

立法會

Legislative Council

立法會FC52/11-12號文件
(此份會議紀要業經政府當局審閱)

檔號：CB1/F/1/2

立法會財務委員會 第十一次會議紀要

日期：2011年2月25日(星期五)
時間：下午3時
地點：立法會會議廳

出席委員：

- 劉慧卿議員, JP (主席)
- 劉秀成議員, SBS, JP (副主席)
- 何俊仁議員
- 何鍾泰議員, SBS, S.B.St.J., JP
- 李卓人議員
- 李國寶議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
- 李華明議員, SBS, JP
- 吳靄儀議員
- 涂謹申議員
- 張文光議員
- 陳鑑林議員, SBS, JP
- 梁劉柔芬議員, GBS, JP
- 梁耀忠議員
- 黃宜弘議員, GBS
- 黃容根議員, SBS, JP
- 劉江華議員, JP
- 劉皇發議員, 大紫荊勳賢, GBS, JP
- 鄭家富議員
- 譚耀宗議員, GBS, JP
- 石禮謙議員, SBS, JP
- 李鳳英議員, SBS, JP
- 張宇人議員, SBS, JP
- 馮檢基議員, SBS, JP
- 余若薇議員, SC, JP

方剛議員, SBS, JP
王國興議員, MH
李永達議員
李國麟議員, SBS, JP
林健鋒議員, SBS, JP
梁君彥議員, GBS, JP
張學明議員, GBS, JP
黃定光議員, BBS, JP
湯家驊議員, SC
詹培忠議員
甘乃威議員, MH
何秀蘭議員
李慧琼議員, JP
林大輝議員, BBS, JP
陳克勤議員
陳茂波議員, MH, JP
陳健波議員, JP
梁美芬議員
張國柱議員
黃成智議員
黃國健議員, BBS
葉偉明議員, MH
葉國謙議員, GBS, JP
葉劉淑儀議員, GBS, JP
潘佩璆議員
謝偉俊議員
譚偉豪議員, JP
梁家傑議員, SC
梁國雄議員
陳淑莊議員
陳偉業議員
黃毓民議員

缺席委員 : 劉健儀議員, GBS, JP
霍震霆議員, GBS, JP
梁家驩議員

出席公職人員 : 應耀康先生, JP

財經事務及庫務局常任
秘書長(庫務)

劉焱女士, JP	財經事務及庫務局副秘書長(庫務)1
袁詠歡女士	財經事務及庫務局(庫務科)首席行政主任(G)
張建宗先生, GBS, JP	勞工及福利局局長
楊碧筠女士, JP	勞工及福利局副秘書長(福利)
卓永興先生, JP	勞工處處長
李寶儀女士	勞工處助理處長(發展)
吳淑芳女士	勞工處高級勞工事務主任(就業)(交通費支援計劃)

列席秘書 : 李蔡若蓮女士 助理秘書長1

列席職員 : 林映儀女士 總議會秘書(1)7
洗柏榮先生 高級議會秘書(1)7
胡清華先生 高級議會事務助理(1)3
邱寶雯女士 議會事務助理(1)8

經辦人／部門

主席表示，今次特別會議將會處理 FCR(2010-2011)60 及 FCR(2011-2012)60A。如第一節會議未能完成處理這個議程項目，便會於下午5時05分舉行第二節會議。

項目1 —— FCR(2010-11)60及FCR(2010-11)60A

總目90 —— 勞工處
分目700一般非經常開支
新項目"鼓勵就業交通津貼計劃"

2. 主席表示，這個項目尋求財務委員會(下稱"財委會")批准開立一筆為數48億500萬元的新承擔額，以推行鼓勵就業交通津貼計劃(下稱"津貼計劃")。

3. 人力事務委員會主席李卓人議員匯報，事務委員會曾在多個會議討論擬議津貼計劃，並曾舉行公聽會。事務委員會委員要求政府當局採納雙軌制，容許申請人選擇接受以個人或住戶為基礎的經濟審查。委員亦建議放寬資產限額規定、為每月工作不足72小時的兼職僱員提供按比例計算的津貼，以及擴大津貼計劃的範圍至亦包括每月工作不足36小時的兼職僱員。

