

lập công thường kỳ 6 tháng đầu năm và 6 tháng cuối năm 1968 hoặc sau mỗi đợt thi đua, mỗi khi hoàn thành thắng lợi nhiệm vụ quan trọng, đột xuất kết hợp chặt chẽ với các đợt bình bầu thi đua của đơn vị. Cần chú trọng chỉ đạo tốt khâu lập công, trong xây dựng và thực hiện kế hoạch Nhà nước, thúc đẩy mạnh mẽ việc cải tiến kỹ thuật, cải tiến tổ chức lao động, tăng năng suất lao động, năng suất trồng trọt, chăn nuôi. Cần hướng dẫn các đơn vị cơ sở hướng dẫn việc báo công, lập công đáp ứng yêu cầu đầy mạnh sản xuất, công tác, thực hiện tốt kế hoạch của đơn vị, của ngành mình và tạo điều kiện vật chất, kỹ thuật cho quần chúng thi đua lập công mới cao hơn.

Đầy mạnh hơn nữa phong trào thi đua trong các cơ quan quản lý sản xuất, cơ quan nghiệp vụ hành chính của các Bộ, Tỉnh cục, các sở, ty; động viên cán bộ và nhân viên ra sức thi đua phục vụ tốt cho phong trào thi đua của các đơn vị cơ sở trong ngành.

Việc đầy mạnh phong trào thi đua ở miền núi có ý nghĩa rất quan trọng để tăng cường tiềm lực kinh tế và quốc phòng ở miền núi và thực hiện tốt chính sách dân tộc của Đảng. Ban Thi đua trung ương cần phối hợp với các cơ quan có trách nhiệm, các ngành đề có kế hoạch và biện pháp thiết thực giúp cho các tinh ở miền núi phát triển phong trào thi đua được đều khắp và liên tục.

Trong việc chỉ đạo và tổ chức thi đua, các cơ quan Nhà nước và các đoàn thể công đoàn, thanh niên, phụ nữ... cần có sự phối hợp chặt chẽ, thống nhất với nhau trong mọi chủ trương và kế hoạch tiến hành. Bộ máy ban thi đua của các ngành và các địa phương cần được kiện toàn, căn chỉnh một cách hợp lý biên chế của các cơ quan trong từng ngành và địa phương, bổ sung cán bộ cho ban thi đua các cấp, bồi dưỡng cho anh chị em về lý luận và nghiệp vụ thi đua, tạo điều kiện thuận lợi cho anh chị em làm tốt công tác.

Các cấp ủy Đảng nhất là chi ủy và Đảng ủy cơ sở, cần quan tâm tăng cường đầy đủ việc lãnh đạo phong trào thi đua của quần chúng:

Yêu cầu các ngành, các cấp nghiên cứu kỹ chi thị này, kết hợp với việc tổng kết phong trào thi đua năm 1967 mà vạch ra kế hoạch và biện pháp đầy mạnh phong trào thi đua trong từng ngành, từng địa phương tiến lên bước mới, phát triển mạnh mẽ và vững chắc ngay từ đầu năm 1968, đạt kết quả tốt trong sản xuất và

chiến đấu, bảo đảm hoàn thành thắng lợi kế hoạch Nhà nước năm 1968, góp phần vào thắng lợi chung trong sự nghiệp chống Mỹ, cứu nước và xây dựng chủ nghĩa xã hội.

Hà-nội, ngày 24 tháng 1 năm 1968

K.T. Thủ tướng Chính phủ

Phó thủ tướng

LÊ THANH NGHỊ

CÁC BỘ

BỘ TÀI CHÍNH

THÔNG TƯ số 004 - TT/HCVX ngày

6-1-1968 quy định chế độ phụ cấp cho cán bộ, công nhân, viên chức khi đi công tác ở trong nước (công tác phí).

Kính gửi : Các Bộ, cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ, Các đoàn thể ở trung ương, Các Ủy ban hành chính khu, tỉnh, thành phố.

Chế độ công tác phí do Bộ Tài chính ban hành từ năm 1957 đã được sửa đổi hoặc bổ sung nhiều lần. Nhưng đến nay, trong tình hình mới, một số quy định trước đây không còn phù hợp nữa. Mặt khác, những văn bản về chế độ công tác phí có nhiều và rất tản mạn, nên các cơ quan, đơn vị và cán bộ, công nhân, viên chức khó nắm được hết trong khi thi hành.

Tại chí thị số 75-TTg/CN ngày 30-6-1965, Thủ tướng Chính phủ đã quyết định phương hướng sửa đổi chế độ công tác phí cho phù hợp với tình hình mới. Căn cứ chí thị nói trên, sau khi nhất trí với Bộ Lao động và Tổng công đoàn Việt-nam, và được Phủ Thủ tướng thông qua (công văn số 2872-TN ngày 8-12-1967), Bộ Tài chính quy định lại toàn bộ chế độ phụ cấp áp dụng cho cán bộ, công nhân, viên chức (dưới đây viết tắt là CNVC) đi công tác ở trong nước (gọi tắt là công tác phí) như sau :

I. Ý NGHĨA, MỤC ĐÍCH

Công tác phí là một khoản tiền Nhà nước phụ cấp cho CNVC khi đi công tác (trong nước) để:

— Trả tiền thuê phương tiện chuyên chở bản thân và hành lý cần thiết phải mang theo phục vụ cho công tác;

— Bù một phần những khoản phải chi tiêu thêm ở dọc đường, tổn kém hơn lúc ở cơ quan hay ở nhà, như ăn cơm hàng, giải khát, trả tiền trọ, v.v...;

— Bù một phần hao mòn xe tư nếu dùng xe tư để đi công tác.

Công tác phí gồm có :

- Phụ cấp tiền tàu xe,
- Phụ cấp đi đường,
- Phụ cấp lưu trú, tạm trú,
- Phụ cấp hao mòn xe tư dùng đi công tác.

Dưới đây lần lượt quy định nguyên tắc thanh toán từng khoản phụ cấp nói trên.

II. PHỤ CẤP TIỀN TÀU XE

Được thanh toán, theo thực chi, tiền tàu xe và cước phí hành lý được phép mang theo (xe đạp, vật dụng cần thiết cho công tác) bằng các phương tiện công cộng của Nhà nước, hoặc đã được Nhà nước quản lý và quy định giá cước vận chuyển như : xe lửa, xe điện, ô tô, xe tắc-xi, ca-nô, tàu thủy, phà, đò ngang.

III. PHỤ CẤP ĐI ĐƯỜNG

Do tình hình đường sá ở miền xuôi và miền núi khác nhau và để khuyến khích người đi công tác đi khăn trương, rút ngắn thời gian đi đường, cách tính phụ cấp đi đường ở miền xuôi so với miền núi có khác nhau.

