Điều 2. — Ông Bộ trưởng Bộ Nội vụ chịu trách nhiệm hướng dẫn thi hành quyết định này.

Điều 3. — Các ông Bộ trưởng, Thủ trưởng các cơ quan ngang Bộ, cơ quan trực thuộc Hội đồng Chính phủ, Chủ tịch Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 1 tháng 9 năm 1976

T.M. Hội đồng Chính phủ
K.T. Thủ tướng Chính phủ
Phó thủ tướng
NGUYỄN DUY TRINH

PHỦ THỦ TƯỚNG

QUYẾT ĐỊNH số 163-BT ngày 3-9-1976 về việc hợp nhất xã Nam-đồng và xã Bắc-sơn, huyện Nam-ninh, tỉnh Hà-nam-ninh thành một xã lấy tên là xã Đồng-sơn.

BỘ TRƯỞNG
CHỦ NHIỆM VĂN PHÒNG PHỦ THỦ TƯỚNG

Căn cứ vào quyết định số 214-CP ngày 21 tháng 11 năm 1970 của Hội đồng Chính phủ ủy nhiệm cho Phủ thủ tướng phê chuẩn việc phân vạch địa giới hành chính có liên quan đến các đơn vị hành chính xã và thị trấn;

Theo đề nghị của Ủy ban nhân dân tỉnh Hà-nam-ninh;

Sau khi hỏi ý kiến của Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp,

QUYẾT ĐỊNH

Điều 1. — Nay phê chuẩn việc hợp nhất xã Nam-đồng và xã Bắc-sơn, huyện Nam-ninh, tỉnh Hà-nam-ninh thành một xã lấy tên là xã Đồng-sơn thuộc huyện Nam-ninh cùng tỉnh.

Điều 2. — Ủy ban nhân dân tỉnh Hà-nam-ninh chịu trách nhiệm thi hành quyết định này.

Hà-nội, ngày 3 tháng 9 năm 1976

Bộ trưởng
Chủ nhiệm Văn phòng Phủ thủ tướng
PHAN MỸ

CÁC BỘ

BỘ TÀI CHÍNH

THÔNG TƯ số 14-TT/HCVX ngày 10-8-1976 quy định chế độ phụ cấp cho cán bộ, công nhân, viên chức Nhà nước khi đi công tác ở trong nước (công tác phí).

Trong tình hình mới, chế độ phụ cấp cho cán bộ, công nhân, viên chức khi đi công tác ở trong nước (gọi tắt là công tác phí) quy định tại thông tư số 4-TT/HCVX ngày 6-1-1968 của Bộ Tài chính cần được sửa đổi, bổ sung, nhằm tạo điều kiện cho công nhân, viên chức được cử đi công tác nâng cao được hiệu suất công tác, hoàn thành nhiệm vụ với mức chi phí hợp lý, tiết kiệm.

Sau khi thống nhất ý kiến với Bộ Lao động, Ban tổ chức trung ương và Tổng công đoàn Việt-nam, Bộ Tài chính quy định chế độ công tác phí mới như sau.

PHẦN I

CHẾ ĐỘ CÔNG TÁC PHÍ

A. Ý NGHĨA, MỤC ĐÍCH, NGUYÊN TẮC CHUNG

1. Công tác phí là một khoản phụ cấp cho công nhân, viên chức khi đi công tác ở trong nước, để:

— Trả tiền cước chuyên chở bản thân và hành lý cần thiết mang theo phục vụ công tác;

— Bù đắp một phần hợp lý các khoản chi phí về ăn, uống, nghỉ trọ trên đường đi và ở nơi đến công tác.

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

2. Công tác phí gồm có :

— Tiền tàu xe ;

— Phụ cấp đi đường ;

— Phụ cấp lưu trú.

3. Chế độ công tác phí mới nhằm :

— Nâng mức phụ cấp đi đường và đặt thêm khoản phụ cấp lưu trú, để bù đắp một phần các chi phí hợp lý về ăn, uống, nghỉ trọ của công nhân, viên chức trên đường đi và tại nơi đến công tác trong tình hình thực tế hiện nay ;

— Khuyến khích công nhân, viên chức sử dụng phương tiện giao thông công cộng quốc doanh khi đi công tác, để đi lại được thuận tiện, an toàn, và bảo đảm chi phí tiền, cũng như hao phí thời gian hợp lý ; do đó, trên các tuyến đường có phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, lấy tiền tàu xe và phụ cấp đi đường áp dụng cho người đi công tác bằng phương tiện giao thông công cộng quốc doanh làm chuẩn để thanh toán cho các trường hợp đi bằng các phương tiện khác.

B. NHỮNG QUY ĐỊNH CỤ THỂ

Mục I. Tiền tàu xe :

1. Cán bộ, công nhân viên chức Nhà nước đi công tác được thanh toán tiền tàu xe, trừ trường hợp đi bằng mô-tô, xe máy, xe đạp công và ô-tô công của cơ quan hoặc ô-tô do cơ quan thuê.

2. Tiền tàu xe thanh toán cho người đi công tác theo hai cách :

2.a) Đi bằng phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, thì được thanh toán :

— Tiền mua vé hành khách theo giá vé quy định của Nhà nước ;

— Phụ phí mua vé bằng điện thoại (nếu có) do cơ quan có thẩm quyền quy định ;

— Cước qua cầu, đò, phà (nếu có) ;

— Cước hành lý (nếu có) mang theo để phục vụ công tác, theo giá cước quy định của Nhà nước.

(Xem phụ lục số II, phần giải thích).

2.b) Đi bằng phương tiện riêng trên tuyến đường không có phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, thì được thanh toán tiền tàu xe theo mức khoán (nói ở điểm 4 dưới đây).

3. Đi công tác trên các tuyến đường có phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, thì tiền tàu xe được thanh toán căn cứ vào giá vé của các phương tiện nói trên trong tất cả các trường hợp, cụ thể là :

3.a) Đi bằng phương tiện quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, thì được thanh toán theo giá vé của loại phương tiện và hạng vé theo tiêu chuẩn mà người đi công tác được hưởng theo quy định của Nhà nước. Nếu đi máy bay mà không đúng tiêu chuẩn được hưởng thì chỉ được thanh toán theo giá vé xe lửa (nếu là tuyến đường có xe lửa hoặc vừa có xe lửa vừa có phương tiện giao thông công cộng quốc doanh khác) ; hoặc theo giá vé phương tiện liên vận (nếu là tuyến đường có phương tiện liên vận) ; hoặc theo giá vé ô-tô công cộng quốc doanh (nếu là các tuyến đường khác), trừ trường hợp vì yêu cầu công tác cấp bách, do thủ trưởng Bộ, cơ quan ngang Bộ hoặc Chủ tịch Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố (hay người được ủy quyền) quyết định cho đi bằng máy bay thì được thanh toán tiền vé máy bay.

(Xem phụ lục số II, thí dụ 1, 2, 3, 4).

3.b) Nếu không dùng phương tiện quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, mà dùng phương tiện tư nhân khác hoặc phương tiện riêng của bản thân thì cũng chỉ được thanh toán tiền tàu xe như người đi bằng phương tiện giao thông quốc doanh hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước.

Tuy nhiên, trên những quãng đường ngắn dưới 50 kilômét, nếu sử dụng các phương tiện công cộng nói trên không thuận tiện (như tàu xe chạy ít chuyến, tàu xe không nhận chở xe đạp...) nên phải tranh thủ dùng phương tiện riêng của bản thân hay phương tiện tư nhân khác, thì được thanh toán tiền tàu xe như trường hợp đi trên các tuyến đường vừa không có phương tiện quốc doanh vừa không có phương tiện tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, nói ở điểm 4 dưới đây. (Xem phụ lục số II, thí dụ 5).