津貼計劃的政策目的及雙軌制

4. 李卓人議員表示，香港職工會聯盟已多次要求政府當局就擬議津貼計劃採納雙軌制，讓之前獲交通費支援試驗計劃覆蓋的低收入僱員可繼續領取津貼計劃的交通津貼。他表示，如失去這個延續性，將會有違當局鼓勵就業和方便跨區就業的目的。他認為，由於就業是個人的事，採用以住戶為基礎的經濟審查實在說不通，而且會偏離勞工政策。此外，若把每名合資格申請人每月600元的津貼視為福利金，則金額未免過低。

5. 勞工及福利局局長解釋，津貼計劃是一項新措施，有別於即將完結的交通費支援試驗計劃。按照前扶貧委員會的建議，當局以試驗形式推行交通費支援計劃，提供有時限的交通津貼，鼓勵居於4個指定偏遠地區有需要的求職者及低收入僱員"走出去"及尋求跨區就業。另一方面，該計劃定位為可持續及長遠推行的計劃，旨在協助低收入住戶的在職成員減輕與工作相關的交通費負擔及鼓勵持續就業。津貼計劃將惠及所有可在本港合法受僱及需支付交通費往返工作地點，並符合資格準則的低收入住戶在職人士，包括自僱人士。勞工及福利局局長補充，津貼計劃涵蓋全港，能夠減輕合資格申請人的交通費負擔，鼓勵低收入住戶就業，並為他們提供經濟支援，從而達到社會福利及勞工政策的目標。

6. 湯家驊議員表示，依他之見，津貼計劃既非社會福利，亦非就業支援措施。他表示，津貼計劃的定位是為低收入住戶提供的一般性津貼，有別

於交通費支援計劃，後者的特定目的是鼓勵偏遠地區的人士跨區求職，從而減低失業人數，使他們能夠融入主流社會。他表示，交通費支援計劃應予保留，而兩個計劃應並行運作。

7. 李卓人議員詢問政府當局有否估計倘若同時推行這兩個模式(即以住戶或個人為基礎進行經濟審查)將會產生的額外開支。葉劉淑儀議員表示，政府當局既然基於財政理由而不採納雙軌制，便應量化雙軌制對財政的全面影響，以提供充分的理據。何秀蘭議員認為，鑒於有充裕的財政儲備及龐大的預算盈餘，即使就津貼計劃採納雙軌制很可能會招致額外開支，政府當局仍有能力承擔。

8. 梁耀忠議員表示，儘管當局已改善了2人住戶的入息限額規定，但津貼計劃要求申請人以住戶為基礎接受經濟審查，他質疑津貼計劃經優化後，是否較交通費支援計劃優勝。由於兩個計劃評估申請人入息與資產的方式有別，他關注到在現有交通費支援計劃下合資格領取交通津貼的部分低收入僱員，可能被排除於擬議津貼計劃以外。他詢問，交通費支援計劃的受助人會否及有多少人會被排除於津貼計劃網之外。

9. 勞工及福利局局長回應時表示，津貼計劃在設計上並不在於節省政府開支。該計劃亦非入息補貼，而是旨在紓緩低收入住戶在職成員與工作相關的交通費負擔及鼓勵持續就業。當局難以估計津貼計劃的參與率和實際受惠人數。雖然當局估計約436 000人可符合入息水平及工時的資格資則，但由於政府當局沒有住戶資產水平或將會申請津貼計劃的住戶成員人數的數據，因此無法評估推行雙軌制對財政的影響。至於不再合資格在津貼計劃下領取津貼的交通費支援計劃受助人人數，政府當局亦沒有資料。

10. 湯家驊議員堅稱政府當局可透過推斷交通費支援計劃的開支，從而估計就該計劃推行雙軌制在額外資源方面的影響。對於政府當局並無嘗試進行任何估算，李永達議員認為不能接受，何況他預

計所牽涉的金額數以億計。涂謹申議員表示，政府當局沒有估計雙軌制對財政的影響，屬不負責任。

住戶的定義

11. 張國柱議員詢問"住戶"的涵意。他察悉在津貼計劃下，兩人同居可分別以2人住戶或分開以兩個1人住戶的方式提出申請，他質疑這個"住戶"的概念會否被濫用，有違津貼計劃的政策目的。他亦要求當局澄清，父母及子女即使同住，但卻沒有給予對方經濟上的支持，可否分別被視為獨立的住戶。

12. 梁美芬議員表示，據她理解，綜合社會保障援助(下稱"綜援")、公共屋邨及學生資助的申請人全都以家庭作為經濟審查的基礎。她詢問政府當局是否在津貼計劃就"住戶"採用了新的概念。