A. Cách tính và nguyên tắc thanh toán phụ cấp đi đường ở miền xuôi.

1. Ở miền xuôi, phụ cấp đi đường tính theo độ dài của chặng đường đã đi và tùy theo loại phương tiện sử dụng, căn cứ vào bảng giá biếu dưới đây, áp dụng chung cho các loại đường, không phân biệt đi ban ngày hay ban đêm, không kẽ có ăn cơm trong hay ngoài cơ quan và cũng không phân biệt chức vụ của người đi công tác (xem thí dụ 1, mục I, phần phụ lục).

Phương tiện	Mức phụ cấp một kilômét
— Đi bộ	0đ045 (bốn xu rưỡi)
— Xe đạp (không phân biệt xe công hay xe tư)	0đ02 (hai xu)
— Mô tô, xe đạp máy (không phân biệt xe công hay tư)	0đ01 (một xu)
— Ca-nô, tàu thủy : đi biển đi sông	0đ02 (hai xu) 0đ015 (một xu rưỡi)
— Xe lửa, xe điện, ô tô công cộng	0đ008 (tám phần mười xu)
— Ô tô cơ quan hoặc do cơ quan thuê (kè cả du lịch và vận tải)	0đ007 (bảy phần mười) xu
— Đi xe ngựa, đi thuyền (đò dọc) và các phương tiện khác :	hưởng phụ cấp đi đường như quy định đối với đi bộ; người đi công tác không được thanh toán riêng tiền chuyên chở (coi như đã gộp trong số phụ cấp đi bộ).

2. Di công tác trong một ngày ở miền xuôi, phải đạt các mức tối thiểu dưới đây mới hưởng phụ cấp đi đường. Phụ cấp tính kè từ kilômét đầu (xem thí dụ 2, 3, 4, mục I, phần phụ lục).

Phương tiện	Mức tối thiểu phải đạt được trong một ngày. Phụ cấp tính từ kilômét đầu	
	Trường hợp đi một lượt	Trường hợp cả đi và về trong ngày (hoặc các quãng đường đã đi trong ngày cộng lại)
— Đi bộ	8 km	12 km
— Xe đạp (công hay tư)	20 —	30 —
— Mô tô, xe đạp máy công hay tư)	40 —	60 —
— Ca-nô, tàu thủy : đi biển đi sông	30 — 30 —	45 — 45 —
— Xe lửa, xe điện, ô tô công cộng	50 —	75 —
— Ô tô cơ quan hoặc do cơ quan thuê (kè cả du lịch và vận tải)	60 —	90 —

3. Trường hợp trong một ngày, đi bằng nhiều loại phương tiện (mức phụ cấp/kilômét khác nhau), nếu mỗi quãng đường đi bằng các phương tiện khác nhau đều dưới mức tối thiểu, thì chỉ tính phụ cấp đi đường theo phương tiện đạt được độ dài từ một nửa mức tối thiểu nói trên trở lên (xem thí dụ 5, 6, 7, mục I, phần phụ lục).

4. Đi công tác trong phạm vi khu vực nội thành một thành phố hay trong phạm vi một thị xã, thị trấn (kể cả từ nội thị ra ngoại thị), không được hưởng phụ cấp đi đường, dù các quãng đường đi được trong ngày cộng lại cao hơn mức tối thiểu quy định.

Riêng ở các thành phố, đi từ nội thành ra ngoại thành và ngược lại thì cũng được hưởng phụ cấp đi đường như quy định chung.

B. Cách tính và nguyên tắc thanh toán phụ cấp đi đường ở miền núi.

1. Ở miền núi, phụ cấp đi đường tính theo chặng đường (do Ủy ban hành chính tỉnh quy định), không kèm có ăn cơm trong hay ngoài cơ quan và cũng không phân biệt đi ban ngày hay ban đêm.

Các định suất phụ cấp đi đường ở miền núi nói chung, được ấn định như sau :

Vùng thấp.

— Chặng đường đi hết 1 ngày được phụ cấp 1đ20;

— Chặng đường đi hết 1/2 ngày được hưởng phụ cấp 0đ60.

Vùng cao :

— Chặng đường đi hết 1 ngày được hưởng phụ cấp 1đ60;

— Chặng đường đi hết 1/2 ngày được hưởng phụ cấp 0đ80.

Tuy nhiên, ở vùng cao, nơi nào có đường sá thuận tiện như ở vùng thấp, thì chỉ tính phụ cấp đi đường theo định suất 1đ20/ngày. Ủy ban hành chính tỉnh quy định những đường nào ở vùng cao được coi là thuận tiện như ở vùng thấp.

2. Ở miền núi, đi công tác bằng ngựa tư được tính phụ cấp đi đường theo chặng đường như đi bộ, và người có ngựa tư không được linh khoán phụ cấp nào khác để chi phí cho ngựa.

3. Ở vùng thấp, đối với những nơi có điều kiện đi lại thuận tiện như miền xuôi, Ủy ban hành chính các tỉnh miền núi có thể quyết định cho áp dụng cách tính phụ cấp đi đường của miền xuôi, nhưng phải báo cho Bộ Tài chính biết.

C. Một số quy định áp dụng chung cho cả miền xuôi và miền núi.

1. Đi công tác từ miền xuôi lên miền núi (hay ngược lại), thì tính phụ cấp đi đường cho chặng đường từ nơi đi đến nơi đến cũng như chặng đường về theo cách tính của nơi đi.

Trong thời gian ở địa phương nơi đến, nếu đi công tác xuống huyện, xã trong địa phương, thì tính phụ cấp đi đường theo cách tính của địa phương (xem thí dụ 8, mục I, phần phụ lục).

2. Đi công tác từng đoàn, nếu có đem theo người phục vụ nấu ăn, thì không tính phụ cấp đi đường như quy định trên đây, mà cứ mỗi ngày đi trên đường thì mỗi người trong đoàn được phụ cấp 0đ40 (nửa ngày 0đ20).

Đi đoàn nhưng không có người phục vụ đi theo đề tờ chức việc ăn uống tập thể ở dọc đường thì được hưởng phụ cấp đi đường như quy định chung ở trên.

3. Phụ cấp đi đường khi đi lưu động thường xuyên:

a) CNVC phải lưu động thường xuyên, tức là mỗi tháng trung bình từ 16 ngày trở lên, để làm công tác ngoài trụ sở chính trong một khu vực nhất định, xa cơ quan trên 6km nếu là đi bộ, hoặc trên 15km nếu là đi xe đạp, thì mỗi ngày đi lưu động được hưởng phụ cấp đi đường như sau, không kèm có ăn cơm trong hay ngoài cơ quan

— Ở miền xuôi và vùng miền núi thấp :

0đ40 một ngày,

0đ20 nửa ngày.