4. Đi công tác trên các tuyến đường vừa không có phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, vừa không có phương tiện giao thông công cộng tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước thì được thanh toán tiền tàu xe theo mức khoán là 3 đồng cho 100 kilômét tính theo đường bộ. (Xem phụ lục số II, thí dụ 6).

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

5. Đi công tác lưu động thường xuyên mà phải dùng phương tiện giao thông công cộng quốc doanh hoặc phương tiện giao thông tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước thì tiền tàu xe được thanh toán cuối mỗi tháng, căn cứ vào giá vé các phương tiện đã sử dụng trong tháng. Nếu dùng xe riêng của bản thân thì được hưởng phụ cấp dùng xe riêng theo quy định tại phần II của thông tư này. (Xem phụ lục số II, thí dụ 7).

Mục II. Phụ cấp đi đường:

Phụ cấp đi đường phân biệt hai trường hợp:

— Đi công tác từng chuyến.

— Đi công tác lưu động thường xuyên.

I. Đi công tác từng chuyến.

1. Người đi công tác bằng các phương tiện giao thông thủy bộ:

1.a) Được tính phụ cấp đi đường căn cứ vào mức phụ cấp quy định ở điểm 8 dưới đây và tùy theo:

— Loại phương tiện giao thông đã sử dụng;

— Số kilômét đã đi được;

— Chức vụ hay mức lương chính của người đi công tác;

— Nơi đi và nơi đến thuộc vùng xuôi và vùng núi thấp hay vùng núi cao.

1. b) Đi trong phạm vi ranh giới nội thành, thị xã: không được tính phụ cấp đi đường.

2. Đi công tác bằng các phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước trên các tuyến đường có các phương tiện ấy, và đi theo đúng tiêu chuẩn mà người đi được hưởng theo quy định của Nhà nước thì tính phụ cấp đi đường căn cứ vào loại phương tiện giao thông sử dụng (trên các tuyến đường bộ, đường xe lửa, đường sông, đường biển); cụ thể như sau:

2. a) Dùng một loại phương tiện trong suốt chặng đường từ nơi đi đến nơi công tác: được tính phụ cấp đi đường khi chặng đường bằng hoặc vượt số kilômét tối thiểu đã quy định: (Xem phụ lục số II, thí dụ 8).

2. b) Dùng nhiều phương tiện khác nhau thì tính phụ cấp đi đường theo phương tiện thực tế đã dùng trên mỗi đoạn đường. (Xem phụ lục số II. thí dụ 9).

2. c) Dùng nhiều phương tiện khác nhau, nhưng có những đoạn đường chưa đạt số kilômét tối thiểu (quy định cho phương tiện đã dùng đó) thì cũng được tính phụ cấp cho những đoạn đường này như quy định ở điểm 2. b, trừ những đoạn đường đi bằng ô-tô cơ quan hoặc do cơ quan thuê và những đoạn đường ngắn từ cơ quan nơi đi đến bến tàu, bến xe (hoặc nơi đỗ xe ô-tô cơ quan) và từ bến tàu, bến xe (hoặc nơi đỗ xe ô-tô cơ quan) đến nơi công tác. (Xem phụ lục số II, thí dụ 10).

3. Tính phụ cấp đi đường cho người đi công tác trên các tuyến đường bộ, đường xe lửa, đường sông từ vùng xuôi và vùng núi thấp lên vùng núi cao và ngược lại:

3. a) Đi từ vùng xuôi và vùng núi thấp lên vùng núi cao thì áp dụng mức phụ cấp của vùng xuôi và vùng núi thấp cho lượt đi và áp dụng mức phụ cấp của vùng núi cao cho lượt về. (Xem phụ lục số II, thí dụ 11).

3. b) Đi từ vùng núi cao xuống vùng núi thấp và vùng xuôi thì áp dụng mức phụ cấp của vùng núi cao cho lượt đi và mức phụ cấp của vùng xuôi và vùng núi thấp cho lượt về. (Xem phụ lục số II, thí dụ 12).

4. Trong các trường hợp sau đây:

— Không dùng các phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, trên các tuyến đường có các phương tiện ấy;

— Đi máy bay không theo đúng tiêu chuẩn Nhà nước quy định, đều không được tính phụ cấp đi đường theo phương tiện giao thông thực tế sử dụng, mà tính như tính cho người đi xe lửa, nếu tuyến đường có xe lửa, hoặc vừa có xe lửa, vừa có các phương tiện giao thông công cộng quốc doanh khác; như tính cho người đi bằng phương tiện giao thông liên vận, nếu tuyến đường có phương tiện liên vận; như tính cho người đi ô-tô công cộng, nếu là các tuyến đường khác.

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

Riêng trường hợp không dùng các phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, trên những quãng đường ngắn dưới 50 kilômét (vì không thuận tiện) thì được tính phụ cấp đi đường theo phương tiện giao thông thực tế sử dụng. (Xem phụ lục số II, thí dụ 13).

5. *Đi công tác bằng máy bay*: không tính phụ cấp đi đường (vì đi máy bay đã được thanh toán tiền vé máy bay trong đó đã có tính tiền ăn uống dọc đường).

6. *Công nhân lái xe ô-tô của cơ quan*, lái xe đi công tác đường dài, được hưởng phụ cấp đi đường như người đi công tác bằng ô-tô công cộng trên tuyến đường ấy. (Xem phụ lục số II, thí dụ 14).

7. *Đi công tác nếu phải đi đường ban đêm* (22 giờ đến 6 giờ sáng) từ bốn tiếng đồng hồ trở lên, thì được thêm :

— Ở vùng xuôi và vùng núi thấp : 0,40đ/đêm.
— Ở vùng núi cao : 0,60đ/đêm.

(Xem phụ lục số II, thí dụ 15).

8. *Mức phụ cấp đi đường quy định như sau :*

Phương tiện	Đoạn đường tối thiểu phải đi để tính hưởng phụ cấp đi đường từ kilômét đầu		Mức phụ cấp đi đường áp dụng cho cán bộ, công nhân viên chức phân loại theo chức vụ và mức lương chính		
	Đi một lượt	Cả đi và về trong ngày (hoặc các quãng đường đã đi trong ngày cộng lại)	Đơn vị tính	Cán bộ, công nhân viên có mức lương chính dưới 170đ/tháng	Từ Tổng cục trưởng, Thứ trưởng và cán bộ có mức lương chính từ 170đ/tháng trở lên
Vùng xuôi và vùng núi thấp :					
— Đi bộ (hoặc xuồng, thuyền chèo tay)	8km	12km	100km	6,40 đồng	7,20 đồng
— Xe đạp (hoặc xuồng, thuyền gắn máy)	20	30		2,70	3,00
— Mô-tô, xe máy (hoặc phương tiện có động cơ cùng loại)	40	60		1,35	1,50
— Ca-nô, tàu thủy (đi sông hay ven biển)	30	45		2,00	2,20
— Tàu biển đường dài				0,50	0,60
— Xe lửa	40	60		1,10	1,25
— Ô-tô công cộng	50	75		1,00	1,10
— Ô-tô cơ quan hay thuê	70	105		0,70	0,75
Vùng núi cao và các đảo được coi như vùng núi cao :					
— Đi bộ (hoặc ngựa riêng)	6km	10km	100km	10,00 đồng	11,00 đồng
— Xe đạp	15	25		4,00	4,40
— Mô-tô, xe máy (hoặc phương tiện có động cơ cùng loại)	30	45		2,00	2,20
— Ca-nô, tàu thủy (đi sông hay ven biển)	25	35		2,90	3,20
— Xe lửa	35	50		1,45	1,60
— Ô-tô công cộng	40	60		1,25	1,35
— Ô-tô cơ quan hay thuê	60	90		0,80	0,90