13. 勞工及福利局局長解釋，津貼計劃採用"住戶"的概念，以便進行經濟審查。該詞的定義以經濟方面的準則為依據。具體而言，住戶是指由經濟關係密切且居於同一處所的人組成的單位，包括核心家庭成員(例如申請人的配偶、父母、未婚子女等)，以及該等共同提供生活所需的人，而不論他們在法律下的關係。他補充，現時其他的政府資助計劃均以住戶為基礎進行經濟審查，例如學生資助計劃、公共屋邨、法律援助及綜援等。

14. 主席表示，政府當局已就住戶的定義提供補充資料，有關文件已於會議席上提交。

以住戶為基礎及以個人為基礎的入息評估兩者的比較

15. 葉劉淑儀議員關注到津貼計劃的擬議住戶入息限額會減低(而非增加)住戶成員工作的誘因。她指出，由於每增加1名住戶成員而相應調高的住戶入息限額不多，有較多在職成員的住戶從津貼計劃中受惠的機會很可能會下降。因此，現時要求申請人以住戶為基礎接受經濟審查的建議，將會有違鼓勵住戶成員工作的目的。

16. 梁家傑議員詢問當局釐定不同人數的住戶入息限額的依據，以及就每增加1名住戶成員而把入息限額提高1,000或500元的理據。他詢問當局有否參考公共屋邨的住戶入息及資產限額。

17. 勞工及福利局局長回應時表示，為推行津貼計劃，當局已參考入息統計數據及政府類似的經濟資助計劃的現行門檻，就不同人數的住戶設定不同的入息及資產限額。2人及3人住戶的入息限額經修訂後分別為12,000元及13,000元，是相同人數住戶在2010年第二季綜合住戶統計調查的入息中位數約84%及65%。至於1人住戶，擬議限額(6,500元)接近6,600元的入息中位數。勞工及福利局局長列舉2人住戶的例子，指出若其中1名成員賺取約7,000元，而另一名成員賺取約5,000元，在現行交通費支援計劃下，只有後者可領取交通津貼，但在津貼計劃下，則兩人均可受惠。

18. 葉劉淑儀議員提到新加坡推行的就業獎勵計劃(Workfare Bonus Scheme)(其後改稱就業補助計劃(Workfare Incentive Scheme))是以個人入息為評估基礎，與津貼計劃不同。葉劉淑儀議員詢問政府當局制訂津貼計劃時有否參考就業獎勵計劃，並詢問就津貼計劃採用以住戶為基礎的經濟審查的原因。

19. 勞工及福利局局長回應時表示，政府當局曾研究新加坡的經驗，但認為以住戶為基礎的津貼計劃較適合香港的情況。他特別提到以住戶為基礎的經濟審查會衡量住戶的整體經濟狀況，較只是評估個人入息及資產公平。以住戶為基礎的經濟審查亦與其他現有的政府經濟資助計劃一致，有助政府當局識別有真正需要的低收入住戶。

20. 湯家驊議員指出，在津貼計劃下，兩名在職成員各賺取月薪7,000元的住戶不合乎資格領取津貼，而只有1名經濟支柱賺取多達12,000元的2人住戶則可受惠於該計劃。因此，他看不到津貼計劃如何能鼓勵低收入家庭的成員找工作。他質疑政府當局決定不就經濟審查採納雙軌制背後的理據。

21. 馮檢基議員有類似的看法，他表示，倘若住戶有較少在職成員，或只有1名入息相對較高的在職成員，將有較大機會符合資格領取津貼。例如在5人住戶中只有1名成員在職並賺取14,000元，便有資格在津貼計劃下領取津貼，而另一個5人住戶則有兩名在職成員，每人每月賺取\$8,000元，因此將不合資格領取津貼。他批評津貼計劃偏離了協助低收入僱員持續就業的政策原意，而不能達到減輕低收入僱員交通費負擔的目的。

22. 黃成智議員認為津貼計劃不公平。他批評謂，有別於交通費支援計劃只限向需要跨區工作的申請人提供資助，津貼計劃的受惠對象甚至包括工作地點與居所信步可達的申請人。張國柱議員及涂謹申議員提出類似的關注。張國柱議員表示，擬議機制與津貼計劃鼓勵持續就業以達到自力更生的政策目的背道而馳。他建議政府當局把津貼計劃改稱為低收入津貼計劃，並容許所有申請人在個人而非以住戶的基礎上接受經濟審查。