— Ở vùng miền núi cao :

0đ80 một ngày,

0đ40 nửa ngày.

Nếu đi công tác bất thường ra ngoài khu vực nhất định nói trên thì được tính phụ cấp đi đường theo quy định chung.

Thủ trưởng cơ quan, xí nghiệp quy định những người nào trong cơ quan thuộc đối tượng nói trên.

b) CNVC làm công tác lưu động thường xuyên đã hưởng phụ cấp lưu động, tính theo tỷ lệ phần trăm lương chính (thí dụ : các đoàn, đội thăm dò địa chất), thì khi đi lưu động thường xuyên thôi không hưởng phụ cấp đi đường như quy định ở điểm a) trên đây.

4. Phụ cấp đi đêm :

Đi công tác ban đêm, kèm cả ở miền xuôi và ở miền núi, nếu đi từ 3 tiếng trở lên trong khoảng thời gian từ 22 giờ đến 5 giờ sáng, ngoài phần hưởng phụ cấp đi đường, còn được phụ cấp mỗi đêm :

— 0đ60 đối với trường hợp đi bộ ;

— 0đ50 đối với trường hợp đi xe đạp, mô tô hay xe đạp máy và đi ngựa (ngựa cưỡi),

— 0đ30 đối với trường hợp đi bằng các phương tiện khác (ô tô, xe lửa...).

Riêng công nhân lái xe ô tô của cơ quan, phải lái xe đi công tác đường dài vào ban đêm như trên thì hưởng mức 0đ50 (xem thí dụ 9, mục I, phần phụ lục).

5. Phụ cấp đi đường của giao thông viên cơ quan :

9672536

Giao thông viên cơ quan đi liên lạc thường xuyên trên những chặng đường trong một khu vực nhất định, được hưởng phụ cấp đi đường như sau :

- Đi bộ : 0đ30 cho mỗi 20km
- Đi xe đạp (công hay tư) : 0đ30 cho mỗi 40km

Khoản phụ cấp này được thanh toán vào cuối tháng, căn cứ vào số kilômét thực tế đã đi từng ngày trong tháng công lại, ngày nào đi (kè cả đi và về) từ 6km trở xuống (nếu đi bộ) hoặc 15km trở xuống (nếu đi xe đạp) thì không tính (xem thí dụ 10, mục I, phần phụ lục).

Nếu đi công tác bất thường ra ngoài khu vực nhất định nói trên, thì giao thông viên cơ quan hưởng phụ cấp đi đường theo quy định chung.

IV. PHỤ CẤP LUU TRÚ, TẠM TRÚ

Khác với khi đi đường đã hưởng phụ cấp đi đường nói tại mục III trên đây, trường hợp lưu lại ở nơi đến công tác hoặc trường hợp bắt buộc phải tạm dừng lại ở một nơi trên dọc đường đi, mà phải ăn ngủ ở hàng quán, CNVC được hưởng khoản phụ cấp để bù đắp một phần chi phí về ăn uống và nghỉ trọ, nếu có. Tùy trường hợp, khoản phụ cấp đó gọi là phụ cấp lưu trú hay phụ cấp tạm trú quy định như sau:

1. Phụ cấp lưu trú.

Nguyên tắc là CNVC đi công tác nhất thiết phải dựa vào cơ quan nơi đến để có chỗ ăn ở, và cơ quan đó có trách nhiệm sắp xếp chỗ ăn, ở chu đáo, đề bảo đảm sức khỏe và an toàn cho CNVC và giữ bí mật công tác. Vì vậy, vấn đề phụ cấp lưu trú không đặt ra mà chỉ riêng có hai trường hợp sau đây mới được hưởng phụ cấp lưu trú : CNVC từ các tỉnh khác đến để mua hàng hay tiếp liệu tại các thành phố và thị xã lớn, hoặc đến để khám bệnh hay điều trị ở Hà-nội, ở các bệnh viện khu vực mà phải ở ngoại trú, nếu không dựa được vào cơ quan (cùng hay khác ngành) tại nơi đến để có chỗ ăn, ở, thì được phụ cấp lưu trú mỗi ngày 0đ60 (nửa ngày 0đ30). Nếu phải ngủ trọ ở hàng quán thì được thanh toán tiền trọ theo thực chi, nhưng nhiều nhất cũng không được vượt quá giá chi đạo của mậu dịch : hiện nay là 0đ40 một đêm (đối với quán trọ của hợp tác xã) hoặc 0đ50 một đêm (đối với nhà trọ của Mậu dịch quốc doanh).

Chú ý : Những trường hợp sau đây không được phụ cấp lưu trú và tiền trọ :

- Đi mua hàng tiếp liệu hoặc đi khám bệnh, điều trị ở bệnh viện trong phạm vi một tỉnh ;
- Cơ quan bố trí được chỗ ăn, ở, nhưng tự ý ra ăn, ở bên ngoài ;
- Cứa hàng tiếp liệu hoặc bệnh viện đã sơ tán về nông thôn.

Mức phụ cấp lưu trú và tiền trọ trên đây áp dụng thống nhất cho tất cả các địa phương. Thời gian hưởng phụ cấp lưu trú mỗi lần nhiều nhất là 4 ngày. Từ ngày thứ năm trở đi, không có phụ cấp lưu trú nữa, nhưng được hưởng phụ cấp khu vực hoặc chênh lệch về phụ cấp khu vực, theo như quy định tại thông tư số 16-TT/LB ngày 11-7-1960 của liên Bộ Nội vụ — Lao động, và, nếu còn phải nghỉ trọ, thì vẫn được thanh toán tiền trọ như đã nói ở trên.

2. Phụ cấp tạm trú.

a) Đi công tác từ địa phương này sang địa phương khác, nếu phải dừng lại ở dọc đường vì đợi tàu xe, đò phà, bị bão lụt, ốm đau, tai nạn hay vì chiến sự..., thì trong thời gian phải dừng lại, người đi công tác được hưởng phụ cấp tạm trú mỗi ngày 0đ60 (nửa ngày 0đ30). Nếu có nghỉ trọ ở hàng quán thì cũng được thanh toán tiền trọ như quy định đối với trường hợp lưu trú (xem thí dụ 1, mục II, phần phụ lục).

b) Trong một ngày mà phải dừng lại nhiều lần, được cộng các thời gian bị dừng để tính phụ cấp tạm trú :

- Cứ 4 tiếng trở lên được tính nửa ngày phụ cấp (0đ30) ;
- Cứ 8 tiếng trở lên được tính một ngày phụ cấp (0đ60).

c) Đi công tác từng đoàn có đem theo người phục vụ nấu ăn, không hưởng phụ cấp tạm trú, nhưng được thanh toán tiền trọ (nếu có) theo quy định chung.

d) Về công tác ở nông thôn, đi từ xã này sang xã khác, không được tính phụ cấp tạm trú.

