

財務委員會討論文件

2004 年 11 月 19 日

總目 173－學生資助辦事處

分目 228 學生資助

請各委員批准由 2004／05 學年起整合跨網車船津貼計劃和學生車船津貼計劃，並採用學生車船津貼計劃現有的申請資格和資助安排，使資助範圍涵蓋全港所有修讀全日制小學至學士學位課程的本地學生，詳情如下－

- (a) 取消現時適用於 12 歲以下學生的跨網規定；
- (b) 擴大資助範圍，使就讀於私立學校和直接資助計劃下的學校而有經濟需要的 12 歲以下學生亦合資格申請有關津貼；以及
- (c) 劃一津貼制，使半額資助的安排亦適用於 12 歲以下的申請人，但會實施過渡安排。

問題

學生車船津貼計劃及跨網車船津貼計劃由學生資助辦事處負責管理，兩項計劃均訂有入息審查制度。不過，兩項計劃在提供車船津貼方面，處理方法並不一致。有經濟需要的小學生，如在其居住地點所屬小一學校網以內的學校上課，即使學校與居所相距超過 10 分鐘步行路程，亦不符合跨網車船津貼計劃的申請資格。但有經濟需要、就讀於直接資助計劃(下稱「直資」)下的小學和私立小學的學生，也不符合資格申領跨網車船津貼。此外，現時根據跨網車船津貼計劃，12 歲以下學生按一級津貼制獲發津貼，而根據學生車船津貼計劃，12 歲或以上學生則按兩級津貼制獲發津貼，這方面的安排亦不一致。有見及此，我們建議整合這兩項計劃。

建議

2. 學生資助辦事處監督建議，由 2004／05 學年起整合跨網車船津貼計劃和學生車船津貼計劃，教育統籌局局長支持這項建議。有關建議的具體內容如下－

- (a) 應取消跨網車船津貼計劃的跨網規定；
- (b) 與 12 歲或以上就讀於直資學校和私立學校的學生一樣，在這些學校就讀的 12 歲以下並有經濟需要的學生亦合資格申請有關津貼；以及
- (c) 劃一津貼制，使現時適用於 12 歲或以上學生的半額資助安排亦適用於 12 歲以下的申請人，但會實施過渡安排。

理由

申請資格

3. 跨網車船津貼計劃最初推出時，主要目的是資助 12 歲以下、就讀於公營學校並有經濟需要的小學生；這些學生就讀的學校必須位於其居住地點所屬小一學校網以外，因而需要乘搭交通工具到較遠的地區上學。

4. 隨着全日制小學逐步發展，部分學生的居所即使位於同一學校網內，也需要前往距離居所更遠的地點上課。此外，我們每年會檢討小一學校網，並在有需要時重劃學校網，這樣主要是為了應付學額的需求，以及讓家長有更多學校可以選擇。小一學校網的數目已由 1998／99 學年的 59 個減至 2003／04 學年的 55 個，並在 2004／05 學年進一步減至 47 個。這方面的轉變，導致更多需要乘搭交通工具上學的學生未能申領跨網車船津貼，以支付交通費用。

5. 由於 12 歲或以上、就讀於直資學校或私立學校並有經濟需要的學生現時均符合資格申領學生車船津貼，故我們亦建議為就讀於同類學校、年齡在 12 歲以下而又有經濟需要的學生提供車船津貼。

6. 此外，整合學生車船津貼計劃及跨網車船津貼計劃會惠及一些未到達 12 歲生日並有經濟需要的中一學生。現時，由於這些學生並非小學生，所以不符合資格申請跨網車船津貼，也因未滿 12 歲而不符合資格申請學生車船津貼。根據整合後的計劃，所有有經濟需要的本地全日制學生，包括小學生至修讀學士學位課程的學生，如學校與居所相距超過 10 分鐘步行路程，均符合申請資格。

資助安排

7. 現行的學生車船津貼計劃設有兩級津貼制，為 12 歲或以上學生提供資助。通過入息審查的學生，如在經濟方面有更大的需要，可獲全額資助，其餘則獲半額資助。換言之，合資格申請人所得的津貼額，相等於他們乘搭公共交通工具平均所需費用的全數或半數。用以釐定資助額的兩級津貼制存在已久，並適用於其他中、小學生資助計劃，包括學生書簿津貼計劃。不過，現行的跨網車船津貼計劃只設有一級津貼制，所有獲批津貼的學生，均會獲得全額資助。這項安排與其他學生資助計劃的津貼安排並不一致。

8. 為恪守按入息審查結果發放津貼的原則，以及確保各項學生資助計劃有一致的安排，我們建議，根據整合後的學生車船津貼計劃，兩級津貼制也適用於 12 歲以下的學生。

9. 若涉及特殊及不可預見的經濟困難，有關學生所屬學校的校長仍可繼續按個別情況，向學生資助辦事處推薦這些學生，讓他們獲得全額或半額資助，這個做法與學生資助辦事處管理的所有其他中、小學生資助計劃的安排一樣。現行制度容許學生資助辦事處可酌情批准有關申請，有助確保有真正需要的申請人能獲得資助。

