

Ủy viên: Ông Bùi Quý, đại diện Tổng Liên đoàn lao động Việt nam,
Ông Nguyễn Khai, đại diện Văn phòng Trung ương Đảng lao động Việt nam.

III. Các Bộ, các khu, thành, tỉnh dựa theo nguyên tắc tổ chức của Hội đồng xét duyệt xếp lương trung ương mà thành lập Hội đồng xét duyệt xếp lương ở ngành, cấp mình. Ở Bộ, Hội đồng xét duyệt xếp lương giúp Bộ trưởng bảo đảm tương quan hợp lý về việc xếp lương giữa các đơn vị thuộc Bộ. Ở khu, thành, tỉnh, Hội đồng xét duyệt xếp lương giúp Ủy ban hành chính bảo đảm tương quan hợp lý về việc xếp lương giữa các đơn vị thuộc địa phương.

Thành phần tổ chức của Hội đồng xét duyệt xếp lương của các Bộ, ngành gồm: Bộ trưởng hoặc Thứ trưởng làm Chủ tịch, Giám đốc Vụ Tổ chức cán bộ, Giám đốc Vụ Lao động tiền lương (nếu có), người phụ trách công đoàn và có thể có một Giám đốc phụ trách Vụ, Cục khác.

Thành phần Hội đồng xét duyệt xếp lương ở các khu, thành, tỉnh, gồm: Chủ tịch hay Phó Chủ tịch Ủy ban hành chính làm Chủ tịch và các người phụ trách Liên hiệp công đoàn, Ty, Sở Lao động, Tài chính, Ban Tổ chức Đảng.

IV. Hội đồng xét duyệt xếp lương trung ương và các Hội đồng xét duyệt xếp lương các ngành và các địa phương sẽ hết nhiệm vụ sau khi công tác xếp lương năm 1960 hoàn thành.

V. Để giúp các Hội đồng xét duyệt xếp lương làm tròn nhiệm vụ, các tổ chức có trách nhiệm phải giải quyết tốt và kịp thời những vấn đề tồn tại như: phân loại tổ chức, quy định tiêu chuẩn, đối tượng, phương pháp tiến hành xếp lương, v.v...

Hà nội ngày 27 tháng 5 năm 1960

T.M. Hội đồng Chính phủ

Thủ tướng Chính phủ

PHẠM VĂN ĐỒNG

NGHỊ ĐỊNH số 14-CP ngày 27-5-1960 quy định thể lệ vận chuyển hàng hai chiều.

HỘI ĐỒNG CHÍNH PHỦ

Để giảm bớt tình trạng sử dụng lãng phí phương tiện vận tải và phục vụ tốt kế hoạch sản xuất, xây dựng cơ bản và lưu thông hàng hóa;

Theo đề nghị của ông Bộ trưởng Bộ Giao thông và Bưu điện;

Căn cứ vào nghị quyết của Hội đồng Chính phủ trong phiên họp hội nghị Thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 16 tháng 3 năm 1960,

NGHỊ ĐỊNH:

Điều 1. — Từ nay, tất cả các phương tiện vận tải thủy, bộ (ô tô, tàu, xà lan, ca nô, thuyền, v.v...) của xí nghiệp quốc doanh, của cơ quan, của xí nghiệp công tư hợp doanh, của hợp tác xã hay tư nhân đều phải thực hiện vận chuyển hàng hai chiều. Những loại phương tiện vận tải sau đây không thuộc phạm vi thi hành nghị định này: tàu, xe chở dầu, chở nước, xe ướp lạnh, xe cứu hỏa, cứu thương, xe phục vụ vệ sinh công cộng; tàu, thuyền, xe hoạt động thường xuyên trong nội bộ các xí nghiệp, nông trường; xe chuyên dùng cho những hoạt động như bán hàng lưu động, quay phim, chiếu phim; xe phục vụ các đoàn khảo sát, địa chất, và các phương tiện vận tải thô sơ nhỏ như xe ba-gác, xích lô, thuyền con, v.v...

Điều 2. — Đối với phương tiện vận tải của quân đội và công an nhân dân vũ trang, thì các ông Bộ trưởng Bộ Quốc phòng, Bộ Công an và Bộ Giao thông và Bưu điện sẽ cùng nhau thỏa thuận để ban bố quy định riêng.