Ở những nơi vì tình hình phòng không nên có chặng đường chỉ đi được ban đêm, ban ngày phải nghỉ, thì thời gian nghỉ lại ban ngày không kè là tạm trú (xem thí dụ 2, mục II, phần phụ lục).

V. PHỤ CẤP HAO MÒN XE TỰ DÙNG ĐI CÔNG TÁC

CNVC các cơ quan, xí nghiệp không kè trong hay ngoài biên chế, khi dùng xe đạp tư, xe mô tô hay xe đạp máy tư (kè cả trường hợp mượn xe của người khác) để đi công tác, đều được phụ cấp hao mòn xe theo quy định dưới đây :

1. Phụ cấp hao mòn xe đạp tư.

a) Trường hợp dùng xe không thường xuyên :

— CNVC công tác tĩnh, thỉnh thoảng mới dùng xe đạp tư để đi công tác, nếu một ngày đi trên 10 km (kè cả đi và về), thì được hưởng phụ cấp hao mòn xe theo các mức như sau, tính từ kilômét đầu :

đường nhựa (loại 1) : 0d015 một km
đường đá, đất (loại 2) : 0d025 —
đường khu vực

muối và miền núi (loại 3) : 0d03 —

— Việc phân loại đường trong từng địa phương do Ủy ban hành chính tỉnh, thành phố quy định.

— Đi công tác từng đợt nhiều ngày liền, được cộng tất cả số kilômét đã đi trong thời gian đó để tính phụ cấp hao mòn xe, mặc dù có ngày đi không quá 10 km.

Đi trên loại đường nào thì tính phụ cấp hao mòn xe theo mức phụ cấp kilômét của loại đường đó (xem thí dụ 1, mục III phần phụ lục).

b) Trường hợp dùng xe thường xuyên:

— CNVC thuộc loại lưu động, nội dung công tác ổn định, tháng nào cũng dùng xe đạp tư đi công tác và đạt một mức kilômét trung bình nhất định, được hưởng phụ cấp hao mòn xe khoán tháng, căn cứ vào giá biều chung dưới đây để tính :

Loại đường	Mức phụ cấp tháng (từ 70km đến 100km đầu)	Được tính thêm cho mỗi 50km đi tiếp sau
Loại 1	1đ00	0đ50
— 2	1đ70	0đ80
— 3	2đ00	1đ00

Chú thích :

Không đặt mức phụ cấp tháng cho những trường hợp đi dưới mức trung bình 70km trong một tháng : đối với các trường hợp này, phụ cấp hao mòn xe vẫn tính theo số kilômét thực tế đã đi như quy định ở điểm a).

Về phần tính thêm cho mỗi 50km đi tiếp sau, các ngành và các địa phương có thể quy định các mức phụ cấp cho những trường hợp đi lè chua đến 50km, nhưng phải thấp hơn mức phụ cấp chung ổn định trong giá biều (thí dụ : theo giá biều, đi 150km trên đường loại 2 được phụ cấp $1đ70 + 0đ80 = 2đ50$ mỗi tháng, nên đối với các trường hợp đi trung bình 120km, 130km... thì chỉ được quy định khoảng 2đ, 2đ20...).

Hàng tháng, thường phải đi trên loại đường nào nhiều nhất, thì quy định tiền phụ cấp tháng theo mức phụ cấp/km của loại đường đó cho giản tiện (không tính riêng từng loại đường rồi gộp lại để định mức phụ cấp tháng) (xem thí dụ 2, mục III, phần phụ lục).

Đã hưởng phụ cấp tháng có tính chất cố định thì dù mỗi tháng mức kilômét thực tế đã đi có hơn kém đôi chút (trên dưới 50km) cũng không phải định mức lại; trừ các trường hợp sau đây :

— lúc đầu nhận định chưa sát,

— trong tháng có nghỉ phép hoặc nghỉ ốm lâu ngày,

— trong tháng có đi công tác thêm các chặng đường ngoài khu vực hoạt động thường xuyên, do đó làm tăng hoặc giảm nhiều mức kilômét trung bình đã dùng làm cơ sở đề định mức phụ cấp tháng (xem thí dụ 3, mục III, phần phụ lục).

Trong bất cứ trường hợp nào, người có xe đạp tư dùng đi công tác cũng không được vừa hưởng phụ cấp tháng, vừa linh phụ cấp tính theo số kilômét thực tế của mỗi lần đi.

Riêng đối với trường hợp đang hưởng phụ cấp tháng mà có tháng bắt thường phải di các chặng đường xa, thì tháng đó thôi không linh phụ cấp tháng, mà được tính phụ cấp theo số kilômét thực tế đã đi như quy định ở điểm a) (xem thí dụ 4, mục III, phần phụ lục).

— Đối với CNVC chúc mà nội dung công tác không ổn định, có tháng đi nhiều, có tháng đi ít, không thể tìm ra căn cứ để tính khoản phụ cấp tháng như trên, thì căn cứ vào số kilômét thực tế đã đi mỗi tháng để tính phụ cấp hao mòn xe như quy định ở điểm a).

c) Dùng xe đạp tư đi công tác trên chặng đường có xe lửa hoặc ô tô công cộng.

Trường hợp tiền phụ cấp đi đường và phụ cấp hao mòn xe cộng lại mà không bằng số tiền được thanh toán nếu đi xe lửa hoặc ô tô công cộng (bao gồm phụ cấp đi đường, vé người và cước phi xe đạp tư, nếu cơ quan cho mang xe đạp theo), thì người đi công tác được hưởng phụ cấp tiền tàu xe và phụ cấp đi đường như đi xe lửa hoặc ô tô công cộng (xem thí dụ 5, mục III, phần phụ lục).

Quy định này không áp dụng đối với trường hợp đã hưởng phụ cấp hao mòn xe khoán tháng (vì tính toán phức tạp mà số tiền được linh thêm không đáng bao nhiêu).

d) Thường xuyên dùng xe đạp tư để chuyên chở hàng hóa hoặc các vật dụng của cơ quan, xí nghiệp bằng xe đạp tư, ngoài phần hưởng phụ cấp hao mòn xe quy định tại điểm b) trên đây, còn được phụ cấp thêm :

— nếu chở nặng từ 15kilôgam đến 30kilôgam: 30% mức phụ cấp tháng,
— nếu chở nặng trên 30kilôgam: 40% mức phụ cấp tháng. (xem thí dụ 6, mục III, phần phụ lục).

