

# 立法會 *Legislative Council*

立法會CB(2)2617/10-11(02)號文件

檔 號：CB2/PL/MP

## 人力事務委員會

### 立法會秘書處為2011年9月16日特別會議 擬備的最新背景資料簡介

### 推行鼓勵就業交通津貼計劃 的準備工作進展

#### 目的

本文件就人力事務委員會(下稱"事務委員會")討論鼓勵就業交通津貼計劃(下稱"交通津貼計劃")提供背景資料。

#### 背景

2. 在2010年10月21日勞工及福利局局長就行政長官2010-2011年度施政報告中與事務委員會相關的施政措施作簡報時，政府當局告知委員，為減輕低收入家庭在職人士往返居所與工作地點的交通費負擔，並鼓勵他們持續就業，當局將推出全港性的交通津貼計劃。每名合資格的低收入家庭在職人士每月可領取交通津貼600元。新計劃會取代交通費支援計劃。

#### 事務委員會的商議工作

3. 事務委員會曾在2010年12月16日的會議上，聽取當局簡介交通津貼計劃。委員察悉該計劃具有下列主要特點 ——

- (a) 交通津貼計劃將惠及所有可在本港合法受僱而須支付交通費往返工作地點(不論路程長短、使用交通工具的種類及實際交通費)的低收入家庭在職人士，包括自僱人士；

- (b) 該項津貼屬經常性質，不設截止申請日期。合資格申請人只要符合資格準則，便可一直領取津貼；
- (c) 為確保公共資源能編配給真正有需要的低收入人士，申請人須接受以住戶為單位的經濟狀況審查。如符合所有資格準則，有關住戶中每名申請人均可獲發津貼；
- (d) 申請人每月須工作最少72小時，才符合申領該項交通津貼的資格；及
- (e) 每名合資格申請人每月可獲得的津貼額一律為600元。

4. 委員普遍認為 ——

- (a) 申請人應可選擇以住戶或個人為單位接受經濟狀況審查；
- (b) 每月工作少於72小時的申請人，應符合資格申領按比例計算的交通津貼；
- (c) 應提高就不同人數的住戶設定的入息限額；
- (d) 應把實施日期由2011年第三季提前至2011年6月1日；
- (e) "住戶"的涵義並不明確；及
- (f) 應在交通津貼計劃下提供求職津貼。

5. 政府當局表示 ——

- (a) 以住戶為單位的經濟狀況審查，可以考慮到整個住戶的經濟情況，因此較只審查個人入息和資產的做法更為公平。這亦配合政府當局的目的，即要識別出低收入家庭作為目標受助人。此外，不同家庭成員透過轉移資產濫用津貼的機會亦較小；

- (b) 若根據實際工作時數按比例提供津貼，並不切實可行，因為這會令核實工作大幅增加，引致不合比例的高昂行政費用；
- (c) 當局已參考入息統計數據及現行類似計劃的門檻，就不同人數的住戶設定不同的入息及資產限額。整體來說，該項計劃的入息限額接近相同人數住戶入息中位數的60%，而一人住戶的入息限額則接近中位數。僱員就強制性公積金計劃作出的強制性供款不算作入息。資產並不包括自住物業；
- (d) 開發所需的資訊科技基建系統以處理申請個案及防止濫用、定出運作安排、設立新辦事處、招聘及培訓員工等工作需時；
- (e) 交通津貼計劃採用"住戶"的概念，以便進行經濟狀況審查。"住戶"指由經濟關係密切且居於同一處所的人組成的單位，他們包括 ——
  - (i) 核心家庭成員，即申請人的配偶、父母、祖父母、外祖父母、未婚子女(包括領養子女及由申請人作為監護人的子女／孫或外孫、孫女或外孫女)、未婚孫或外孫、未婚孫女或外孫女、未婚兄弟姊妹；及
  - (ii) 共同提供生活所需的人，不論其在法律下的關係；
- (f) 在交通費支援計劃下對求職津貼的需求並不殷切。統計數字顯示，截至2010年9月底，91.3%獲批參加交通費支援計劃的申請人在獲批參加該計劃時已經在職；及
- (g) 當局會在交通津貼計劃推行3年後作全面檢討，包括檢討該計劃的目標、資格準則、運作方式及成效。

