

- Đồ dùng bằng sơn mài.
- Hương, nến, trầm.
- Tinh dầu hoa quả, tinh dầu thơm làm gia vị, mì chính.
- Rượu trắng, rượu mùi các loại sản xuất trong nước.
- Cà phê tươi, rang, bột các loại.
- Hạnh nhân, hạt tiêu, nấm hương, hạt xen.
- Thuốc lào, thuốc lá sợi, thuốc lá điếu.
- Cau khô, cau tươi.
- Tơ lụa.
- Nhạc cụ các loại.
- Bếp điện, lò sưởi, điếu, bàn là điện, đèn đun bếp.
- Đồng hồ đeo tay, đèn bàn, treo tường; ống nhòm xem văn công.
- Các loại máy ảnh, máy thu thanh, vô tuyến truyền hình, súng săn bắn, tủ ướp lạnh, máy hát, đĩa hát.
- Ô-tô du lịch, mô-tô, xe máy.
- Các loại lông thú, lông cầm, lông cừu, lông gáy ngựa, gáy lợn, lông nhân tạo.
- Các loại thú, sư tử, hổ, voi, gấu, báo, tê-giác, vượn, khỉ, bò rừng, chó sói, sơn dương, hươu nai và súc vật làm xiếc.
- Sừng hươu, nai, xương khỉ, xương hổ... để nấu cao.
- Hài cốt, linh cữu.

Bậc 1.

- Vàng, bạc, bạch kim, ngọc, ngà, châu báu, và các đồ trang trí mỹ nghệ và trang sức có bộ phận bằng các thứ đó.
- Đồ mỹ nghệ điêu khắc chạm trổ.
- Đồ dùng bằng pha lê.
- Rượu ngoại, thuốc lá, xì-gà ngoại các loại.
- Thuốc phiện.
- Tiền bạc bằng giấy hoặc bằng kim loại và các loại giấy tờ có giá trị tiền tệ: tem thư, phiếu séc...
- Đồ cờ.
- Đồ chơi bằng chất nổ, chất cháy; pháo đốt, pháo sáng, pháo hoa.
- Đồ trang sức có chất thơm, mỹ phẩm có chất thơm; nước hoa, phấn sáp, kem, son, giấy thơm, thuốc nhuộm móng tay...
- Tranh vẽ trên lụa, tranh sơn mài, sơn dầu...
- Các loại cây, chim, cá nuôi chơi cảnh.
- Các loại hàng và đồ dùng bằng len, ni, dạ, nhung, gấm vóc, nhiều, đoạn, sa-tanh...
- Các loại đồ thêu dăng-ten.
- Các loại lâm hải sản quý: vây, bóng cá, yến sào, bào ngư, long tu, sâm, nhung, quế, lộc, ngà, sừng tê giác...

CHỈ THỊ số 109 - TTg - TN ngày 26-11-1964 về việc áp dụng giá cước vận tải hàng hóa.

Từ hòa bình lập lại, giá cước vận tải hàng hóa bước đầu đã được điều chỉnh nhằm giải quyết một số bất hợp lý do chế độ cước cũ và tư tưởng cung cấp trong thời kỳ kháng chiến để lại.

Giá cước ban hành từ năm 1957 đến năm 1959 đã có tác dụng nhất định đối với việc giao lưu hàng hóa, nhưng nói chung giá cước còn cao, phức tạp, chưa kịp thời cải tiến cho phù hợp với sự phát triển của nền kinh tế quốc dân.

Theo đề nghị của Bộ Giao thông vận tải, Ủy ban Kế hoạch Nhà nước và Hội đồng Vật giá, Hội đồng Chính phủ trong phiên họp thường vụ của Hội đồng Chính phủ ngày 27 tháng 10 năm 1964 đã phê chuẩn cho ban hành các loại giá cước vận tải hàng hóa mới bằng đường sắt, đường biển, đường sông, đường ô-tô và bằng phân cấp bậc hàng hóa, để tính cước chuyên chở. Toàn bộ hệ thống giá cước mới được điều chỉnh này bắt đầu thi hành từ ngày 1 tháng 1 năm 1965.