Trường hợp chuyên chở bất thường từng chuyến một thì không tính phần phụ cấp thêm về hao mòn xe.

2. Phụ cấp hao mòn xe mô tô (hoặc xe đạp máy) tư.

a) Cán bộ từ chuyên viên 2, chủ nhiệm các công ty thương nghiệp cấp I, trưởng, phó ty, giám đốc xí nghiệp loại 1, loại 2, giám đốc bệnh viện tinh trở lên, có xe mô tô, xe đạp máy tư dùng đi công tác, được hưởng phụ cấp hao mòn xe (phụ cấp này đã có bao gồm cả tiền xăng, dầu) tính theo kilômét, không phân biệt loại đường như sau :

Đi trong thành phố, thị xã và các vùng lân cận:

— mô tô : 0đ055 một kilômét

— xe đạp máy : 0đ04

Tiền phụ cấp nói trên được thanh toán sau mỗi tháng, căn cứ vào số kilômét thực tế đã đi trong tháng ; không có chế độ phụ cấp khoản hàng tháng như đối với người đi xe đạp.

Đi ra ngoài thành phố, thị xã:

Mỗi lần đi công tác xa (ngoài thành phố, thị xã) : từ 40km trở lên một lượt, hoặc từ 60km trở lên cả đi lăn về, được tính phụ cấp hao mòn xe theo mức sau đây :

— mô tô : 0đ065 một kilômét

— xe đạp máy : 0đ05

Đi ra ngoài thành phố, thị xã, nếu xe có đèo thêm người cùng đi công tác, thì phụ cấp được tăng thêm 0đ015/km cho mỗi loại xe (xem thí dụ 7, mục III, phần phụ lục).

Nếu đi ra ngoài thành phố, thị xã nhưng chưa đạt các mức kilômét nói trên, thì hưởng phụ cấp hao mòn xe theo mức quy định như đi trong thành phố, thị xã.

b) Đối với những cán bộ, nhân viên khác, dưới các chức vụ nói ở điểm a), trong trường hợp khẩn cấp mà dùng xe mô tô hay xe đạp máy tư đi công tác ra ngoài thành phố, thị xã (để khỏi phải dùng xe ô tô của cơ quan), do thủ trưởng cơ quan, xí nghiệp quyết định, thì cũng được hưởng phụ cấp hao mòn xe mô tô theo mức quy định ở trên.

Nếu không được thủ trưởng duyệt thì hưởng phụ cấp hao mòn xe như trường hợp dùng xe đạp.

VI. ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

1. Thủ thức ứng trước và thanh toán tiền công tác phí.

— Tùy theo độ dài chặng đường và thời gian đi trên đường, CNVC đi công tác được ứng trước tiền mua vé tàu xe và một phần phụ cấp đi đường.

Nói chung, không ứng trước tiền phụ cấp hao mòn xe tư mà chờ khi người đi công tác về sẽ thanh toán theo thực tế. Tuy nhiên, đối với trường hợp đi xa và lâu ngày, có thể xét và

ứng trước một phần phụ cấp hao mòn xe (để người đi công tác có điều kiện thuê sửa chữa ở dọc đường khi cần thiết).

— Sau mỗi lần đi công tác, khi trở về cơ quan, người đi công tác nộp giấy đi đường và các chứng từ cần thiết (vé tàu xe, biên lai tiền tro, bản tự kê khai...) để cơ quan thanh toán tiền công tác phí theo như chế độ đã quy định.

2. Chứng nhận và tự khai.

— Giấy đi đường (theo mẫu kèm) (1) là cơ sở để thanh toán các khoản phụ cấp cho công nhân, viên chức khi đi công tác.

(Chú ý : Đề tiết kiệm giấy, cần sử dụng hết các giấy đi đường sẵn có in theo mẫu cũ. Sau này, nếu phải in thêm giấy mới, sẽ theo mẫu quy định trong thông tư này).

Các cơ quan nơi đi, nơi đến có trách nhiệm ghi đầy đủ những điểm cần thiết vào giấy đi đường (ngày giờ đi, đến, phương tiện sử dụng, độ dài chặng đường, định suất phụ cấp đi đường được hưởng nếu là ở miền núi, đi trên loại đường nào nếu có dùng xe đạp tư...), ký tên và đóng dấu chứng nhận, để làm căn cứ thanh toán. Đối với cơ quan nơi đi, việc chứng nhận trên giấy đi đường nên giao cho cấp phụ trách trực tiếp quản lý cán bộ đi công tác (như trưởng, phó phòng...) chịu trách nhiệm ghi đề sát với tình hình thực tế.

— Trường hợp phải tạm trú trên dọc đường, nếu không tiện xin chứng nhận thì người đi công tác cần ghi rõ và cơ quan sẽ căn cứ vào sự kê khai tự giác của công nhân, viên chức mà xét thanh toán.

— Đối với công nhân, viên chức có xe đạp tư dùng đi công tác (kè cả những đối tượng có mô tô, xe đạp máy tư, nhưng không thuộc diện hưởng chế độ phụ cấp hao mòn xe mô tô), các Bộ, Tông cục... và Ủy ban hành chính các khu, tinh, thành phố, căn cứ vào chế độ chung mà hướng dẫn cụ thể việc nhận xét để tính toán định mức phụ cấp tháng cho những người dùng xe thường xuyên mà nội dung công tác ổn định, đồng thời quy định thề thức theo dõi, chứng nhận số kilômét đã đi mỗi tháng của những người không thuộc loại nói trên. Hướng chung là nên tiến tới định mức phụ cấp tháng cho tất cả những người có xe đạp tư dùng thường xuyên trong công tác, để đỡ phức tạp việc theo dõi, kê khai, chứng nhận và thanh toán.

— Đối với cán bộ được hưởng chế độ phụ cấp hao mòn xe mô tô; khi dùng xe mô tô, xe đạp máy tư đi công tác cũng cần kê khai đầy đủ số kilômét đã đi sau mỗi lần đi công tác, hoặc sau

(1) Không đăng mẫu giấy đi đường.

mỗi tháng (nếu đi các chặng đường ngắn trong thành phố, thị xã...) để tiện việc thanh toán phụ cấp hao mòn.