6. 事務委員會通過一項議案，促請政府當局讓申請人可選擇以住戶或個人為單位接受經濟狀況審查，以及為每月工作少於72小時的申請人，提供按比例計算的交通津貼。

7. 在2011年1月4日特別會議上，事務委員會聽取33個團體的代表就擬議交通津貼計劃發表意見，各團體代表普遍同樣有以下意見——

- (a) 應放寬就不同人數的住戶設定的資產限額；
- (b) 兼職工人應合資格申領交通津貼；
- (c) 應每年對交通津貼計劃作全面檢討；及
- (d) 應增加津貼額。

8. 政府當局表示，當局曾考慮為每月工作少於72小時的人士提供交通津貼的建議。擬議交通津貼計劃的工作時數要求，即申請人每月須工作最少72小時才符合申領交通津貼的資格，與交通費支援計劃的規定相同。政府當局會提供優化就業服務，以協助有意尋找更多兼職工作的兼職僱員增加工作入息。政府當局認為，為每名合資格人士每月提供600元的交通津貼，應足以支援大多數有需要的人士，減輕他們的交通費負擔。

9. 政府當局其後在2011年2月17日事務委員會會議上告知委員，經考慮委員的意見，同時為使更多低收入人士受惠，當局會對交通津貼計劃提出優化建議，把2人住戶的入息限額由8,500元調高至12,000元，以及向每月工作不足72小時但不少於36小時的合資格申請人發放300元的半額津貼。

10. 委員普遍支持政府當局提出優化交通津貼計劃的建議，但他們認為該計劃仍有進一步改善空間，並建議政府當局在日後檢討該計劃時，研究採用“雙軌制”及精簡經濟狀況審查程序的可行性。

11. 委員關注到，規定申請人須通過設有多項限制的入息及資產審查，會導致有需要的低收入僱員不願提出申請。部分委員籲請政府當局撤銷經濟狀況審查的規定，特別是資產限額規定。

12. 政府當局表示，其他須進行經濟狀況審查的政府資助計劃亦採用以住戶為單位的方法。為推行交通津貼計劃，當局已參考入息統計數據及現行類似資助計劃的門檻，就不同人數的住戶設定不同的入息及資產限額。政府當局認為，交通津貼計

劃的資產限額是綜合社會保障援助計劃下相同人數住戶的2至3倍，故此並不嚴格。

13. 委員關注到，雖然經優化的交通津貼計劃已提高2人住戶的入息限額和放寬工作時數的要求，但其缺點是把現行交通費支援計劃下的部分合資格受助人拒諸門外。委員要求政府當局在實施交通津貼計劃時，保留以個人為單位申請交通津貼的機制，以及容許申請人選擇以個人或住戶為單位接受經濟狀況審查。

14. 政府當局表示，當局有需要取得合理平衡，一方面制訂計劃以協助低收入人士，另一方面確保審慎和公平地運用公共資源。政府當局相信，隨着放寬措施的推行，會有更多低收入人士受惠於交通津貼計劃。政府當局向委員保證，當局會密切監察交通津貼計劃的實施情況。除了根據該計劃實施首3年的經驗進行全面檢討外，政府當局亦會參考該計劃推出首年所累積的經驗，進行中期檢討。政府當局會透過現行福利及就業措施，為可能不被納入新計劃內的在職貧窮人士提供援助。

15. 委員要求政府當局說明，在交通津貼計劃推行首3年接獲和審批的申請估計會有多少宗。政府當局表示，根據政府統計處進行的綜合住戶統計調查，在2010年第二季，符合住戶入息水平和工時方面的準則的在職人士有436 000人。假設在該436 000人當中，有一半人(即218 000人)會申請交通津貼而又能符合全部資格準則，政府當局估計，交通津貼計劃推行首3年所需的非經常性財政承擔額為48億500萬元。

## 相關文件

16. 載於立法會網站的相關文件一覽表載於**附錄**。

立法會秘書處  
議會事務部2  
2011年9月14日

## 相關文件

推行鼓勵就業交通津貼計劃  
的準備工作進展

委員會	會議日期	文件
人力事務委員會	2008年3月20日 (項目IV)	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要</a>
人力事務委員會	2009年1月21日 (項目IV)	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要</a>
人力事務委員會	2009年11月19日 (項目IV)	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要</a>
人力事務委員會	2010年12月16日 (項目III)	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要</a>
人力事務委員會	2010年12月16日 (項目III)	有關"鼓勵就業交通津貼計劃"的議案
人力事務委員會	2011年1月4日 (項目I)	<a href="#">議程</a>
人力事務委員會	2011年2月17日 (項目IV)	<a href="#">議程</a> <a href="#">會議紀要</a>