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

II. Đi công tác lưu động thường xuyên.

1. *Công nhân, viên chức làm những công việc phải lưu động thường xuyên*: phát thư, điện của ngành bưu điện, cảnh sát giao thông, quản lý thị trường, thu thuế lưu động, tiếp liệu, tiếp phẩm, đi công tác trung bình trên 16 ngày trong một tháng:

1. a) Trong một khu vực nhất định, cách trụ sở cơ quan từ 3 giờ đi đường trở lên (không phân biệt phương tiện sử dụng), được thủ trưởng đơn vị xác nhận, thì ngày nào đi, ngày ấy được tính phụ cấp đi đường như sau:

— Ở vùng xuôi và vùng núi thấp: 0,80 đồng một ngày; 0,40 đồng nửa ngày.

— Ở vùng núi cao: 1,00 đồng một ngày; 0,50 đồng nửa ngày.

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

1. c) Quy định trên (1a và 1b) không áp dụng đối với công nhân, viên chức làm công tác lưu động đã được hưởng phụ cấp lưu động tính theo lương, do *Bộ Lao động* hoặc một số ngành chủ quản có thẩm quyền chính thức quy định (thí dụ: các đoàn, đội thăm dò địa chất, các đoàn văn công, chiếu bóng...).

2. ***Riêng giao thông viên cơ quan*** (kể cả ở nội thành, nội thị).

2. a) Được tính phụ cấp đi đường khoán tháng theo các mức dưới đây:

Đi bộ	3 đồng một tháng, nếu trung bình hàng tháng đi được	100km
	4 đồng một tháng, nếu trung bình hàng tháng đi được	150km
	5 đồng một tháng, nếu trung bình hàng tháng đi được	200km trở lên
Đi xe đạp, xe máy (công hay tư)	3 đồng một tháng,	200km
	4 đồng một tháng,	300km
	5 đồng một tháng,	400km trở lên

Việc định mức phụ cấp khoán cho giao thông viên do thủ trưởng cơ quan, xí nghiệp quyết định, căn cứ vào số kilômét đi trung bình hàng tháng; tháng nào, số ngày đi lưu động tụt xuống dưới 10 ngày thì không được lĩnh phụ cấp tháng đó. (Xem phụ lục số II, thí dụ 16).

2. b) Đi công tác bất thường ra ngoài khu vực hoạt động hàng ngày, thì hưởng phụ cấp đi đường theo quy định chung.

Mục III. Phụ cấp lưu trú:

1. *Trừ những trường hợp nói ở điểm 4 dưới đây, công nhân, viên chức được tính phụ cấp lưu trú*, gồm phụ cấp tiền ăn và tiền trọ, về những ngày lưu lại nơi đến công tác:

1. a) Về ăn:

— 0,80 đồng một ngày: đối với cán bộ từ Tổng cục trưởng, Thứ trưởng và cán bộ có mức lương chính từ 170 đồng một tháng trở lên.

— 0,60 đồng một ngày: đối với các cán bộ, công nhân viên chức có mức lương chính dưới 170 đồng một tháng.

(Phải quy định hai mức như trên vì trong thực tế việc tổ chức ăn uống thường căn cứ theo mức thu nhập và mức ăn hàng ngày khác nhau của cán bộ, công nhân viên chức).

1. b) Về ở:

Ở tại khách sạn hoặc nhà trọ (do hợp tác xã quản lý), thì được thanh toán theo giá cả và

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

theo hạng phòng, giường tiêu chuẩn do ngành nội thương quy định. Tiền trọ thanh toán theo biên lai thu tiền của khách sạn hoặc nhà trọ.

Nếu ở tại cơ quan hoặc là nơi khác không phải trả tiền trọ, thì không được thanh toán tiền trọ.

2. *Được tính phụ cấp tiền ăn trong những ngày thực sự phải ở lại một nơi vì yêu cầu công tác* (tính từ lúc đến địa điểm công tác, cứ nửa ngày thì tính một bữa cơm).

3. *Trong thời gian lưu trú tại một địa phương nếu có ngày phải đi để đến nơi này, nơi khác công tác, do đó được tính phụ cấp đi đường*, thì ngày đó không tính phụ cấp lưu trú.

4. *Không được tính phụ cấp lưu trú trong :*

— Những ngày công tác tại thôn xã :

— Những ngày dự các hội nghị đã được chế độ hội nghị gánh chịu hoàn toàn hay một phần tiền ăn hằng ngày theo quy định ;

— Những ngày học ở các trường, lớp đào tạo, huấn luyện (dài hạn hay ngắn hạn, kể cả các trường, lớp tại chức tập trung) ;

— Những ngày lưu lại một nơi không phải vì yêu cầu công tác ;

— Những ngày kéo dài thời gian lưu trú mà không được cấp có thẩm quyền quyết định.

5. *Cán bộ, công nhân, viên chức cùng đi để phục vụ các đoàn khách hay chuyên gia nước ngoài về địa phương được tính phụ cấp theo chế độ riêng*, không áp dụng chế độ phụ cấp lưu trú này.

6. *Trên đường đi công tác, nếu phải dừng lại dọc đường một khoảng thời gian từ 4 tiếng đồng hồ trở lên*, vì lý do khách quan (tàu xe bị hỏng, bão lụt nghẽn đường, ốm đau, tai nạn...) thì cũng được hưởng phụ cấp lưu trú, căn cứ theo giấy xác nhận của cơ quan có thẩm quyền ở nơi xảy ra sự cố. Nếu phải trả tiền trọ thì được thanh toán tiền trọ.

PHẦN II

CHẾ ĐỘ PHỤ CẤP DÙNG XE RIÊNG ĐI CÔNG TÁC

1. Công nhân, viên chức nói ở phần I, mục II điểm II-1 của thông tư này, nếu dùng xe đạp, xe máy riêng để đi công tác lưu động hàng ngày và hàng tháng đi từ 101km trở lên, thì được tính phụ cấp dùng xe riêng theo *mức khoán tháng* như sau :

Số kilômét đi trung bình hàng tháng	Đi trong nội, ngoại thành phố và thị xã	Đi trong các vùng khác
Từ 101 km đến 200 km	2 đồng một tháng	3 đồng một tháng
Từ 201 km đến 350 km	3 đồng một tháng	5 đồng một tháng
Từ 351 km trở lên	4 đồng một tháng	7 đồng một tháng

(Xem phụ lục số II, phần giải thích).

2. Thủ trưởng cơ quan, xí nghiệp xét quyết định mức phụ cấp khoán cho từng người, căn cứ vào số kilômét đi trung bình hàng tháng (lấy bình quân một tháng sau khi đã theo dõi số kilômét đi được trong thời gian ba tháng, không tính những chuyến đi công tác bất thường ra ngoài khu vực).

3. Phụ cấp khoán tháng được thanh toán sau mỗi tháng, tháng nào không đi công tác từ 16 ngày trở lên thì tháng ấy không được tính phụ cấp.

LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com 0963737369

4. Trường hợp thường xuyên dùng xe riêng để chuyên chở hàng hóa, vật dụng của cơ quan, xí nghiệp trong khi đi công tác, thì mức phụ cấp khoán nói trên được tăng thêm :

— 30% nếu chở nặng từ 15kg đến 30kg ;

— 40% nếu chở nặng trên 30kg.

PHẦN III

CHẾ ĐỘ QUẢN LÝ CÔNG TÁC PHÍ VÀ PHỤ CẤP DÙNG XE RIÊNG

1. Thủ trưởng các cơ quan, đơn vị các ngành, các cấp có trách nhiệm quản lý khoản chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng gắn liền với việc quản lý lao động, quản lý công tác, đặc biệt là quản lý việc cử cán bộ, công nhân viên chức đi công tác.

2. Kinh phí chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng ở mỗi cơ quan, đơn vị là một khoản chi đã được định mức và được duyệt hàng năm. Không được chi quá mức đã duyệt ; không được điều hòa giữa kinh phí dự trù để chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng với kinh phí dành cho các khoản chi khác ; cũng không được điều chỉnh kinh phí dự trù cho công tác phí từ đơn vị nọ sang đơn vị kia (trừ trường hợp được cơ quan chủ quản xét duyệt, có sự thỏa thuận của cơ quan tài chính cùng cấp).

Khoản chi định mức nói trên nằm trong dự toán của đơn vị, do đơn vị tự xây dựng, căn cứ vào mức chi tiêu hợp lý của năm trước và có tính toán đến những yếu tố tăng, giảm cho sát với tình hình chi tiêu thực tế của năm dự toán. Cơ quan tài chính ở mỗi cấp xét duyệt định mức chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng của từng đơn vị dự toán hành chính, sự nghiệp khi xét dự toán cả năm, và có trách nhiệm theo dõi việc quản lý chi tiêu, giúp đơn vị thực hiện đúng chế độ thanh toán công tác phí. (Xem phụ lục số II, phần giải thích).

Đối với khu vực sản xuất, kinh doanh thì cơ quan chủ quản ấn định mức chi cả năm về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng cho từng đơn vị trực thuộc.

3. *Quyết toán.*

Các cơ quan tài chính, sự nghiệp quyết toán khoản chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng vào mục IX « công tác phí » của mục lục ngân sách Nhà nước.

Các đơn vị sản xuất, kinh doanh thì hạch toán vào giá thành hoặc phí lưu thông.

PHẦN IV

ĐIỀU KHOẢN THI HÀNH

1. Chế độ công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng quy định trong thông tư này áp dụng chung cho tất cả các cơ quan hành chính, sự nghiệp, các xí nghiệp sản xuất, kinh doanh từ cấp huyện trở lên.

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

LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com 09637369

2. Thông tư này thi hành từ ngày 1 tháng 9 năm 1976. Các trường hợp đi công tác trước ngày 1 tháng 9 năm 1976 đều thanh toán phụ cấp theo chế độ cũ.

Những quy định trước đây trái với thông tư này đều bãi bỏ.

Thông tư này hủy bỏ thông tư số 04-TT/HCVX ngày 6-1-1968, thông tư số 31-TT/HCVX ngày 17-11-1971, thông tư số 136-TT/HCVX ngày 22-6-1973 và các văn bản khác có liên quan quy định chế độ công tác phí.

Kèm theo thông tư này có các bản phụ lục :

— Số 1 ấn định mẫu giấy đi đường thống nhất cho các cơ quan, xí nghiệp ở tất cả các ngành, các cấp ;(1)

— Số 2 giải thích và hướng dẫn cách tính phụ cấp ;

— Số 3 quy định tạm thời độ dài những chặng đường thủy, bộ chính ở trong nước, dùng để tính công tác phí.

Chế độ công tác phí được sửa đổi và bổ sung theo thông tư này sẽ làm ngân sách Nhà nước tăng chi thêm hàng năm trên 15 triệu đồng. Trong tình hình nền tài chính chung của ta đang còn nhiều khó khăn, đây là một cố gắng lớn của tài chính Nhà nước.

Vì vậy, cần phải đảm bảo cho số tăng chi của ngân sách Nhà nước về công tác phí không vượt quá mức ngân sách có thể gánh chịu được. Bộ Tài chính đề nghị các ngành, các địa phương :

— Có biện pháp quản lý tốt việc chi tiêu về công tác phí : kinh nghiệm là nên kế hoạch hóa việc cử cán bộ đi công tác, theo nhu cầu công việc mà dự trù chính xác số người đi trong từng thời gian, số ngày đi..., động viên tính tích cực của cán bộ nhằm đảm bảo cho việc đi công tác mang lại hiệu quả thiết thực, ra sức hạn chế những chuyến đi không có hiệu quả... gây lãng phí thì giờ và tiền bạc ;

— Chỉ đạo chặt chẽ việc thực hiện chế độ quản lý theo định mức khoán chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng, như hướng dẫn cụ thể trong bản phụ lục số II (phần giải thích).

Do việc sửa đổi chế độ công tác phí lần này, khoản chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng của các cơ quan, đơn vị, nói chung, sẽ tăng hơn trước. Để đảm bảo mức chi tiêu hợp lý, tiết kiệm, định mức kinh phí hàng năm về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng của các cơ quan đơn vị, nếu có tăng thì nói chung cũng không được vượt quá 30% mức chi bình thường của năm trước ; nếu quá, sẽ phải giảm các khoản mục chi khác để định mức tổng hợp chung cũng như dự toán hành chính, sự nghiệp của cơ quan, đơn vị khỏi bị vượt.

Căn cứ vào các quyết định của Thường vụ Hội đồng Chính phủ về cải tiến điều kiện sinh hoạt cho cán bộ, công nhân viên chức và để tạo điều kiện thuận lợi cho việc thực hiện chế độ công tác phí mới này, Bộ Tài chính đề nghị :

— Ngành giao thông vận tải tổ chức tốt việc đi lại cho cán bộ, công nhân, viên chức đi công tác (trước hết là dành mọi sự dễ dàng cho người đi công tác được ưu tiên sử dụng các phương tiện công cộng) ;

— Ngành nội thương, với sự hỗ trợ của ngành lương thực thực phẩm, mở rộng mạng lưới khách sạn nội địa để đón nhận cán bộ, công nhân, viên chức đi công tác đến ăn, ở cho được thuận tiện, đảm bảo an toàn và đỡ tốn kém.

Cơ quan tài chính ở các cấp cần bàn bạc với ngành lương thực, thực phẩm dành phần

(1) Không in mẫu giấy đi đường.

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

thích đáng cung cấp các mặt hàng cần thiết để ngành nội thương có thể duy trì và phát triển mạng lưới phục vụ việc ăn, ở của công nhân viên chức đi công tác.

Hà-nội, ngày 10 tháng 8 năm 1976

K.T. Bộ trưởng Bộ Tài chính
Thứ trưởng
TRỊNH VĂN BÍNH

PHỤ LỤC SỐ 2

Giải thích và hướng dẫn thi hành thông tư.

A. Phần giải thích.

1. Tiền tàu xe.

Trong tình hình mới, các phương tiện giao thông công cộng được phục hồi và phát triển tạo điều kiện cải thiện dần việc đi lại của nhân dân; vì vậy chế độ thanh toán tiền tàu xe cho cán bộ, công nhân viên chức đi công tác, khuyến khích công nhân viên chức sử dụng các phương tiện giao thông công cộng quốc doanh: chế độ công tác phí mới lấy việc thanh toán tiền tàu xe cho người đi công tác bằng phương tiện giao thông công cộng quốc doanh làm chuẩn để thanh toán cho các trường hợp khác đi công tác trên các tuyến đường có phương tiện công cộng quốc doanh hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước.