3. Quyết toán.

Các khoản phụ cấp cho công nhân, viên chức đi công tác được thanh toán vào mục IX — công tác phí của ngân sách, trừ trường hợp đi mua hàng tiếp liệu, đi tiếp phẩm, chuyên chở hàng hóa cho cơ quan, xí nghiệp, thì chi phí về tiền tàu xe, phụ cấp đi đường, phụ cấp hao mòn xe tư, đều tính vào giá thành hoặc phí lưu thông, chứ không do ngân sách gánh chịu, do đó không thanh toán vào mục công tác phí của ngân sách.

Để tiện việc thống kê tài chính và giúp cho việc nghiên cứu xây dựng định mức tiêu chuẩn chi tiêu, trong số « chi tiết chi dự toán » của các đơn vị hành chính sự nghiệp, về mục công tác phí, nên ghi cụ thể những tiết nhỏ: phụ cấp tiền tàu xe, phụ cấp đi đường (gồm cả phụ cấp lưu trú, tạm trú, tiền trọ, phụ cấp đi đêm) và phụ cấp hao mòn xe tư.

4. Phạm vi thi hành.

Chế độ công tác phí này áp dụng chung cho tất cả các cơ quan hành chính sự nghiệp, các xí nghiệp kinh doanh, sản xuất (kè cả các xí nghiệp công tư hợp doanh đã thi hành thống nhất chế độ tiền lương như xí nghiệp quốc doanh) từ cấp huyện trở lên.

Đối với các ngành công tác có tính chất đặc biệt như nhân viên lưu động của ngành bưu điện, công nhân lái xe ô tô của ngành giao thông vận tải, công nhân viên làm việc trên đầu máy và các đoàn tàu của ngành đường sắt, nhân viên làm nhiệm vụ tuần tra trên sông, biển của ngành công an, các đoàn nghiên cứu, thăm dò, khảo sát của các ngành thủy sản, địa chất, v.v... thì các ngành chủ quản có thể dựa vào chế độ chung này mà có quy định riêng thích hợp với tính chất công tác của ngành mình, nhưng phải được Bộ Tài chính thỏa thuận trước khi ban hành.

Thông tư này thi hành từ ngày 1-2-1968, các trường hợp đi công tác trước ngày 1-2-1968 đều thanh toán phụ cấp đi đường theo chế độ cũ.

Thông tư này hủy bỏ và thay thế những văn bản trước đây của Bộ Tài chính quy định chế độ công tác phí ở trong nước.

Thông tư này không áp dụng đối với các trường hợp CNVC đi khám bệnh hay điều trị (trừ phần nói về phụ cấp lưu trú), đi nghỉ phép hoặc thôi việc đi về quê quán (kè cả nghi việc vì mất sức lao động và về hưu), mà sẽ có quy định riêng.

Hà-nội, ngày 6 tháng 1 năm 1968
K.T. Bộ trưởng Bộ Tài chính
Thứ trưởng
TRỊNH VĂN BÌNH

PHỤ LỤC

Hướng dẫn cách tính công tác phí theo quy định mới

I. PHỤ CẤP ĐI ĐƯỜNG

1. Một cán bộ đi công tác (di bộ) từ A đến B (30km), được hưởng phụ cấp đi đường:

$$0d045 \times 30 = 1d35.$$

Cũng trên chặng đường đó, một cán bộ khác đi bằng xe đạp, được tính phụ cấp:

$$0d02 \times 30 = 0d60.$$

2. Ông X đi công tác bằng ô-tô-ca từ A đến B (43km), vì chưa đạt mức tối thiểu quy định cho một lượt (50km đối với ô tô công cộng) nên không có phụ cấp đi đường. Ngày hôm sau, ông X lại đi ô tô-ca từ B trở về A, như vậy cũng không tính phụ cấp.

Nhưng nếu cùng trong một ngày, ông X đi từ A đến B rồi lại từ B trở về A, thì được tính phụ cấp đi đường, vì đạt trên mức tối thiểu quy định cho cả đi và về (75km đối với ô tô công cộng):

$$0d008 \times (43 + 43) = 0d69.$$

3. Ông Y đi công tác bằng ô tô cơ quan, sáng sớm đi từ A đến B (30km), ở lại nửa ngày để thảo luận công tác, đến chiều tiếp tục đi từ B đến C (65km) rồi nghỉ lại. Ngày hôm đó, ông được linh phụ cấp đi đường: $0d007 \times (30 + 65) = 0d67$ (vì đạt trên mức tối thiểu quy định là 90km đối với ô tô cơ quan sau khi cộng các quãng đường đã đi trong ngày).

4. Ông V đi công tác bằng xe đạp từ A đến B (110km), ở cơ quan ra đi được 15km thì ông V lên cơn sốt phải tạm nghỉ lại, hôm sau mới tiếp tục đi. Như vậy, tuy trong ngày đầu chưa đạt mức tối thiểu quy định (20km đối với đi xe đạp) nhưng vì đây là trường hợp phải đi một chặng đường dài, thời gian trên 1 ngày, nên sau khi đến B, ông V vẫn được tính phụ cấp đi đường:

$$0d02 \times 110 = 2d20,$$

tức là vẫn được tính phụ cấp đi đường cho số 15km thực sự đã đi.

5. Ông Z đi công tác từ địa điểm sơ tán về thành phố, đường dài 27km (đi bộ 3km và đi ô-tô-ca 24km). Trường hợp này không tính phụ cấp đi đường, vì trong ngày đi bằng 2 phương tiện khác nhau, nhưng cả 2 phương tiện đều chưa đạt nửa mức tối thiểu quy định đối với đi bộ là 4km và đi ô tô công cộng là 25km.

— Cũng thí dụ trên, nếu quãng đường đi bộ là 5km, và quãng đường đi ô-tô-ca là 22km, thì chỉ tính phụ cấp đi đường cho quãng đường đi bộ như sau (vì đạt trên nửa mức tối thiểu):

$$0d045 \times 5 = 0d23,$$

còn quãng đường đi ô-tô-ca (dưới nửa mức tối thiểu) thì không tính.

— Cũng thí dụ trên, nếu quãng đường đi bộ là 2km và quãng đường đi ô-tô-ca là 25km thì chi tiết phụ cấp đi đường cho quãng đi ô-tô-ca như sau (đạt nửa mức tối thiểu) :

$$0d008 \times 25 = 0d20,$$

còn quãng đường đi bộ thì không tính, vì dưới nửa mức tối thiểu.

