：

(㉖) 征收公路交通规费是以管理行为和服务事实为前担，按照“谁受益、谁负担”的原则来分担。

(㉗) 征收标准的确定不以盈利为目的，只是根据基础设施的维护、建设和管理业务活动所必需的必要耗费予以合理的补偿。

公路交通规费是维持和发展交通事业的专项资金。为此，《公路法》第三十六条明确规定：“公路养路费必须用于公路的养护和改建。”这表明公路交通规费作为发展交通事业的专项资金已通过法律的形式予以了确定。我国现有的公路基础设施，是各种机动车、非机动车运行使用的基本载体，是联结生产、交换、分配和消费的重要纽带，因而也是保证国民经济发展和人民生活的命脉。由于历史的原因和国家财力的限制，我国的公路交通基础设施本身就存在着“先天不足”，如不进行必要的维护、整治和改善，还会造成“后天失调”，成为影响社会和国民经济发展的滞后因素，也就是人们通常所说的交通“瓶颈”。因此，对公路交通基础进行常年性的养护维修和必要的技术改造以及进行突发性的抢险补救，使之保持良好状态，必须要有专门的资金作保证。

由于公路交通基础设施的建设具有周期长、投入资金多、见效慢等特点，要想改变现有基础设施的落后面貌，没有雄厚的财力作保证是不行的，尽管国家和各级政府根据经济增长和公用设施公益性的要求，逐年增加对公路交通基础设施项目的投资，但仍然不能满足这些基础建设对资金的需要，资金问题仍是制约和困扰我国公路事业发展和造成公路滞后于社会经济发展需要的关键所在。因此，通过制定有关政策、法律、法规，采取一些行之有效办法调动各方面的积极性，多方筹集建设资金，这样一方面减轻了国家建设资金不足的困难，另一方面保证了公路交通基础设施建设的需要。

我国的公路交通管理部门既要承担公路交通基础设施的日常维护和建设，又要管理和组织运输工作，还要负责相应的运输市场管理以及安全监督、科研设计和相关人才培养等业务。因此，它具有点多、面广、线长、级次纵横交错等行业的特点。要管理好范围宽广、门类复杂、数量庞大的公路交通行业，必须要有专门来源的资金。国家正是根据这种需要，将逐步建立并完善公路交通规费征缴政策、措施，以促进公路交通事业的发展。

总之，随着社会经济的不断发展，公路交通规费作为发展交通事业的专项资金地位愈来愈重要。要加快公路事业的发展，使之适应社会经济发展的需要，就必须加大对公路建设的资金投入。《公路法》的出台和颁布很大程度上正是体现了以法律形式保障了公路建设资金的来源和投入。《公路法》对公路资金所作的规定主要体现在三个方面：一是把《公路管理条例》中一些行之有效的规定上升为法律，如各级人民政府财政拨款、民工建勤，专用单位投资、社会集资、贷款、收取车辆通行费等；二是对近年来国家和地方根据改革开放的方针，在实践中探索证明切实可行的做法并以法律形式予以确认，如征收用于公路建设的费用，向国内金融机构或外国金融机构贷款，出让公路收费权，并肯定了以征收燃油附加费（后修改为征收燃油税）代替征收公路养护费的改革方向；三是借鉴国外经验，鼓励国内外经济组织投资建设、经营公路，成立开发、经营公路企业，依法发行股票、公路债券。这些规定规范了公路建设的投融资方式和渠道，这样的做法明确了各级人民政府负责筹集公路建设资金的职责，有利于发挥市场机制和政府参与公路建设投融资中的作用，便于吸引社会资金、企业资金和外资参与公路建设，进一步扩大了公路建设资金渠道，完全符合八届人大四次会议通过的《纲要》所确定的“国家投资、地方筹资、社会融资、利用外资”的公路建设投融资体制的要求，将使目前公路建设资金紧张状况得到缓解。

第二节 公路交通规费征收的发展

公路交通规费的征收是随着社会历史进程的推进而发展的，尤其与社会经济的发展息息相关。公路交通规费的发展很大程度上是体现新中国社会经济不断向前推动的晴雨表。社会经济越发展，越需要加快交通基础设施建设，交通事业的发达又反过来促进经济建设。与此同时，与公路交通规费征收直接相关的车辆客体的发展也同样与经济建设、交通事业间存在互推互促关系。从中国社会经济发展的历程来看，公路交通规费中养路费的征收历史最久。

早在缘多年前的员源年，晋、冀、鲁、豫解放区的边区政府成立了边区公路管理局并颁发了《公路管理暂行草案》。曾规定：凡在公路上行驶的汽车、胶轮大车，均需缴纳牌照费，即汽车每辆每月缴纳缘元，胶轮大车每辆每月缴纳圆元（旧币），并由各行署公路局支配。这是边区政府收取公路养路费之始，也就是开创了中国公路征收养路费史的先河，这也是中国开征公路交通规费的萌芽。

新中国建国初期的员缘年猿月，原政务院就制定了“用路者养路”的政策，对汽

车、拖拉机征收公路养路费。由于受当时条件制约，征收公路养路费的方式大多以“实物”形式，即以谷物为计算标准折成人民币缴纳，东北、西北、华北及内蒙，大型汽车每月每台最低缴纳小米 1000 斤，最高缴纳 1500 斤；小型汽车每月每台最低缴纳小米 100 斤，最高缴纳 150 斤；畜力车每月每辆缴纳小米单套 100 斤，双套 150 斤，多套 200 斤。