Như điểm 1, Mục I đã quy định, khi đi công tác bằng phương tiện giao thông công cộng quốc doanh, hoặc tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, thì nói chung tiền tàu xe được thanh toán theo thực chi có vé làm chứng từ và bao gồm:

— Tiền vé hành khách, theo giá Nhà nước quy định cho từng loại phương tiện (xe lửa, ô-tô ca, ô-tô buýt, tắc-xi, ca-nô, tàu thủy...) và theo hạng vé đúng với tiêu chuẩn mà chế độ Nhà nước quy định cho người đi công tác được hưởng;

— Tiền phụ phí mua vé bằng điện thoại (nếu có) do cơ quan có thẩm quyền quy định. (Hiện nay, ở một số thành phố, ngành đường sắt có cử nhân viên đến bán vé tại cơ quan cho cán bộ đi công tác theo yêu cầu qua dây nói, và thu thêm khoản phụ phí 0,20 đồng một vé);

— Tiền cước qua cầu, đò, phà (nếu có). Ở một số địa phương có thu khoản này vào người đi đường bộ, theo mức do Ủy ban nhân dân tỉnh quy định. (Chú ý: trường hợp đi đò của tư nhân thì thanh toán tiền đò theo giá quy định của Ủy ban nhân dân huyện hoặc xã nơi có đò).

— Tiền cước hành lý (nếu có) mang theo để phục vụ công tác: Được kể là hành lý: các tài liệu, vật dụng cần thiết phải đem theo để dùng trong công tác; ngoài ra, nếu được cơ quan đồng ý cho đem theo xe đạp, xe máy phục vụ công tác thì cũng được thanh toán tiền cước khi đi tàu, xe. Hành lý đồ đạc... mang theo về việc riêng thì không được thanh toán tiền cước.

2. Đi công tác trong phạm vi ranh giới nội thành hoặc thị xã.

Khi đi công tác trong nội thành (các thành phố) hoặc ở các thị xã, công nhân viên chức vẫn đảm bảo được giờ giấc sinh hoạt bình thường hàng ngày của mình, do đó vấn đề phụ cấp đi đường không đặt ra, mặc dù trong một ngày có trường hợp đi vượt số kilômét tối thiểu quy định.

Điểm cần chú ý là ở các thành phố trực thuộc trung ương, địa dư rộng, có chia ranh giới giữa

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

khu vực nội thành và khu vực ngoại thành ; vì vậy khi đi công tác từ nội thành ra ngoại thành thì được tính phụ cấp đi đường theo quy định chung. Còn ở các thành phố trực thuộc tỉnh và thị xã, địa bàn hẹp, ranh giới thị xã nói ở đây bao gồm cả nội thị và các vùng ven thị xã, do đó khi đi công tác ở trong thành phố trực thuộc tỉnh và trong thị xã hay ở các vùng ven nội, hoặc từ trong thành phố và thị xã ra các vùng ven nội, cũng đều không được tính phụ cấp đi đường.

3. Chế độ phụ cấp dùng xe riêng đi công tác.

Những năm vừa qua, chế độ phụ cấp này đã bị áp dụng một cách tràn lan ; có cơ quan, đơn vị còn buông lỏng quản lý khoản chi này, tạo sơ hở cho việc kê khai thiếu tự giác để lĩnh phụ cấp một cách không chính đáng.

Vì vậy, nay quy định lại chế độ phụ cấp dùng xe riêng đi công tác nhằm đảm bảo trả phụ cấp đúng đối tượng được hưởng là công nhân viên chức thuộc một số ngành nghề phải lưu động thường xuyên (nói tại điểm 2.1, mục II, phần I thông tư) ; đồng thời, mức phụ cấp khoán hàng tháng được nâng lên có mức tối thiểu hợp lý nhưng cũng có mức tối đa hợp lý.

4. Chế độ quản lý công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng.

Như đã quy định tại nghị định số 74-CP ngày 24-12-1960 của Hội đồng Chính phủ về Điều lệ quản lý kinh phí hành chính (điều 5, đoạn 3) công tác phí là khoản chi thuộc công vụ phí hàng năm của đơn vị dự toán ; khoản này « tính theo định mức tiêu chuẩn, đơn vị dự toán nhất thiết không được chi quá mức đã duyệt cho cả năm, nếu chi không hết cũng không được dùng kinh phí đã dự trù để chi vào việc khác ».

Để đảm bảo các nguyên tắc nói trên, các cơ quan, đơn vị cần có biện pháp quản lý chặt chẽ khoản chi về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng, từ việc cử cán bộ đi công tác (xác định mục đích yêu cầu, nội dung cụ thể của từng chuyến đi, cân nhắc đối tượng cần được cử đi)... đến việc thanh toán phụ cấp (có nội quy về thủ tục cấp giấy đi đường, hay công lệnh cử đi công tác ; tạm ứng tiền tàu xe, một phần phụ cấp đi đường, phụ cấp lưu trú ; thời hạn nộp chứng từ thanh toán công tác phí ; quyền hạn và trách nhiệm của bộ phận tài vụ kế toán...). Trong một đơn vị cơ quan lớn (thí dụ : một Bộ, Tổng cục) có thể giao khoán một số kinh phí cho các bộ phận (thí dụ : vụ, cục, viện...).

Các cơ quan, đơn vị không được lấy kinh phí khác để chi thêm về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng, vì làm như vậy sẽ vượt định mức kinh phí đã duyệt đầu năm ; ngược lại cũng không được dùng kinh phí về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng để chi cho việc khác. Trường hợp vì yêu cầu công tác phát triển ngoài dự kiến, số người đi công tác tăng nhiều, nếu xét định mức kinh phí không thể bảo đảm thì cần kịp thời báo cáo cho cơ quan tài chính cùng cấp xét để duyệt lại định mức nếu cần thiết. Tất nhiên là cơ quan chủ quản có các đơn vị trực thuộc ở vào trường hợp nói trên có thể điều chỉnh từ dự trù kinh phí về công tác phí và phụ cấp dùng xe riêng của đơn vị thừa sang đơn vị thiếu ; nếu không giải quyết được thì mới đề nghị cơ quan tài chính xét nâng định mức kinh phí cho cơ quan.

B. Phần hướng dẫn cách tính toán cụ thể tiền tàu xe đi công tác.

Thí dụ 1. Trên tuyến đường có xe lửa (tàu thường và tàu nhanh giá vé cao hơn giá vé tàu

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

thường), hoặc có xe ô-tô ca quốc doanh (giá vé cao hơn giá vé xe lửa) và trên các tuyến đường vừa có phương tiện giao thông công cộng quốc doanh vừa có phương tiện giao thông công cộng tư doanh do Nhà nước quản lý giá cước, người đi công tác thực sử dụng loại phương tiện nào thì được thanh toán tiền vé hành khách theo số tiền ghi trên vé của loại phương tiện ấy.

Nếu người đi công tác có tiêu chuẩn đi xe lửa giường nằm thì được mua vé loại này và được thanh toán theo giá vé đã mua.

