

香港社會服務聯會

對提供與就業相關的交通費資助的意見

(向立法會人力事務委員會提交的意見書 23/11/2010)

前言

立法會人力事務委員會將於2010年11月23日舉行特別會議，就「提供與就業相關的交通費資助」聽取有關團體的意見，本文闡述香港社會服務聯會(社聯)就此課題的意見。

背景

特首於2010年10月13日發表的施政報告中進一步提出推行「鼓勵就業交通津貼計劃」，以取代於現時推行的「交通費支援計劃」，把申請的地區由4區推廣至全港18區，並傾向撤消1年的領取期限，為全港更多低收入在職人士減輕負擔。

對提供與就業相關的交通費資助的意見

2010年上半年，全港有21.1萬戶低收入住戶¹最少有一人就業，可見本港在職貧窮情況嚴重，加上估計嚴重的通脹即將到來，屆時交通費將對低收入人士帶來更沉重的開支負擔，因此社聯歡迎政府推行「鼓勵就業交通津貼計劃」，鼓勵低收入人士持續就業，且有以下建議：

1. 支持取消1年的領取限制

根據本年的施政報告，設立「鼓勵就業交通津貼計劃」的目的，是「為減輕他們(低收入人士)的負擔並鼓勵持續就業」。基層勞工的交通費負擔，並不會隨他們工作年期而改變，而於基層勞工領取津貼1年後，便取消交通津貼的支援，亦不符合鼓勵持續就業的目標，因此社聯支持取消1年的領取限制。

2. 提高入息限額以回應最低工資的水平

申領「鼓勵就業交通津貼計劃」的入息限額，應高於最低工資的水平，並考慮長時間工作的低收入勞工的情況，否則他們的工作要求，將使他們失去申領「鼓勵就業交通津貼計劃」的資格。例如，根據政府統計處的數據，現時保安行業的平均每日工作時數為10小時，每月平均工作26天，以最低工資28元計算，則即使是賺取最低工資標準的保安員，月薪亦為7280元，超出領取現有「交通費支援計劃」的入息限額。

3. 檢討資產限額

政府對於低收入家庭的補貼，除了現時提出的「鼓勵就業交通津貼計劃」，還有中、小學生資助(學校書簿津貼/學生車船津貼計劃/上網費津貼計劃)及幼稚園及幼兒中心學費減免計劃，但都沒有設立資產限制。事實上，日後要審核申請「鼓勵就業交通津貼計劃」申請人的資產亦十分困難，因為此計劃以個人而非家庭為申請單位，所以資產審查亦只包括申請者而非整

¹ 低收入住戶為以住戶人數劃分，住戶入息等於或低於中位數的一半

個家庭。即使申請人的家人擁有大量資產仍合資格，但如果申請人擁有數萬元資產，即使屬於個人保單的保險價值及紅利，亦會令他 / 她失去申請資格，容易出現不公平的現象。我們建議政府研究新計劃應否撤銷資產限制。

4. 工作時數限制令特定行業及最弱勢的低收入勞工不能受惠

現時「交通費支援計劃」所訂的必須每月工作最少 72 小時門檻過高，特定行業如家務助理等只要求勞工部分時間工作，難以達到每月工作 72 小時的標準，而根據統計署的報告²顯示，從事部分時間制的僱員沒有工作較長時數的主要原因為料理家務或在家照顧兒童、長者或傷病成員，72 小時的門檻將使這些最需要支援的群體得不到資助。

5. 新推行的交通費資助計劃應保留求職津貼

對於失業人士來說，尋找工作交通費成本高，交通費資助可以繼續為失業人士重投勞動力市場提供誘因，長遠有助減低社會成本。我們建議政府在「鼓勵就業交通津貼計劃」中保留求職津貼。

6. 須制訂調整資助金額機制

根據甲類消費物費指數，現時交通費的物價與「交通費支援試驗計劃」推行時相比（即 07 年 6 月），已上升了 3.5%，預計明年的通脹將有加劇趨勢。因此必須制定機制，至少每年檢討交通津貼的資助額一次，以確保計劃的資助力度不會因通脹而減低。

2010 年 11 月 23 日

² 政府統計處(2010)從綜合住戶調查搜集所得的社會資料第五十二號專題報告書