Lần này giá cước được cải tiến một bước hạ một mức, nhằm mục đích thúc đẩy giao lưu hàng hóa, phân công và sử dụng hợp lý các loại phương tiện vận tải, khai thác hợp lý các tài nguyên thiên nhiên góp phần hạ giá thành sản phẩm xã hội nhằm trực tiếp phục vụ vào việc phát triển sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, trên cơ sở đó sẽ tăng thêm tích lũy cho Nhà nước và cải thiện thêm đời sống của nhân dân. Ngoài ra, việc điều chỉnh giá cước còn góp phần hoàn thành cải tạo xã hội chủ nghĩa đối với ngành vận tải.

Giá cước vận tải có liên quan mật thiết đến tất cả các ngành kinh tế quốc dân, Thủ tướng Chính phủ lưu ý các ông Bộ trưởng các Bộ, thủ trưởng cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ, các ông Chủ tịch Ủy ban hành chính các khu, tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương cần thực hiện tốt những điểm sau đây:

1. Ủy ban Kế hoạch Nhà nước, các Bộ, Tổng cục, Ủy ban hành chính các địa phương, các xí nghiệp, công trường; nông trường, lâm trường có trách nhiệm điều chỉnh kịp thời phí tổn lưu thông, giá thành sản phẩm và giá bán ra khi ban hành giá cước mới nhằm kịp thời phát huy hiệu quả kinh tế của việc giảm giá cước đối với hạch toán kinh tế trong từng ngành, từng xí nghiệp, thúc đẩy sản xuất và lưu thông hàng hóa phát triển.

2. Ủy ban Kế hoạch Nhà nước, Bộ Tài chính cùng Bộ Giao thông vận tải cần quy định cụ thể mức lãi đối với ngành vận tải để trình Thủ tướng Chính phủ quyết định. Phần chênh lệch (giá cước — giá thành kế hoạch và lãi xí nghiệp) phải nộp lại cho ngân sách Nhà nước. Ngoài ra Ủy ban Kế hoạch Nhà nước, Bộ Tài chính cần có biện pháp chặt chẽ đối với các Bộ, các ngành, các xí nghiệp về kế hoạch giá thành, mức lãi, mức dư phải trả lại ngân sách nhằm khắc phục tình trạng giảm thu ở khâu vận tải nhưng không kịp thời giảm chi ở những khâu khác do tác động của việc giảm giá cước.

3. Ngoài những giá cước đã phê chuẩn theo nghị định số 170-CP ngày 26 tháng 11 năm 1964, Bộ Giao thông vận tải sẽ quy định quy tắc giá cước; Bộ Giao thông vận tải phối hợp với Ủy ban Kế hoạch Nhà nước, Bộ Tài chính và các cơ quan chủ hàng chủ yếu xây dựng thể lệ về phụ phí và tiền phạt trình Thủ tướng Chính phủ quyết định.

4. Giá cước lần này mới điều chỉnh một bước với một mức nhất định. Khi Nhà nước ban hành chính sách giá cả mới về nguyên liệu, nhiên liệu, vật liệu có liên quan đến việc hạ giá thành vận tải, thì Bộ Giao thông vận tải cần phải tiếp tục lập phương án đưa ra Hội đồng Vật giá xét và trình Chính phủ hạ thêm giá cước. Ngoài ra, ngành giao thông vận tải cần tiếp tục cải tiến quản lý kinh doanh, nâng cao năng suất lao động, thực hiện liên hiệp vận chuyển và giao nhận hàng hóa tại kho... nhằm không ngừng hạ giá thành vận tải, tạo cơ sở để hạ giá cước sau này.