6. Ông Q đi công tác từ A đến B (48km), đi xe đạp từ cơ quan đến ga (6km) rồi đáp xe lửa chặng đường dài 35km, sau đó lại đi tiếp xe đạp thêm 7km nữa mới đến B. Phụ cấp đi đường được tính như sau (các quãng đường đã đi bằng cả 2 phương tiện đều đạt trên nửa mức tối thiểu) :

$$\begin{aligned} & - \text{Đi xe đạp : } 0d02 \times (6+7) = 0d26 \\ & - \text{Đi xe lửa : } 0d008 \times 35 = 0d28 \end{aligned} \quad \left\{ \begin{array}{l} 0d54 \end{array} \right.$$

7. Ông S đi công tác từ A đến B (105km), bằng xe lửa. Vì có chiếc cầu bị hỏng giữa chặng đường, nên phải đi bộ một quãng 10km rồi mới lại đi tiếp xe lửa. Phụ cấp đi đường được tính như sau (mỗi phương tiện đều đạt độ dài trên mức tối thiểu) :

$$\begin{aligned} & - \text{Đi bộ : } 0d045 \times 10 = 0d45 \\ & - \text{Đi xe đạp : } 0d008 \times (105-10) = 0d76 \end{aligned} \quad \left\{ \begin{array}{l} 1d21 \end{array} \right.$$

8. Ông T đi công tác từ Hà-nội lên Lạng-son (152km) bằng xe đạp. Trong thời gian ở Lạng-son có xuống công tác ở huyện A (chặng đường từ Lạng-son xuống huyện A thuộc miền núi cao do địa phương quy định là một ngày xe đạp, được hưởng phụ cấp 1d60). Khi trở về Hà-nội, ông T được lĩnh phụ cấp đi đường tính như sau :

$$\begin{aligned} & - \text{Chặng đường Hà-nội — Lạng-son} \\ & (\text{đi và về}) : 0d02 \times (152 \times 2) = 6d08 \\ & - \text{Chặng đường Lạng-son — huyện A} \\ & (\text{đi và về}) : 1d60 \times 2 = 3d20 \end{aligned} \quad \left\{ \begin{array}{l} 9d28 \end{array} \right.$$

9. Ông P đi công tác từ A đến B (70km) bằng xe đạp máy : ở cơ quan ra đi lúc 21 giờ và đến nơi lúc 1g30 đêm, được hưởng phụ cấp như sau :

$$\begin{aligned} & - \text{Phụ cấp đi đường : } 0d01 \times 70 = 0d70 \\ & - \text{Phụ cấp đi đêm (trong 3 tiếng 1/2)} \\ & \text{tức trên 3 tiếng trong khoảng thời gian} \\ & \text{từ 22 giờ đến 5 giờ sáng) } = 0d50 \end{aligned} \quad \left\{ \begin{array}{l} 1d20 \end{array} \right.$$

10. Cuối tháng 7, cộng sô ghi số kilômét đã đi hàng ngày của đồng chí A, giao thông viên cơ quan (đi bộ), sau khi loại bỏ 3 ngày đi dưới 6km, cơ quan xác nhận số kilômét được tính phụ cấp đi đường là 280km. Đồng chí A được hưởng phụ cấp đi đường :

$$\frac{0d30 \times 280}{20} = 4d20$$

Cũng thí dụ trên, nếu là đi xe đạp, thì phụ cấp đi đường được tính :

$$\frac{0d30 \times 280}{20} = 2d10$$

II. PHỤ CẤP TẠM TRÚ

1. Ông X đi công tác bằng xe đạp từ A đến B (120km) khởi hành từ cơ quan sáng 19 tháng 6 và ngày đó đi được 65km rồi nghỉ, 5 giờ sáng ngày 20 tháng 6 tiếp tục lên đường, nhưng đi được 25km thì phải dừng lại (hồi 8 giờ) vì cầu vừa bị oanh tạc không qua được. Nếu đến 11 giờ, ông X qua được sông và tiếp tục cuộc hành trình thì không có phụ cấp tạm trú (thời gian dừng lại dưới 4 tiếng). Nhưng nếu đến 13 giờ (sau 5 tiếng) mới sang được sông dè tiếp tục đi thì được phụ cấp tạm trú 0d30, ngoài phụ cấp đi đường được tính sau khi đến B là : $0d02 \times 120 = 2d40$.

2. Ông Y đi công tác bằng xe đạp từ A đến B (150km). Vì chặng đường này thường có máy bay địch bắn phá ban ngày nên chỉ đi được ban đêm. Ngày 3 tháng 8, ông Y ra đi hồi 18 giờ cho đến 3 giờ sáng ngày 4 tháng 8 mới nghỉ. Chiều ngày 4 tháng 8 lại tiếp tục đi từ 17 giờ đến 2 giờ sáng ngày 5 tháng 8 thì tới B. Phụ cấp đi đường được tính :

$$\begin{aligned} & - \text{Đi xe đạp : } 0d02 \times 150 = 3d00 \\ & - \text{Phụ cấp đi 2 đêm : } 0d50 \times 2 = 1d00 \end{aligned} \quad \left\{ \begin{array}{l} 4d00 \end{array} \right.$$

cả ngày 4 tháng 8 phải nghỉ lại (không coi là tạm trú) nên không có phụ cấp.

III. PHỤ CẤP HAO MÒN XE TƯ

1. Đồng chí A đi công tác bằng xe đạp từ ngày 2 đến ngày 6 tháng 7, số kilômét đi được hàng ngày kê ra như sau :

Ngày 2 :	22km	đường loại 1	1
- 3 :	9	-	2
- 4 :	18	-	2
- 5 :	25	-	2
- 6 :	22	-	1

Cộng : 96km gồm 44km đường loại 1 và 52km đường loại 2. Phụ cấp hao mòn xe đạp tư được tính :

$$\begin{aligned} & \text{Đường loại 1 : } 0d015 \times 44 = 0d66 \\ & \text{Đường loại 2 : } 0d025 \times 52 = 1d30 \end{aligned} \quad \left\{ \begin{array}{l} 1d96 \end{array} \right.$$

2. Đồng chí C có xe đạp tư thường xuyên dùng đi công tác lưu động xuống các xã. Tháng nào đi cũng đạt mức trung bình 350km (gồm 80km đường loại 1 và 270km đường loại 2). Định mức phụ cấp hao mòn xe hàng tháng như sau (tính cả theo đường loại 2) :

$$\begin{aligned} & - 100km đầu được tính 1d70 \\ & - Phần tính thêm cho mỗi 50km \\ & \text{của 250km tiếp sau : } 0d80 \times 5 = 4d00 \end{aligned} \quad \left\{ \begin{array}{l} 5d70 \end{array} \right.$$

3. Ông B có xe đạp tư dùng trong công tác, trước đây được cơ quan nhận định trung bình hàng tháng phải đi khoảng 250km trên đường loại 1, được phụ cấp 2d50 một tháng. Nhưng trong tháng 7 ngoài số kilômét bình thường đi được hàng tháng, có 2 lần đi công tác bất thường đến địa điểm sơ tán trên đường loại 2 (cả đi

và về 150km nữa). Như vậy số kilômét thực sự đi được ($250\text{km} + 150\text{km} = 400\text{km}$) tăng nhiều so với mức bình thường (250km), do đó tiền phụ cấp hao mòn xe tháng 7 của ông B cần được tính lại theo mức 400km là $4\text{đ}00$ (tính cả theo đường loại 1, vì trong tháng đi nhiều trên loại đường này).