Thí dụ 2. Người đi công tác có tiêu chuẩn đi xe lửa tàu thường hoặc tàu nhanh, nhưng đã mua vé tàu có giường nằm, cũng chỉ được thanh toán tiền tàu theo giá vé tàu thường hay tàu nhanh.

Thí dụ 3. Trên một chặng đường có xe lửa, hoặc vừa có xe lửa vừa có ô-tô ca và ca-nô, người đi công tác được sử dụng một trong ba loại phương tiện đó theo đúng tiêu chuẩn của mình được hưởng, nhưng nếu người đó lại đi bằng máy bay, thì tiền vé đó không được thanh toán mà chỉ được thanh toán số tiền bằng mức thanh toán cho người mua vé xe lửa cùng chặng đường.

Thí dụ 4. Từ Hà-nội đi Sơn-la là tuyến đường chỉ có ô-tô ca quốc doanh, người đi công tác không theo tiêu chuẩn của mình là đi bằng ô-tô ca, mà lại mua vé máy bay (đi Nà-sản), thì chỉ được thanh toán tiền tàu xe theo giá vé ô-tô ca Hà-nội — Sơn-la. Nhưng nếu việc đi máy bay đó là do thủ trưởng (hay người được ủy quyền) quyết định trong trường hợp có công tác cấp bách thì được thanh toán tiền vé máy bay.

Thí dụ 5.

1. Từ Huế đi Đà-nẵng có xe lửa và ô-tô buýt của tư nhân do Nhà nước quản lý giá cước, nhưng người đi công tác lại đi bằng xe máy thuê ngoài thì tiền tàu xe chỉ được thanh toán bằng mức thanh toán cho người mua vé đi xe lửa cùng chặng đường.

2. Đi công tác từ thị xã A xuống huyện B bằng xe đạp hay xe máy riêng trong khi chặng đường đã có ô-tô công cộng quốc doanh, thì tiền tàu xe được thanh toán là giá vé ô-tô quy định cho chặng đường ấy.

Nhưng nếu chặng đường đó dưới 50 km thì tiền tàu xe được thanh toán theo mức khoán (3đ/100 km).

Thí dụ 6. Từ huyện A đến xã C chặng đường dài 55 km không có phương tiện công cộng quốc doanh và cũng không có phương tiện của tư nhân do Nhà nước quản lý giá cước, nếu người đi công tác phải đi bộ, đi xe đạp hay xe máy riêng hoặc bằng bất cứ phương tiện nào khác, thì tiền tàu xe được thanh toán theo mức khoán 3đ/100km, tức là :

$$\frac{3đ \times 55km}{100} = 1,65đ$$

Chú ý :

— Chỉ thanh toán theo mức khoán trên đây nếu chặng đường đi được từ 10 km trở lên (không kể là dùng phương tiện giao thông nào).

— Trong mức phụ cấp khoán tiền tàu xe cho người dùng xe đạp, xe mô-tô, xe máy riêng đi công tác từng chuyến đã có tính đến bù đắp một phần hao mòn xe riêng, cho nên chế độ phụ cấp hao mòn xe không đặt ra đối với trường hợp này.

Thí dụ 7. Một nhân viên tiếp liệu ở xí nghiệp X, hàng ngày vẫn đi công tác trong khu vực nhất định, khi thì đi xe điện, khi thì đáp ô-tô buýt, như vậy tiền vé xe điện hay ô-tô buýt sẽ được thanh toán vào cuối tháng (để đơn giản công việc thanh toán, vì tiền vé xe phải trả mỗi ngày không nhiều).

LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com 0963736

C. Phần hướng dẫn cách tính toán cụ thể phụ cấp đi đường.

Thí dụ 8.

1. Một nhân viên đi công tác ở vùng núi cao, đi bộ từ xã A đến xã B đường dài 10 km (trên số kilômét tối thiểu) được tính phụ cấp đi đường :

$$\frac{10đ \times 10km}{100} = 1đ$$

Cũng thí dụ trên, nếu chặng đường thuộc vùng xuôi thì được tính :

$$\frac{6,40đ \times 10km}{100} = 0,64đ$$

2. Một cán bộ đi công tác ở Thái-bình bằng ô-tô ca từ A đến B đường dài 45km, vì chưa đạt số kilômét tối thiểu quy định cho ô-tô công cộng một lượt là 50km, nên không được tính phụ cấp đi đường. Ngày hôm sau, cán bộ đó lại đi ô-tô ca từ B về A thì cũng không được tính phụ cấp đi đường.

Nếu trong một ngày, người cán bộ đó đi từ A đến B rồi lại từ B trở về A (45km + 45 km = 90 km), thì được tính phụ cấp đi đường, vì đạt trên số kilômét tối thiểu quy định cho cả đi và về bằng ô-tô công cộng là 75km :

$$\frac{1đ \times 90km}{100} = 0,90 đ$$

Thí dụ 9.

1. Một cán bộ đi công tác từ Hà-nội ra Hồng-gai bằng xe lửa và ca-nô đường dài 162 km. Phụ cấp đi đường tính như sau, theo từng phương tiện và quãng đường đã đi, gồm :

— Chặng đường đi xe lửa Hà-nội — Hải-phòng 102km :

$$\frac{1,10đ \times 102km}{100} = 1,12 đ$$

— Chặng đường đi ca-nô Hải-phòng — Hồng-gai 60 km :

$$\frac{2đ \times 60km}{100} = 1,20 đ$$

} 2,32 đ

2. Một cán bộ cấp Vụ đi công tác từ Hà-nội vào thành phố Hồ Chí Minh bằng phương tiện liên vận (xe lửa + ô-tô công cộng) đường dài tất cả là 1.758 km. Phụ cấp đi đường tính theo chặng đường đi xe lửa và chặng đường đi ô-tô công cộng như sau :

— Chặng đường đi xe lửa Hà-nội — Vinh 319 km:

$$\frac{1,10 đ \times 319 km}{100} = 3,51 đ$$

— Chặng đường đi ô-tô công cộng Vinh — Sài-gòn 1.439 km :

$$\frac{1 đ \times 1439 km}{100} = 14,39 đ$$

} 17,90 đ

(Nếu đi xe lửa chạy suốt đêm thì được tính thêm 0,40đ)

3. Một cán bộ đi công tác ở vùng xuôi, đi bộ từ cơ quan ra ga X đường dài 4km, từ đó đáp xe lửa đến ga Y đường dài 63 km, rồi đi bộ tiếp 5 km nữa thì đến địa điểm công tác. Như vậy cán bộ đó đã đi bằng hai phương tiện là :

— Đi bộ 4 km + 5 km = 9 km

— Xe lửa = 63km

Các đoạn đường đã đi đều trên mức tối thiểu nên được tính phụ cấp đi đường như sau :

— Đi bộ : $\frac{6,40 đ \times 9 km}{100} = 0,58 đ$

— Xe lửa : $\frac{1,10 đ \times 63 km}{100} = 0,69 đ$

} 1,27đ

Thí dụ 10. Một cán bộ huyện đi công tác ở vùng xuôi, từ cơ quan A đi bộ 2 km đến thị trấn

LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com 0963737369

B để đáp ô-tô buýt lên thị xã C (đường dài 25km) rồi từ thị xã C đi tiếp xe lửa xuống ga D (đường dài 35 km), sau đó đi bộ 4 km nữa thì đến địa điểm công tác.