Điều 3. — Trong phạm vi nghị định này, các phương tiện vận tải không có hàng hoặc không đủ hàng vận chuyển hai chiều, nhất thiết phải đến cơ quan Giao thông vận tải địa phương của nơi xuất phát, để xin hàng chở.

Nếu cơ quan Giao thông vận tải nơi xuất phát thiếu hàng hoặc ở quá xa, thì trên đường đi, phương tiện vận tải phải đến cơ quan Giao thông vận tải gần nhất để xin hàng chở.

Điều 4. — Mỗi phương tiện vận tải phải có một sổ hành trình (theo mẫu của Bộ Giao thông và Bưu điện) để các cơ quan Giao thông vận tải kiểm soát và chứng nhận mỗi lần đã làm đúng hoặc làm không đúng kỷ luật vận chuyển hai chiều và vi lệ gì.

Điều 5. — Khi phương tiện vận tải đến các cơ quan Giao thông vận tải xin chở hàng theo chủ trương vận chuyển hai chiều, cơ quan này có trách nhiệm giải quyết ngay đề phương tiện vận tải khỏi chờ đợi. Nếu không có hàng, thì cơ quan Giao thông vận tải không được giữ phương tiện vận tải lại.

Điều 6. — Cơ quan có hàng cần thuê chở phải thường xuyên thông báo cho cơ quan Giao thông vận tải biết tình hình chuẩn bị hàng hóa và thời gian cần được vận chuyển, để cơ quan Giao thông vận tải nghiên cứu, điều chỉnh kế hoạch vận chuyển cho ăn khớp và thực hiện tốt việc kết hợp vận chuyển hàng hai chiều.

Cơ quan có hàng không được tự ý thuê phương tiện vận tải mà không qua cơ quan Giao thông vận tải phân phối.

Trường hợp đặc biệt, nếu phương tiện vận tải đi trên đường xa cơ quan Giao thông vận tải, có chủ hàng muốn thuê chở hàng mà chưa kịp báo cáo cho cơ quan Giao thông vận tải, thì phương tiện vận tải có thể nhận chở hàng kết hợp, nhưng khi qua cơ quan Giao thông vận tải gần nhất, thì phải báo cáo và xin chứng nhận.

Điều 7.— Cơ quan có hàng phải chuẩn bị hàng hóa và lực lượng bốc hàng để khi phương tiện vận tải đến nhận hàng, thì có thể giao hàng được ngay, bất cứ ngày lễ, ngày chủ nhật và bất cứ giờ nào.

Thời gian chờ đợi, tính từ lúc phương tiện vận tải đến nơi nhận hàng cho đến lúc bắt đầu giao hàng ấn định như sau:

— 30 phút đối với ô-tô,

— 1 giờ đối với tàu, thuyền, ca nô, xà lan.

Nếu cơ quan có hàng để phương tiện vận tải chờ đợi quá thời gian đã ấn định, thì phải bồi thường phí tổn cho phương tiện vận tải ấy theo thể lệ vận tải hiện hành.

Điều 8.— Hàng ngày các cơ quan Giao thông vận tải địa phương có trách nhiệm liên hệ với các cơ quan có hàng để nắm chắc tình hình hàng hóa và kịp thời bố trí phương tiện vận chuyển, và có trách nhiệm đôn đốc các cơ quan có hàng chuẩn bị tốt việc giao nhận hàng chở kết hợp hai chiều.

Cơ quan Giao thông vận tải phải phối hợp chặt chẽ với Công an giao cảnh địa phương kiểm soát các phương tiện vận tải đi không, hoặc chở không đủ trọng tải.

Bộ Giao thông và bưu điện có trách nhiệm tăng cường cơ quan Giao thông vận tải các cấp và tổ chức hệ thống trạm vận tải trên các trục giao thông chính để đảm bảo thi hành tốt việc kết hợp vận chuyển hàng hai chiều.

Điều 9.— Chủ các phương tiện vận tải chở hàng kết hợp hai chiều được phép thu cước vận tải và huy động phí theo thể lệ hiện hành.

Điều 10.— Để dài thọ các chi phí cần thiết, cơ quan Giao thông vận tải địa phương được phép thu của chủ phương tiện vận tải một khoản thủ tục phí là 1% của tiền cước hàng hóa vận tải kết hợp hai chiều, hoặc của tiền cước hàng hóa phân phối cho phương tiện vận tải chở thêm.

