



香港天主教勞工事務委員會

HONG KONG CATHOLIC COMMISSION FOR LABOUR AFFAIRS

HOLY CROSS CENTRE, 7/F, 72 YIU HING ROAD, SHAUKIWAN, HONG KONG.

香港筲箕灣耀興道72號聖十字架中心七樓

TEL(電話): 2772 5918 FAX(傳真): 2347 3630 E-MAIL(電郵): hkccla@hkccla.org.hk

WEBSITE(網址): <http://www.hkccla.org.hk>



對「鼓勵就業交通津貼計劃」的意見

香港天主教勞工事務委員會一直關注「交通費支援計劃」的實施情況。特首曾蔭權於去年施政報告提出「鼓勵就業交通津貼計劃」，資助全港合資格在職人士的交通費用，每人每月六百元，並表示新措施將取代現時的「交通費支援計劃」。在政府公佈新措施的具體細節前，本會及多個民間團體已於去年11月23日在立法會人力事務發表了對「提供與就業相關的交通費資助」的意見，包括要求新的「鼓勵就業交通津貼計劃」容許申請人以個人或家庭形式申請、放寬72小時工時限制及入息與資產審查資格等。

然而政府卻一意孤行，在剛公佈的「鼓勵就業交通津貼計劃」中，一律要求申請人需要接受以住戶為基礎的入息及資產審查，同時計劃繼續要求申請人需每月工作最少72小時。我們對於政府沒有採納本會及民間團體意見表示失望。以下，我們重申對「鼓勵就業交通津貼計劃」的立場。

1. 容許申請者選擇以個人或住戶入息及資產作申請基礎

本會同意，以住戶為基礎的經濟審查，能考慮到整個住戶的經濟情況，事實上在我們的服務經驗中，部份家庭唯一經濟支柱者需要獨力供養數名家庭成員，但因其入息超過6500元上限而無法受惠，而這些家庭正是生活最困迫的一群，他們極需要交通費的支援，來減輕交通費壓力。因此我們多次要求政府保留以個人單位的申請資格，並同時放寬至容許家庭經濟支柱者(家庭中只有一名成員工作)以家庭為單位申請交通費津貼。

「鼓勵就業交通津貼計劃」顧名思義是藉提供交通津貼，減輕在職人士的交通費負擔，鼓勵就業。政府卻全盤否定了過去「交通費支援計劃」以個人工作入息及資產的審查方法，一刀切的改以家庭入息及資產作為資格審查基礎，這偏離了政府「鼓勵就業」的原意。就業及交通費開支本來是個人事情，政府原是希望透過向低收入人士發放交通津貼，鼓勵他們持續工作，不致因交通費高昂而放棄就業。可是政府現在卻把整個家庭的入息及資產網綁一起，要求申請者出示家庭的入息及資產證明，明顯的計劃不是針對低收入人士而作出津貼，反之是要審視整個家庭的收入狀況，才作出補助。

若政府欲支援低收入家庭，應另增設低收入家庭補貼計劃，按受養人數及在職人士人口給予按比例的補助家庭津貼，而不是以現時的入息及資產表的規定，供養家庭人口越多的在職人士得到最少的津貼援助。因此政府不應將「鼓勵就業交通津貼計劃」與支援低收入家庭混為一談，以使計劃變得不倫不類，非但不能針對低收入人士交通費需要，亦不能真正幫助到低收入家庭。

我們曾經提出，一刀切的以家庭入息及資產作為審核基礎，將會使計劃在計算上變得複雜，同時亦會使低收入者因家庭總入息或資產超過標準，而不能受惠，並令不少本來舊計劃下合資格的申請人被拒諸門外。同時一人申請，卻要出示全家的入息及資產證明，不但擾民，還會造成家庭爭拗，不但鼓勵不到就業，還帶來破壞家庭和諧的惡果。勞福局長張建宗曾指出，如果容許個人為單位，可能出現濫用情況，但由始至終局長都沒有提出新計劃可能導致的濫用情況的參考數

據。

為讓交通費支援計劃能真正協助有需要的家庭，同時避免計劃申請者因家庭問題不能受惠，本會建議政府應提供更大彈性，在新計劃下，容許申請者選擇以個人或家庭入息及資產作為審查基礎，申請交通費津貼。