整體影響

10. 我們預計，放寬申請資格的建議，會讓約 60 000 名 12 歲以下的學生受惠。換言之，新受惠學生的數目是現行成功申請人數目的兩倍以上。

11. 根據 2003／04 學年獲批跨網車船津貼的學生的資料，我們估計，約有 22 000 名在現有機制下符合全額資助資格的學生會受到影響。受影響申請人每月的津貼額平均減少 50 元。進一步的分析顯示，約 95% 申請人每月津貼額的減幅少於 100 元。

過渡安排

12. 我們建議在 2004／05 學年實施上述新安排，讓有需要的學生盡早受惠。我們亦建議作出下述過渡安排－

- (a) 對於根據現行跨網車船津貼計劃未能符合資格獲得資助，但實施新建議後便符合資格的學生，我們會按照整合後的學生車船津貼計劃，依據所修訂的申請資格和資助安排處理他們在 2004／05 學年提出的申請；以及
- (b) 對於在 2004／05 學年符合現行跨網車船津貼計劃的資助資格，並經入息審查後評定為符合半額資助資格的學生，我們會在 2004／05 學年向他們繼續發放相等於全額的津貼。資助額會由 2005／06 學年起才作調整。

對財政的影響

13. 按 2004／05 學年估計獲批申請人數及平均津貼額計算，推行上述建議(即整合現有兩項學生車船津貼計劃)後，每年所需增加的經常費用淨額約 3,000 萬元。由於我們會作出過渡安排，故在 2004／05 學年所需的額外開支為 1,200 萬元。為此，我們已在 2004-05 年度核准預算內預留款項，以支付 2004-05 年度額外所需的費用。我們會在每年的預算內預留足夠款項，應付日後的開支。

14. 為實施有關建議，學生資助辦事處須提升現有電腦系統的功能，有關工作涉及約 90 萬元的一次過非經營開支。

背景資料

15. 政府的政策，是確保學生不會因經濟困難而失去接受教育的機會。除了提供免費普及基礎教育和大幅資助高中教育外，我們亦有為中、小學生制定全面的資助計劃，所提供的資助包括車船津貼、書簿雜費津貼、高中學費減免，以及考試費減免等。

16. 學生車船津貼計劃在 1991 年推出，申請人須通過入息審查才獲發津貼，我們在 2000 年曾大幅改善計劃的內容。根據這項計劃，12 歲或以上，尚未完成學士學位課程而有經濟需要的學生，如居所與上課地點相距超過 10 分鐘步行路程而需要乘搭公共交通工具，便可按在學期內往返居所與學校所需的交通費，並視乎其家庭經濟狀況獲發全額或半額津貼。全額津貼的款額相等於申請人乘搭公共交通工具平均所需費用的全數；如乘搭地下鐵路，津貼額則訂於學生優惠票價的水平。在 2003-04 年度，這項計劃全年所需的經常開支為 3 億 4,900 萬元。

17. 跨網車船津貼計劃在 1998 年推出。凡未滿 12 歲而有經濟需要的小學生，如在其居住地點所屬的小一學校網以外的公營學校就讀，而學校與居所相距超過 10 分鐘步行路程並需要乘搭公共交通工具，便可根據這項計劃申領車船津貼。獲批跨網車船津貼的學生，可獲發一級制的津貼，津貼額相等於他們乘搭公共交通工具平均所需費用的全數（公共交通機構一般會向未滿 12 歲的兒童收取成人票價的一半費用）。在 2003-04 年度，跨網車船津貼計劃全年所需的經常開支為 3,400 萬元。

18. 我們已在 2004 年 9 月 27 日的小一入學委員會會議上，就有關建議進行諮詢，委員全面支持我們的建議。該委員會包括來自不同教育機構的代表。

19. 我們已在 [2004 年 11 月 8 日向立法會教育事務委員會](#) 簡介這項建議的詳情。委員普遍認同有逼切需要落實有關建議。如獲財務委員會批准，有關建議應盡快在 2004/05 學年實施，以便向有經濟需要的學生提供資助。按照擬議的兩級津貼制發放津貼，有 22 000 名申請人所獲得的車船津貼會有所減少，委員擔心這樣會增加申請人的財政負擔，並要求政府徵詢家長組織對有關建議的意見。另有委員對現有車船津貼計劃的入息審查表示關注，他們擔心有關安排未能照顧來自低收入家庭的學生的需要，並建議政府檢討有關計劃的申請資格。

20. 在劃一津貼制後，申請人在財政方面所受到的影響，我們已在上文第 11 段作出分析。我們現正就有關建議諮詢相關的家長組織，在總結他們的意見後，會在會議舉行之前向委員提交有關的補充資料。我們亦會檢討適用於各項學生津貼計劃的審查入息方法，以找出需要改善的地方。

教育統籌局
2004 年 11 月