Chặng đường đi công tác dài tất cả 66 km, bằng 3 phương tiện (đi bộ 6 km, đi ô-tô buýt 25 km, đi xe lửa 35 km), các đoạn đường đã đi của mỗi phương tiện đều dưới số kilômét tối thiểu quy định (điều 8, mục II). Tuy nhiên, vì là trường hợp đi bằng nhiều loại phương tiện, mất nhiều thời gian chờ tàu xe, nên vẫn được tính phụ cấp đi đường cho các đoạn đường chưa đạt số kilômét tối thiểu, chỉ trừ hai đoạn đường ngắn đi bộ từ cơ quan đến bến ô-tô B (2 km) và từ ga D về đến nơi công tác (4 km) cộng lại là 6 km ; cụ thể tính như sau :

— Đoạn đường đi ô-tô buýt :

$$\frac{1đ \times 25\ km}{100} = 0{,}25\ đ$$

— Đoạn đường đi xe lửa :

$$\frac{1{,}10\ đ \times 35\ km}{100} = 0{,}38đ$$

$$\Big\} \quad 0{,}63\ đ$$

Chú ý : Trong thí dụ nói trên, nếu 2 đoạn đường đi bộ cộng lại mà được từ 8 km trở lên thì tính phụ cấp đi đường theo quy định chung.

Cũng trong thí dụ trên đây, nếu là trường hợp đi bộ từ cơ quan ra thị trấn B rồi đi xe ô-tô cơ quan suốt từ thị trấn B qua thị xã C đến ga D hoặc đến tận địa điểm công tác (đường dài 60 km hoặc 64 km thì mặc dù có đi bằng hai phương tiện cũng không tính phụ cấp đi đường.

Thí dụ 11. Một cán bộ đi công tác từ thị xã Vĩnh-yên (vùng xuôi) lên thị xã Lao-cai (vùng núi cao) bằng xe lửa, đường dài 241 km. Sau chuyến đi công tác trở về Vĩnh-yên, được tính phụ cấp đi đường như sau :

a) *Lượt đi* : Chặng đường sắt từ thị xã Vĩnh-yên đến thị xã Lao-cai, áp dụng mức phụ cấp vùng xuôi :

$$\frac{1{,}10\ đ \times 241\ km}{100} = 2{,}65\ đ$$

b) *Lượt về* : Chặng đường sắt từ thị xã Lao-cai đến thị xã Vĩnh-yên, áp dụng mức phụ cấp của vùng núi cao :

$$\frac{1{,}45\ đ \times 241\ km}{100} = 3{,}50\ đ$$

Cộng lại là : 6,15 đ

Thí dụ 12. Một cán bộ (lương chính 135đ) từ thị xã Lai-châu (vùng núi cao) đi công tác bằng ô-tô cơ quan về Hà-nội, đường dài 490 km. Sau chuyến đi công tác này trở về Lai-châu, được tính phụ cấp đi đường như sau :

a) *Lượt đi* : Chặng đường Lai-châu — Hà-nội áp dụng mức phụ cấp của vùng núi cao :

$$\frac{0{,}80\ đ \times 490\ km}{100} = 3{,}92đ$$

b) *Lượt về* : Chặng đường Hà-nội — Lai-châu áp dụng mức phụ cấp của vùng xuôi :

$$\frac{0.70\ đ \times 490\ km}{100} = 3{,}43\ đ$$

Cộng lại là : 7,35đ

Thí dụ 13.

1. Từ Huế đi Đà-nẵng (đường sắt dài 103 km) có xe lửa và ô-tô buýt của tư nhân do Nhà nước quản lý giá cước, nhưng một cán bộ không dùng các phương tiện đó để đi công tác lại thuê xe máy ngoài, nên tiền tàu xe chỉ được thanh

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

toán bằng mức thanh toán cho người đi xe lửa cùng chặng đường. Vì vậy, phụ cấp đi đường cũng chỉ được tính như người đi xe lửa :

$$\frac{1{,}10 \text{ đ} \times 103 \text{ km}}{100} = 1{,}13\text{đ}$$

2. Một cán bộ (lương chính 105đ) đi công tác từ Hà-nội lên Sơn-la, đường dài 308 km có ô-tô ca quốc doanh, nhưng lại đi bằng máy bay (lên Nà-sản). Vì không có tiêu chuẩn đi máy bay nên tiền tàu xe chỉ được thanh toán bằng mức thanh toán cho người đi ô-tô ca Hà-nội — Sơn-la. Như vậy phụ cấp đi đường cũng được tính như người đi ô-tô ca :

$$\frac{1 \text{ đ} \times 308 \text{ km}}{100} = 3{,}08 \text{ đ}$$

3. Một cán bộ đi công tác từ Hà-nội đến thị xã Sơn-tây (42 km) bằng xe đạp riêng, vì chặng đường đó ô-tô ca quốc doanh không nhận chở xe đạp. Trường hợp này được thanh toán tiền tàu xe theo mức khoán 3đ/100 km ; còn phụ cấp đi đường thì tính theo phương tiện thực tế đã sử dụng là xe đạp :

$$\frac{2{,}70 \text{ đ} \times 42 \text{ km}}{100} = 1{,}13 \text{ đ}$$

Thí dụ 14.

Một công nhân lái xe ô-tô cơ quan cho thủ trưởng (lương chính 180đ) đi công tác từ Hà-nội đi Ninh-bình (93km); sau chuyến đi công tác trở về, thủ trưởng được tính phụ cấp đi đường :

$$\frac{0{,}75 \text{ đ} \times (93 + 93) \text{ km}}{100} = 1{,}40 \text{ đ}$$

nhưng lái xe thì được tính phụ cấp đi đường như người đi công tác bằng ô-tô công cộng trên cùng chặng đường :

$$\frac{1 \text{ đ} \times (93 + 93) \text{ km}}{100} = 1{,}86 \text{ đ}$$

Thí dụ 15. Một cán bộ đi công tác từ Hà-nội vào Vinh bằng xe lửa (đường dài 319 km). Nếu xe lửa khởi hành ở Hà-nội lúc 17 giờ và chạy suốt đêm, đến 5 giờ sáng hôm sau tới Vinh, tức là đã đi 7 tiếng đồng hồ ban đêm kể từ 22 giờ, thì phụ cấp đi đường được tính thêm 0,40 đ, cụ thể là :

$$\frac{1{,}10 \text{ đ} \times 319 \text{ km}}{100} + 0{,}40 \text{ đ} = 3{,}91 \text{ đ}$$

Thí dụ 16. Một giao thông viên (đi bộ) được hưởng phụ cấp đi đường theo mức khoán 4đ/tháng. Trong tháng 5, có nghỉ phép 10 ngày và nghỉ ốm 7 ngày, như vậy số ngày đi công tác lưu động còn lại dưới 10 ngày, nên tháng đó không được lĩnh phụ cấp đi đường.

Chú ý :

a) Số ngày đi lưu động công tác trong một tháng tính bình quân là 25 ngày.

b) Cách tính số kilômét đi trung bình hàng tháng dùng làm căn cứ định mức khoán :

— Ghi sổ theo dõi (trong thời gian 3 tháng đầu) số kilômét đã đi hàng ngày, cuối mỗi tháng cộng sổ tìm ra số kilômét đi được trong tháng.

— Sau 3 tháng, lấy tổng số kilômét chia 3 sẽ có số kilômét đi trung bình hàng tháng. Lấy số kilômét này làm mức khoán phụ cấp đi đường hàng tháng.

— Khi đã có mức khoán cố định, thì dù mỗi tháng có đi hơn hay kém đôi chút (trên hoặc dưới 50 km) cũng không phải định lại mức khoán.