Cũng trường hợp ông B nói trên, mức phụ cấp khoán tháng đã được nhận định là $2\text{đ}50$ một tháng. Nhưng trong tháng 8, vì đau yếu và nghỉ phép nên chỉ đi khoảng 100km ; như vậy cơ quan trả phụ cấp hao mòn xe tháng 8 cho ông B theo mức 100km : $1\text{đ}00$ một tháng (chứ không trả $2\text{đ}50$ như mọi tháng).

4. Ông Đ có xe đạp tư dùng đi công tác, đang hưởng mức phụ cấp tháng $4\text{đ}90$ (trung bình 300km đường loại 2). Nhưng ngay từ đầu tháng 6, ông Đ không đi công tác như bình thường háng tháng, mà tham gia đoàn kiểm tra đi các địa phương cho đến hết tháng, tính ra số kilômét đã đi trong tháng 6 là 420km đường loại 2. Phụ cấp hao mòn xe được tính như sau (không linh phụ cấp tháng nữa):

$$0\text{đ}025 \times 420 = 10\text{đ}50.$$

Từ tháng 7 trở đi, nếu ông Đ lại dùng xe đạp tư đi công tác ở mức độ bình thường như trước đã nhận định, thì lại tiếp tục trả phụ cấp hao mòn xe theo mức khoán cũ ($4\text{đ}90/\text{tháng}$).

5. Trên chặng đường từ A đến B dài 70km chỉ có ô-tô-ca chạy buổi tối. Ông X được cơ quan cử đi công tác bằng xe đạp tư ban ngày. Chi phí cho ông X thanh toán như sau?

Nếu đi bằng ô-tô-ca:

— Vé người	$1\text{đ}75$	}
— Cước phí xe đạp (cơ quan cho phép mang theo)	$0\text{đ}60$	
— Phụ cấp đi đường:	$0\text{đ}008 \times 70 = 0\text{đ}56$	

Nếu đi bằng xe đạp tư:

— Phụ cấp đi đường:	$0\text{đ}02 \times 70 = 1\text{đ}40$	}
— Phụ cấp hao mòn xe đạp tư (đường loại 1): $0\text{đ}015 \times 70 = 1\text{đ}05$		

Số tiền hưởng đi bằng xe đạp tư thấp hơn khi đi ô tô, như vậy ông X được thanh toán như khi đi ô tô (linh $2\text{đ}91$).

Nhưng nếu ông X đã linh phụ cấp hao mòn xe theo mức khoán tháng, thì trong trường hợp đi công tác như trên chỉ linh phụ cấp đi đường $1\text{đ}40$ mà thôi, vì số tiền hưởng thêm không đáng bao nhiêu mà tính toán lại phức tạp.

6. Đồng chí V làm nhiệm vụ tiếp phẩm cho nhà ăn, hàng ngày dùng xe đạp tư chuyên chở thực phẩm từ các chợ xa về, trung bình chở nặng từ 15 đến 25kg . Đồng chí V đang hưởng

phụ cấp hao mòn xe khoán tháng $4\text{đ}90$ (mức

300km đường loại 2), ngoài ra còn được tính thêm phụ cấp hao mòn xe về phần chuyên chở là :

$$\frac{4\text{đ}90 \times 30}{100} = 1\text{đ}47$$

Như vậy, định mức phụ cấp tháng về hao mòn xe tư cho đồng chí V là : $4\text{đ}90 + 1\text{đ}47 = 6\text{đ}37$.

7. Ông K trưởng ty văn hóa tỉnh A, đi công tác về Hà-nội bằng xe máy tư (đường dài 58km) và có đèo thêm một cán bộ của ty cũng cùng đi công tác về Hà-nội.

Hai người ra đi lúc 19 giờ và đến nơi lúc 23 giờ. Hôm sau hai người trở về A cũng bằng xe máy vào giờ giấc như trên.

Các khoản phụ cấp trong khi đi công tác của ông K và cán bộ đi theo được thanh toán như sau :

Phần ông K:

— Phụ cấp đi đường :

$$0\text{đ}01 \times (58 + 58) = 1\text{đ}16$$

— Phụ cấp hao mòn xe máy .

tu (có đèo thêm người đi công tác) :

$$(0\text{đ}05 + 0\text{đ}015) \times 116 = 7\text{đ}54$$

8đ70

Phần cán bộ đi theo :

— Phụ cấp đi đường : $0\text{đ}01 \times (58 + 58) = 1\text{đ}16$

BỘ THỦY LỢI

**CHỈ THỊ số 01-TL/CT ngày 2-1-1968
về công tác đội thủy lợi trong
năm 1968.**

Năm 1967, công tác xây dựng đội thủy lợi phải tiến hành trong hoàn cảnh ở nhiều nơi có chiến tranh phá hoại ác liệt hơn, nhưng nói chung các tinh đều cố gắng về bồi sung người, trang bị công cụ sản xuất và chi đạo tăng năng suất lao động, nên phong trào ở nhiều nơi đã giữ được thể ổn định và về số lượng và chất lượng của đội cũng được tăng cường hơn trước. Về công cụ sản xuất được phát triển nhiều hơn và số đội được trang bị công cụ cải tiến cũng được tăng lên, do đó năng suất lao động trên một số ít công trường và một số đội vượt được định mức 726. Việc xây dựng đội thủy lợi nâng lên trình độ tập trung và chuyên môn hóa cũng đã có một số tinh bước đầu tập trung được một số đội viên. Trong phong trào có một số tinh đã cố gắng vươn lên như Thái-bình, Lạng-sơn, Tuyên-quang, v.v... ; một số tinh vẫn giữ được phong trào như Hải-duong, Hòa bình, Ninh-bình, v.v... song cũng còn một số tinh phong trào tiến bộ chậm.

Bên cạnh những tiến bộ nói trên, trong phong trào vẫn còn một số khuyết điểm và nhược điểm như có nhiều tinh không đạt được chỉ tiêu của

5672536

tel: +84-3645 6684 * www.ThuViенPhapLuat.com

LawSoft