Nếu chủ phương tiện vận tải tự tìm được hàng chở kết hợp hai chiều (không phải do cơ quan Giao thông vận tải phân phối) thì được miễn nộp thủ tục phí.

Điều 11.— Ủy ban hành chính địa phương (khu, thành phố, tỉnh) và cơ quan Giao thông vận tải có quyền phê bình, cảnh cáo những cá nhân hoặc tổ chức vi phạm nghị định này. Đối với những hành động vi phạm nhiều lần, gây thiệt hại lớn đến việc thực hiện kế hoạch Nhà nước, thì Ủy ban hành chính địa phương và cơ quan Giao thông vận tải có thể đưa ra truy tố trước tòa án.

Điều 12.— Ông Bộ trưởng Bộ Giao thông và bưu điện chịu trách nhiệm giải thích nghị định này và quy định chi tiết thi hành.

Điều 13.— Nghị định này thi hành kể từ ngày 1 tháng 7 năm 1960.

Hà nội, ngày 27 tháng 5 năm 1960

T.M. Hội đồng Chính phủ

Thủ tướng Chính phủ

PHẠM VĂN ĐỒNG

PHỦ THỦ TƯỚNG

CHỈ THỊ số 110-TTg ngày 16-5-1960
về việc xây dựng báo cáo quyết toán
ngân sách Nhà nước năm 1959 và chấp
hành ngân sách Nhà nước năm 1960
(Phần tổng dự toán trung ương)

Hội đồng Chính phủ, trong phiên họp ngày 1 và 2 tháng 4 năm 1960, sau khi nhận định về tình hình chấp hành ngân sách Nhà nước 1959, và thông qua dự toán Nhà nước 1960, đã đề ra nhiệm vụ cho các ngành, các cấp là phải:

1. Tiếp tục khẩn trương làm tốt và chính xác báo cáo quyết toán ngân sách nhà nước 1959, để trình Quốc hội phê chuẩn.

2. Trong quá trình chấp hành ngân sách nhà nước năm 1960, chỉ đạo chặt chẽ việc quản lý thu và chi, ra sức khai thác mọi lực lượng tiềm tàng trong nền kinh tế quốc dân, nhằm tích cực tăng thu, triệt để tiết kiệm chi.

Để thi hành nghị quyết của Hội đồng Chính phủ, Thủ tướng Chính phủ nhắc các Bộ chú trọng đặc biệt, làm tốt và tích cực một số công tác sau đây:

I. LÀM BÁO CÁO QUYẾT TOÁN NGÂN SÁCH NHÀ NƯỚC NĂM 1959

Trước hết cần nhận thức tầm quan trọng của việc làm báo cáo quyết toán hàng năm.

Báo cáo quyết toán hàng năm phải là cả một bản báo cáo kế toán và tài vụ đầy đủ, với những số liệu chính thức, xác thực, phản ánh trung thực tình hình sản xuất, kinh doanh và xây dựng cơ bản, tình hình hoạt động của các xí nghiệp, của các cơ quan, và của các ngành trong cả một năm. Báo cáo quyết toán hàng năm là tài liệu giúp những người lãnh đạo các cấp có nhận định xác đáng về tình hình quản lý kinh tế và tài chính cả năm, nhận rõ ưu điểm, đánh giá đúng khuyết điểm, nhờ đó mà có biện pháp thích hợp sửa chữa những khuyết điểm, phát huy những ưu điểm trong việc quản lý. Một đơn vị làm quyết toán, không phải chỉ là để báo cáo cho cấp trên mà chủ yếu là để kiểm điểm công tác của mình và tìm biện pháp cải tiến.

Trên cơ sở có nhận thức đúng đắn như trên, các Bộ, các đơn vị xí nghiệp cơ quan phải tiếp tục làm kỹ, tốt và đúng kỳ hạn quyết toán năm 1959 không làm qua loa đại khái.

— Các Bộ chỉ đạo các xí nghiệp và cơ quan do Bộ quản lý làm báo cáo quyết toán năm 1959, duyệt y báo cáo quyết toán cho từng đơn vị rồi tổng hợp làm báo cáo quyết toán năm 1959 của Bộ, theo những yêu cầu sau đây:

Đảm bảo chất lượng của báo cáo quyết toán bằng cách kiểm tra tinh toán kỹ lại, từ cơ sở trở lên, đối chiếu đầy đủ với các số liệu, tài liệu kế toán và thống kê.