2. 放寬入息及資產限制

「鼓勵就業交通津貼計劃」的申請資格過於嚴苛。在缺乏標準工時的保障下，很多低薪工人每天動輒工作 10 至 12 小時，在最低工資 28 元下，即使以一人家庭計算，有關入息已超過 6500 元的入息上限¹。以二人家庭計算，在夫婦外出全職工作的情況下，按時薪 28 元計算，每月工作 26 天每天工作 8 小時，各人入息為 5824 元，兩人加起，入息已超出 8500 元的入息上限。²諷刺的是在舊計劃下，二人分別申請，仍能受惠於交通費津貼計劃。可見，新計劃雖然擴大至適用於全港合資格在職人士，但透過家庭入息及資產限制，大大收緊申請資格，在重重關卡下，我們相信受惠人數將大幅削減，結果新計劃只是口惠而不實。

本會認為，政府應以扶助有需要低收入工友的交通費負擔為原則，放寬入息申請資格上限。本會建議個人申請應放寬至 \$7,500(參考公屋個人申請資格入息上限 \$7,440)，而家庭住戶申請則以住戶入息中位數的 75%作為入息上限，以惠及更多低收入工友。本會認為政府既然鼓勵市民儲蓄作不時之需及退休保障，因此資產限額不應成為低收入在職人士申請交通費支援的障礙，本會要求政府進一步放寬，甚至取消資產審查限制，以惠及更多低收入工友。

3. 放寬工時的申領限制

在「交通費支援計劃」下，由於要符合工作時數每月不少於 72 小時的規限，不少家務助理及其他兼職工人因工作時數未合標準而未能受惠於交通津貼。值得注意的是，最低工資是以時薪為基礎，因此最低工資立法後，不排除僱主為減少人力成本，以時薪聘請工人，變相令彈性的就業模式惡化，散工及兼職的工友數量增多，而這批工友收入是最不穩定及最需要幫助的。72 小時工時限制卻令到這批工友得不到交通津貼支援。

張建宗局長提到，會加強勞工處網站的服務，提供更多兼職工的資料，以協助相關兼職人士增加工作時數，以便申請交通津貼。本會認為局長的建議是隔靴搔癢，根本無視勞工市場零散化的情況及全職工資過低、工時過長的現實，亦無視部份兼職工友照顧家庭的責任。另外即使增加兼職職位資訊，亦不代表他們會成功受聘。因此政府必須放寬新計劃的工時限制至每月不少於 32 小時，工作時數少於 72 小時者，以補貼金額的一半，即 300 元，支援兼職及散工工友。

4. 重設求職津貼，協助失業人士

政府表示，由於舊交津計劃批出的求職津貼款額不多，因此新計劃下取消求職津貼。然而，政府必須知道求職津貼的津貼額為最多 600 元，實報實銷領取，因此其批出的款額一定較領取期為 12 個月每月 600 的跨區交通津貼的款額少，再者若新計劃擴至適用全港人士，申請者對求職津貼

¹ 假設申請者每月工作 26 天每天工作 10 小時，時薪 28 元，月薪為 7280 元。

² 假設夫婦二人，每人每月工作 26 天每天工作 8 小時，時薪 28 元，月薪為 5824 元，合共家庭入息為 11648 元。

需要必然會大大增加，因此本會要求政府保留求職津貼，以鼓勵失業工友尋找工作，自力更生。

5. 一年一檢「鼓勵就業交通津貼計劃」，詳細交代「交通費支援計劃」的檢討報告

本會對於政府表示在「鼓勵就業交通津貼計劃」推行三年後才全面檢討計劃的目標、申領資格及運作方式，表示失望。本會認為，三年的檢討期過長，隨著計劃接受申請，計劃的反應及成效會逐步浮現，加上本港通脹嚴重，入息上限及津貼金額亦需不時檢討及調整，以對應減輕低收入在職人士的交通負擔及鼓勵就業的政策目的。因此，本會認為政府至少要每年一次檢討「鼓勵就業交通津貼計劃」的內容及成效。

另外，政府過去在提交立法會的文件中雖交代了「交通費支援計劃」部份的數據資料，但有欠完整，本會要求政府詳細交代「交通費支援計劃」的檢討報告，及曾提及的相關數據調查報告，以讓公眾了解及監察「交通費支援計劃」的成效。

6. 總結

本會重申，要求政府：

1. 容許申請者選擇以個人或住戶入息及資產作為「鼓勵就業交通津貼計劃」的申請資格。
2. 提高申請的入息及資產上限、放寬工時限制至 32 小時，工作時數少於 72 小時者，以補貼金額的一半，即 300 元，支援兼職及散工工友。
3. 重設求職津貼
4. 至少一年一檢「鼓勵就業交通津貼計劃」，及詳細交代「交通費支援計劃」的檢討報告

2011 年 1 月 4 日