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

PHỤ LỤC SỐ 3

Bảng quy định tạm thời độ dài (dùng để tính phụ cấp đi đường trong nước) một số chặng đường bộ, đường sắt, đường sông và đường biển.

A. TỪ HÀ-NỘI ĐI :

Số thứ tự	Tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương	Thành phố và thị xã thuộc tỉnh	Độ dài (đơn vị tính : kilômét)					
			Đường bộ		Đường sắt		Đường sông	
1	Thành phố Hải-phòng	Hải-phòng		103		102	Sông Luộc Sông Đuống	198 141
		Kiến-an		114			Sông Luộc Sông Đuống	189 150
2	Thành phố Hồ Chí Minh	Gia-định		1.727				
		Sài-gòn		1.730				
		Chợ-lớn		1.741				
3	Lai-châu	Lai-châu	(qua Sơn-la)	490	(liên vận qua Lao-cai)	509		497
4	Sơn-la	Sơn-la		308			(Vạn Yên)	234
5	Hoàng-liên-sơn	Lao-cai	(qua Vĩnh-phú Yên-bái)	324		295		341
		Yên-bái		183		156		183
		Nghĩa-lộ	(qua Vĩnh-phú)	266	(liên vận qua Yên-bái)	239		
6	Hà-tuyên	Hà-giang		318				324
		Tuyên-quang	(qua Vĩnh-phú)	165				166
7	Cao-lạng	Cao-bằng	(theo đường 1A)	285	(liên vận qua Lạng-sơn)	281		
		Lạng-sơn		154		148		
8	Bắc-thái	Bắc-cạn		166		76	(Sông Luộc)	349
		Thái-nguyên		80			(Sông Đuống)	224

09637369
LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com

Số thứ tự	Tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương	Thành phố và thị xã thuộc tỉnh	Độ dài (đơn vị tính : kilômét)					
			Đường bộ		Đường sắt		Đường sông	
9	Quảng-ninh	Quảng-yên	(qua Hải-phòng)	125				219
		Hồng-gai	(qua Bắc-ninh)	151	(liên vận qua Hải-phòng)	162		258
		Móng-cái	(— nt —)	325				394
10	Hà-sơn-bình	Hà-đông		11				
		Sơn-tây		42				48
		Hòa-bình		76				139
11	Hà-bắc	Bắc-ninh		31		29		
		Bắc-giang		51		50	(Sông Luộc)	239
							(Sông Đuống)	114
12	Vĩnh-phú	Phúc-yên		47		39		
		Vĩnh-yên		63		54		
		Việt-trì		85		73		68
		Phú-thọ		122		100		109
13	Hải-hưng	Hải-dương		58		57	(Sông Luộc)	179
							(Sông Đuống)	100
		Hưng-yên		64				65
14	Thái-bình	Thái-bình	(qua Nam-định)	109				118
15	Hà-nam-ninh	Phủ-lý		59		56		141
		Nam-định		90		87		108
		Ninh-bình	(qua Phủ-lý theo đường 1A)	93		115		154
16	Thanh-hóa	Thanh-hóa	(— nt —)	153		176		255
17	Nghệ-tĩnh	Vinh	(— nt —)	291		319		487
		Hà-tĩnh	(— nt —)	341	(liên vận qua Vinh)	364		560
18	Bình-trị-thiên	Đồng-hới		491	— nt —	512		
		Vĩnh-linh (Hồ-xá)		557	— nt —	577		
		Quảng-trị		594				
		Huế		654				

09637369
LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com

Số thứ tự	Tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương	Thành phố và thị xã thuộc tỉnh	Độ dài (đơn vị tính : kilômét)		
			Đường bộ	Đường sắt	Đường sông
19	Quảng-nam — Đà-nẵng	Đà-nẵng	759		
		Hội-an	785		
		Tam-kỳ	828		
20	Nghĩa-bình	Quảng-ngãi	855		
		Quy-nhơn	1.060		
21	Phú-khánh	Tuy-hòa	1.160		
		Nha-trang	1.281		
22	Gia-lai — Công-tum	Công-tum	(qua Quy-nhơn) 1.260		
		Plây-cu	1.210		
23	Đắc-lắc	Buôn-mê-thuột	1.398		
24	Lâm-đồng	Đà-lạt	1.496		
25	Thuận-hải	Phan-rang	1.386		
		Phan-thiết	1.532		
26	Đồng-nai	Biên-hòa	1.700		
		Bà-rịa	1.769		
27	Sông-bé	Thủ-dầu-một	1.760		
28	Tây-ninh	Tây-ninh	1.829		
29	Long-an	Tân-an	1.777		
30	Bến-tre	Bến-tre	1.816		
31	Tiền-giang	Mỹ-tho	1.801		
		Gò-công	1.788		
32	Hậu-giang	Cần-thơ	1.899		
		Sóc-trăng	1.961		

09637369
LawSoft * Tel: +84-8-3845 6684 * www.ThuVienPhapLuat.com

Số thứ tự	Tỉnh và thành phố trực thuộc trung ương	Thị xã và thành phố thuộc tỉnh	Độ dài (đơn vị tính : kilômét)		
			Đường bộ	Đường sắt	Đường sông
33	Cửu-long	Vĩnh-long	1.865		
		Trà-vinh	1.933		
34	Đồng-tháp	Sa-đéc	1.873		
35	Kiến-giang	Rạch-giá	1.978		
		Hà-tiên	2.069		
36	An-giang	Long-xuyên	1.920		
		Châu-đốc	1.975		
37	Minh-hải	Bạc-liêu	2.010		
		Cà-mau	2.077		

TỪ HẢI-PHÒNG ĐI : *Đường biển*

Bến-thủy	311
Đông-hà	484
Đà-nẵng	620
Quy-nhơn	921
Nha-trang	1.108
Cam-ranh	1.165
Phan-thiết	1.331
Sài-gòn	1.628
Côn-đảo	1.835
Cà-mau	1.845
Rạch-giá	2.038
Hà-tiên	2.043
Phú-quốc	2.061

Ghi chú :

1. Căn cứ bảng này có thể tính độ dài các chặng đường giữa các tỉnh với nhau, nếu những tỉnh đó cùng trên một tuyến đường. Áp dụng bảng này, nếu thấy có điểm nào không sát thực tế thì phản ánh cho Bộ Tài chính.

2. Đối với các chặng đường liên tỉnh và từ tỉnh lỵ xuống các huyện trong tỉnh thì do Ủy ban nhân dân tỉnh quy định độ dài ; còn độ dài các chặng đường liên huyện và từ huyện lỵ xuống các xã trong huyện thì do Ủy ban nhân dân huyện quy định.

3. Độ dài tuyến đường sắt từ Vinh (Nghệ-tĩnh) vào các tỉnh phía nam sẽ thông báo sau, khi có xe lửa chạy suốt từ Bắc vào Nam.

Hiện nay, đi xe liên vận trên tuyến đường này, tạm thời tính độ dài chặng đường theo đường sắt đến Vinh và từ Vinh trở vào theo đường bộ.

Thí dụ : Hà-nội đi Sài-gòn tính :

— Đường sắt Hà-nội — Vinh	319km
— Đường bộ Vinh — Sài-gòn	1.439km
	1.758km

4. Đối với các tuyến đường sông, khi lên hay xuống các bến không quy định ở bảng này thì cần lấy xác nhận của cơ quan vận tải về độ dài chặng đường đã đi.

PHỦ THỦ TƯỚNG XUẤT BẢN
In tại Nhà máy in Tiến-bộ, Hà-nội

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