5. Các cơ quan có phương tiện vận tải riêng hoạt động trên các luồng đường (thủy, bộ) đã quy định đều phải thi hành thống nhất giá cước do Trung ương hoặc Ủy ban hành chính địa phương ban hành. Trường hợp phí vận tải của phương tiện riêng nói trên thấp hơn giá cước quy định thì dùng phí vận tải đó để hạch toán kinh tế.

6. Các Ủy ban hành chính khu, tỉnh; thành phố trực thuộc trung ương sẽ điều chỉnh hạ thấp và ban hành giá cước địa phương như: giá cước vận tải thô sơ đường bộ (xe bò, xe ngựa, xe ba-gác, xích-lô, xe đạp thồ, ngựa thồ...), cước xếp dỡ, cước thuyền đi trên các sông khó hơn sông thuộc khu vực II, cước ô-tô chạy trên các loại đường khó hơn đường loại 5; theo công thức và giá chi đạo của Bộ Giao thông vận tải.

Các Ủy ban hành chính cần chú ý lãnh đạo thực hiện giá cước do trung ương cũng như do địa phương ban hành, chú ý giúp đỡ các hợp tác xã vận tải về mặt cải tiến kinh doanh để

hạ giá thành và giảm giá cước vì hiện nay cước vận tải thô sơ và cước xếp dỡ còn rất cao. Chú ý đến việc bán cung cấp nguyên liệu, vật liệu; phụ tùng, nhất là gỗ và các vật liệu đóng thuyền cho các hợp tác xã vận tải như đã nêu trong chỉ thị số 94-TTg ngày 24 tháng 9 năm 1963 của Thủ tướng Chính phủ.

7. Các ngành, các cấp, các cơ quan chủ hàng phải nghiêm chỉnh thi hành các loại giá cước; các quy tắc, thể lệ về cước đã phê chuẩn, không được tùy tiện tăng giảm. Chú ý thực hiện đầy đủ các chế độ, hợp đồng vận tải; và các điều lệ vận tải đã ban hành, đẩy mạnh công tác vận tải được nhanh chóng và kịp thời.

Hà-nội, ngày 26 tháng 11 năm 1964.

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó thủ tướng

LÊ THANH NGHỊ

CÁC BỘ

BỘ CÔNG NGHIỆP NHE

THÔNG TƯ số 306-BCNNh-CBLĐ ngày 17-11-1964 quy định chế độ đối với cán bộ đi công tác ở xí nghiệp.

Để thực hiện tốt công tác quản lý sản xuất cũng như đi sâu nghiên cứu và chỉ đạo thực hiện các chủ trương, chính sách của Nhà nước và của Bộ; các cơ quan chung quanh Bộ cần tăng cường đưa cán bộ đi sát các xí nghiệp để phục vụ tốt cho công tác và sản xuất tuy vậy nội dung công tác của từng loại cán bộ đều có những yêu cầu khác nhau. Có cán bộ đi xí nghiệp nghiên cứu thực tế sản xuất để xây dựng những chính sách, chế độ quy định chung về kỹ thuật, nghiệp vụ để phục vụ cho yêu cầu của toàn ngành; có cán bộ đi kiểm tra thực hiện các chủ trương và kế hoạch công tác của Bộ giao cho xí nghiệp; cũng có cán bộ đi xí nghiệp chỉ cần nắm và tổng hợp tình hình hoặc truyền đạt quyết định cấp trên về một vấn đề cụ thể.

Chế độ cán bộ các cơ quan chung quanh Bộ đi sát các xí nghiệp được Bộ quy định trong thông tư số 177-BCNN-CBLĐ ngày 17-7-1964 đã được các nơi thực hiện. Kết quả trên đã giúp cho Bộ nắm được tình hình để chỉ đạo các xí nghiệp được tốt, song cũng còn thiếu sót

9671375

www.ThuVienPhapLuat.com * Tel: +84-8-3845 6684