23. 勞工及福利局局長解釋，當局以試驗的形式推行交通費支援計劃，為居於4個指定偏遠地區且有需要的求職者及低收入人士提供有時限的交通津貼。有關的計劃不一定要長期推行。另一方面，津貼計劃擬作為一項長遠措施，協助有需要的在職貧窮人士。合資格的申請人只要符合資格準則，便可繼續領取津貼。

24. 梁家傑議員表示，津貼計劃似乎是懲罰有較多在職成員的住戶。他表示，公民黨的議員難以支持這項撥款建議。他亦質疑當局為何不根據各住戶成員的總入息訂定入息限額，並假設每名成員賺取法定最低工資。

25. 勞工及福利局局長表示，以4人住戶來說，若每名全職工作的成員均賺取法定最低工資，住戶總入息將為24,000元，非常接近香港4人住戶的住戶入息中位數。他表示，該等住戶可能並非最貧困的人士，以致需要政府提供與工作相關的交通津貼。他補充，考慮到議員及市民的意見，政府當局已建

議提高2人及3人住戶的入息限額，因為人數較少的住戶的人均開支一般較高，而在有需要時可以調配資源的空間也較小。

26. 馮檢基議員表示，須接受以住戶為基礎的經濟審查的規定或會使住戶成員間出現爭執，因為個別住戶成員需要向其他住戶成員披露其入息資料。涂謹申議員對此有同感。

27. 勞工及福利局局長答稱，在提供所需資料方面有困難的住戶成員可徵詢勞工處的意見。他補充，當局會在津貼計劃推行3年後作全面檢討，並會因應運作首年所累積的經驗進行中期檢討。

28. 李永達議員表示，津貼計劃應採用以個人為基礎的經濟審查，類似為大學生而設的部分政府資助計劃。

29. 石禮謙議員表示，雖然津貼計劃差強人意，但既然超過40萬名低收入僱員可藉此受惠，他支持這項撥款建議。他表示，由於津貼計劃旨在鼓勵持續就業，因此經濟審查應以個人而非以住戶為基礎。他要求政府當局在津貼計劃中期檢討中考慮這一點。

30. 梁美芬議員表示，她於2008年12月與財政司司長舉行會議時，曾要求政府當局考慮把交通費支援計劃擴大至全港各區。雖然她歡迎當局推行津貼計劃，但她表示當局應在中期檢討中處理議員提出的問題及關注。

31. 何俊仁議員表示，以住戶為基礎的經濟審查有欠公平，尤其是對於與家庭同住的年輕僱員。他始終認為，若要達到鼓勵低收入家庭有工作能力的成員求職的目的，政府當局應容許申請人選擇以個人或住戶為基礎接受經濟審查。依他之見，雖然雙軌制或會使政府的開支增加3億元，但這些款項將能紓解民困，是用得其所。

32. 勞工及福利局局長重申，政府當局已仔細考慮就經濟審查採用雙軌制的建議，結論是以住戶

為基礎的方式應能更有效地識別有真正需要的住戶，並更能確保審慎運用公帑。

33. 何秀蘭議員反對以住戶為基礎的經濟審查，她認為這會減低婦女及年青人工作的誘因。她表示，婦女及年青人是獨立的個體，不應被視為住戶的組成部分。她關注到以住戶為基礎的經濟審查會令交通費支援計劃很多受惠人不符合資格領取津貼計劃的津貼及激起社會上的不滿情緒，並表示政府當局應撤回這項建議。

34. 黃毓民議員批評政府當局要在面對龐大公眾壓力下，才對津貼計劃作小修小補。他表示，津貼計劃的入息限額過低。依他之見，總入息約12,000元的2人住戶，或月薪6,000元的個別人士，在香港的高通脹環境下已捉襟見肘。他表示，由於津貼計劃的政策目的是鼓勵就業，政府當局不應猶如施捨般。他表示政府當局自相矛盾，一方面拒絕議員提出引入雙軌制經濟審查的要求，另一方面卻建議向在職人士的強制性公積金計劃戶口注入高達240億元的款項，而當中沒有人可即時受惠。他強烈呼籲政府當局撤回撥款建議。梁國雄議員贊同他的意見。

