

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(II)

(向立法會人力事務委員會提交的意見書 16/12/2010)

### 前言

香港社會服務聯會（社聯）曾於2010年11月23日就提供與就業相關的交通費資助，向立法會人力事務委員會提交初步意見，知悉委員會於2010年12月16日的會議中再討論此課題，而政府亦於會前公佈對「鼓勵就業交通津貼計劃」的最新建議，本文就此課題提供社聯進一步的建議，希望委員會考慮。

### 背景

特首於2010年10月13日發表的施政報告中提出推行「鼓勵就業交通津貼計劃」，取代現時推行的「交通費支援計劃」，把申請的地區由4區推廣至全港18區，並會在計劃實施三年後檢討。

### 對提供與就業相關的交通費資助的進一步意見

2010年上半年，全港有210,500萬戶低收入住戶<sup>1</sup>最少有一人就業，可見本港在職貧窮情況嚴重，而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」，以鼓勵低收入人士持續就業，就此計劃，社聯有以下建議：

#### 1. 入息及資產限額

根據政府提交立法會的討論文件，「鼓勵就業交通津貼計劃」的目的，是爲了「鼓勵他們(受助人)持續就業，因爲他們無須把過高比例的工作收入，用於與工作相關的交通開支」，上述概念表明交通津貼是一項針對低收入勞工的工資補貼制度，而非對貧窮家庭的入息援助措施，所以其領取資格應取決於個人入息的高低。

以住戶作爲資產及入息審查的單位，是引入了低收入住戶補貼的概念，這可確保供養人數較多，但個人工資較高的勞工的家庭，亦可受惠於交通津貼計劃，但在此制度下，一些家庭整體收入較高的低薪勞工，如一些與家人同住，但工資較低的年青人，即使須要把高比例的工資用於交通費，亦不能受惠於新計劃。因此社聯認爲，若政府把交通津貼計劃定位爲工資補貼制度，應維持以「個人」爲入息及資產審查單位的限制。

<sup>1</sup> 低收入住戶爲以住戶人數劃分，住戶入息等於或低於中位數的一半的住戶。

## **2. 工作時數限制**

現時「交通費支援計劃」所訂的工時限制 - 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。而統計署的報告<sup>2</sup>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。因此社聯建議另增設一條每月工作少於 72 小時但高於 36 小時的門檻，津貼額為每人每月 300 元。

## **3. 求職津貼**

失業人士尋找工作交通費成本高昂，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，有助減低社會成本。雖然政府指出超過九成參加計劃者在參加計劃前已在職，但是由計劃推出至今領取求職津貼者亦超過 2800 人，如能加強有關求職津貼的宣傳，相信實際上有需要領取的人士不只此數，這反映求職津貼確能滿足部份低收入人士的需要。因此我們建議政府在「鼓勵就業交通津貼計劃」中保留求職津貼，容許受助人每年可申領最多 600 元津貼

## **4. 調整資助金額機制**

根據甲類消費物價指數，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%，預計明年的通脹將會加劇，影響津貼的資助力度。因此社聯建議制定機制，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。

## **5. 擴展其他補助貧窮家庭的措施**

如上述，政府提出以住戶入息及資產作為領取交通津貼的資格，實質上是引入對在職貧窮住戶給予經濟支援的概念，然而貧窮家庭除了交通需要外還有其他不同需要，社聯期望政府根據貧窮家庭的需要(如住屋需要、照顧兒童、長者、殘疾人士等的需要)進行研究，擴展更多針對貧窮家庭的經濟援助措施(如租金津貼、照顧者津貼)，建立第二安全網制度。

2010 年 12 月 15 日

---

<sup>2</sup> 政府統計處(2010)《從綜合住戶統計調查搜集所得的社會資料: 專題報告書 - 第五十二號報告書》