从 1956 年到 1959 年国家将养路费分别又规定按运价的 1%、2% 计征和按费率与费额为运价的 1% ~ 2%，畜力车为 1% 以内计征养路费。

从 1960 年起，养路费规费按月、按吨（套）计征，畜力车按月按套计征，每套（一头驴或一头牛），一套（一匹马或一头骡），拖拉机按马力（二十马力折合一吨）计征养路费。

1965 年起改过去“凡行驶公路”另规定为“凡领有片证的”车辆都应缴纳养路费等。

从以上养路费的历史发展沿革不难看出，在 1950 年代，由于当时民用汽车数量少，公路养路费收入较少，只能用于维持干线日常养护和小修小补。随着工农业经济的发展，特别是 1978 年党的十一届三中全会以来实行了改革开放政策后，全国民用汽车的保有量逐年增加。此后，养路费逐渐成了我国公路建设资金的主要来源。

1985 年 1 月，国家干线公路网划定后，国务院要求各省、自治区、直辖市限期修通国家干线和省干线公路的断头路。为了解决资金不足问题，1985 年 1 月，国务院决定对所有购置车辆的单位和个人，包括国家机关和军队，一律征收车辆购置附加费，作为公路建设的一项长期稳定的资金来源，并于 1985 年 1 月发布了《车辆购置附加费征收办法》。随后，交通部、财政部、中国工商银行又联合颁发《车辆购置附加费征收办法实施细则》。1986 年 1 月交通部、国家计委、财政部联合颁发《车辆购置附加费使用管理试行办法》，对车辆购置附加费作了进一步补充规定，明确了车辆购置附加费是按照国家规定征收的公路建设专项基金，由交通部归口管理，统收统支。并要求进一步加强车辆购置附加费的使用管理，切实做到专款专用。

随着我国交通事业快速发展，通畅、发达的公路网络逐步形成，极大地方便了人民群众的生产、生活，公路运输也日显繁忙，公路养护资金需求量也日渐增加，运输管理工作亟待于进一步加强。1986 年 1 月，交通部、财政部发布《公路运输管理费征收和使用规定》，决定征收公路运输管理费，全国征收标准定为：按经营者日营业收入计征、最高不超过 1%。各省、自治区、直辖市结合本地情况，都作了具体规定。

20 世纪 80 年代以来，随着我国改革开放的深入，社会经济得到持续、稳定的发展，人民生活水平的不断提高，公路客、货运输量也大幅度增长。但交通运输的基础设施仍很的落后，远远不能适应国民经济的发展和人民物质、文化生活日益提高的需要。为了尽快改变交通运输基础设施的落后状况，一些省、自治区、直辖市经人民政府批

准，先后开征了公路客运附加费、公路货运附加费等规费，使全国的地方公路交通设施逐步得到改善，促进了公路运输事业的发展。1982年12月，为了缓解资金紧张状况，福建省决定对其境内公路经营客运的车辆，按营运里程向旅客征收交通建设基金。1985年起，国家正式开征公路客运座位附加费和货运附加费，从此公路建设又拓展了一个新的筹资渠道。

公路交通规费缘自多年的历史变迁，从无到有，从少到多，一次又一次变革，体现了党和国家对公路交通规费的高度重视。在不同的历史时期，公路交通规费征收工作得到了全国人民的理解和大力支持，也凝聚着一代又一代征稽人员的不断努力和辛勤汗水。“收之于车，用之于车”，大量公路交通规费的征集，对促进中国交通事业的发展，繁荣城乡经济发展，改善人民生活都起了积极作用。

总之，公路交通规费的征收是随着社会历史发展中交通的产生和发展而产生和变化的。经历过劳役、实物、货币三种表现形态的历史发展阶段。历代统治者造桥筑路，多“募匠民，征州县丁”并定期向民众征收粮、布、木料、砂石等物料。现在，国家仍然运用“以工代赈、民工建勤”的政策来修建县乡道路，以发展交通事业。历史发展的事实说明，利用征收交通规费来建设和维护交通基础设施，发展交通运输事业，是社会发展的必经之路。

随着现代化社会经济和交通运输业的发展，人们对公路交通的需求更为迫切，公路交通规费的征缴也进入了一个新的发展阶段。现在，公路交通规费的征收已从原来的不能定时、定率发展到基本上能定时、定率。它的完整形态（即货币形态）已经逐步取代了原始形态（即劳役形态和实物形态），公路交通规费的费种、费率、费额也日趋完善，其费种之间的分工与配合也已日趋合理。

公路交通规费作为筹集公路交通基础设施建设的养护资金的手段，已经愈来愈为社会的重视。它对一个国家的公路乃至整个国民经济的发展起着不可忽视的作用。

第三节 公路交通规费的种类与征收业务分工

一、公路交通规费的种类及征收范围

目前我国开征的公路交通规费除国家明确规定的养路费、车辆购置附加费等费种外，还包括各省、直辖市、自治区根据各自不同的实际情况开征的一些费种。归纳起来主要分为两类：一类用于公路、车站枢纽交通基础设施建设、改造、日常维护养护的专