35. 勞工及福利局局長重申政府當局不採納雙軌制的立場。他表示，為確保審慎運用公帑，雙軌制既不切實可行亦不恰當，因為這制度不能協助當局識別有真正需要的人士。此外，雙軌制在推行期間被濫用及出現混淆的風險較高。他強調，除了提高2人及3人住戶的入息限額以外，政府當局亦已接納議員的意見，讓每月工作不足72小時但不少於36小時的僱員可獲發半額津貼，令更多兼職僱員受惠。他強調，津貼計劃更為全面，可覆蓋全港，且不設申請限期，可令更多人受惠。他呼籲議員支持這項建議，讓更多低收入僱員可盡早受惠於津貼計劃。

36. 梁國雄議員詢問民主建港協進聯盟有否參與制訂經優化的建議，以及行政長官有否因應民意

反對擬議津貼計劃而親自指示勞工及福利局局長修訂這項建議。

37. 勞工及福利局局長答稱，政府當局接獲社會各界的意見，包括政黨及立法會議員。人力事務委員會亦曾於會議上討論擬議的津貼計劃。當局是因應收到的意見，就津貼計劃提出改善措施。

38. 主席提醒委員，根據立法會《議事規則》第41(4)條，凡對立法會議員使用冒犯性及侮辱性言詞，將被裁定為不合乎規程，而該條亦透過《議事規則》第10(2)條適用於列席會議的官員。她表示，如有需要，她會行使她在第45(2)條下的權力，命令行為極不檢點的委員退席，不得繼續參與財委會的有關會議。

39. 吳靄儀議員表示，政府當局在推出新計劃前應檢討交通費支援計劃的成效，並提供檢討結果。她表示，政府當局欠公眾一個交代，就是為何部分獲批交通費支援津貼的受助人不再符合津貼計劃的資格。她批評政府當局重蹈2008年的覆轍，當局當年在調整高齡津貼時引入經濟審查，令不少高齡津貼受助人不合資格領取津貼。她表示，政府當局最終在市民強烈反對下讓步。她促請政府當局檢討現時的建議。

40. 勞工及福利局局長解釋，有時限的交通費支援計劃已完成它作為試驗項目的預定任務，並會由更全面和覆蓋全港的津貼計劃取代。

41. 陳偉業議員不同意交通費支援計劃已達成任務，因為低收入僱員實際上仍然難以每天負擔昂貴的交通費。勞工及福利局局長澄清，他所指的是交通費支援計劃的試驗性質，因為取而代之的津貼計劃不設申請限期。他表示，交通費支援計劃是有時限的試驗項目，必須設定結束日期。

42. 甘乃威議員詢問，當局有否為不合乎津貼計劃資格的交通費支援計劃受助人提供任何投訴或上訴途徑。勞工及福利局局長表示，當局預計很多低收入的交通費支援計劃受助人仍可受惠於津

貼計劃。在津貼計劃開展後，已獲批交通費支援津貼的人士可選擇在申領有效期內(申請獲審批當日起計24個月內)繼續領取該項津貼或放棄領取該項津貼，改為申請鼓勵就業交通津貼。當局將設立熱線處理市民對津貼計劃的查詢，而任何人士如對交通費支援計劃及津貼計劃有疑問，可向勞工及福利局尋求協助。

43. 李卓人議員批評津貼計劃的資產限額規定過嚴，會削減市民儲蓄的意欲。勞工及福利局局長答稱，津貼計劃的資產限額是綜援計劃就相同人數住戶所指定限額的2至3倍，因此並非過嚴。有長者成員的住戶會有較高的資產限額。

44. 李鳳英議員表示，她一直提倡月薪低於6,500元或時薪低於31元的僱員應合資格領取津貼計劃的津貼，而無須通過任何資產限額的評估，至於每月工時介乎36至72小時的兼職僱員則應合資格領取津貼計劃的半額津貼。由於政府當局已處理她對兼職僱員的部分關注，她認為優化後的建議大致上可以接受。她進一步表示，雖然政府當局沒有接納她提出撤銷資產限額規定，但她仍會支持這項建議，俾能啟動有關計劃，讓低收入家庭可盡早獲發津貼。她促請政府當局在中期檢討中認真考慮採用雙軌制及撤銷經濟審查規定，尤其是資產限額的規定。

45. 主席表示，同日下午5時05分的第二場會議將會繼續討論這個項目。

46. 會議於下午5時結束。

立法會秘書處
2012年2月17日