



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「提供與就業相關的交通資助」的意見

香港天主教勞工事務委員會一直關注交通費對低收入在職人士帶來的就業影響，過去曾多次要求政府儘快交代「交通費支援計劃」的檢討報告，並取消計劃的12個月領取期限，使已全數領取交通津貼的合資格申請者可續領津貼，以協助低薪工友持續就業，減輕生活負擔。

特首曾蔭權於本年施政報告中，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」，本會歡迎政府把交通費支援措施擴展至全港合資格的在職人士，但對於政府仍未交代「交通費支援計劃」的檢討結果及新計劃的具體細節及實施時間表感到失望。

香港近年經濟迅速發展，公共交通又相繼加價，交通費支出佔基層僱員收入比例不斷上升，但工人工資卻未有調升，相反在通脹下，實質收入變相減少，生活質素每況愈下。對基層而言，交通費支援措施更形重要，因此政府必須儘快公佈「鼓勵就業交通津貼計劃」的詳情及實施時間，以減輕低薪工友的交通費壓力。同時，本會認為「交通費支援計劃」的實施經驗，可作「鼓勵就業交通津貼計劃」的參考。

1. 應以持續就業為政策原則

「交通費支援計劃」最初成立的目的是向居於偏遠地區而又有需要的求職人士和低收入僱員，提供有時限的交通津貼，並作為誘因，鼓勵他們求職和就業。2008年7月2日，政府推出一系列的放寬措施，包括放寬申請人士的收入上限及延長獲津貼期限至12個，可見「交通費支援計劃」的政策目的，已由「鼓勵就業」轉變為「持續就業」。同時，香港經濟環境已發生變化，在通脹下，基層薪金不升反跌。根據政府2008年公佈的扶貧指標，本港現時有超過15萬的低薪僱員，這些人即使辛勞工作，仍不足以賺取合理工資，反映在職貧窮情況嚴重。隨著公共交通事業相繼加價，低薪工友的交通費負擔亦日益加劇。可是有時限的交通費支援只能短暫舒緩基層的生活壓力，當被停止有關資助後，基層工友還是要面對高昂的交通費開支。因此要推動低技術工友持續就業，改善生計，「鼓勵交通津貼計劃」必須以持續就業，提供工作誘因為政策目的，並不設申領津貼期限，以為合資格的有需要人士提供交通費支援。

2. 申請資格以個人為單位，並放寬低收入家庭經濟支柱住戶的申請

「鼓勵就業交通津貼計劃」的申請資格應以個人為申請單位，好處是能針對個人的收入情況提供相應協助，而且有關的行政工作較簡單。因此我們反對新計劃以家庭為申請單位，這會使計劃在計算上變得複雜，不但增加行政手續，同時亦會使低收入者因家庭總入息或資產超過標準，或怕麻煩家人而不作申請，這變相令受惠人數大幅減少，違背政府幫助低收入人士就業的原則，因此本會認為新計劃應以個人為申請單位。

此外，在我們的服務經驗中，知道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苦的一群，他們極需要交通費的支援，來減輕生活壓力。因此，**本會建議政府應考慮部份家庭的獨特情況，在新計劃下，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。**我們建議根據綜合住戶統計調查的資料，以全港相同人數住戶入息中位數一半為標準，放寬低收入住戶(只有一人工作的家庭)申請交通津貼的入息上限。根據 2010 年第二季的資料，三人家庭入息上限為 10000 元或以下，四人家庭入息上限為 12000 元或以下。我們相信這樣能照顧到收入超出個人入息上限，但需要供養多名家庭成員的經濟支柱者的家庭生活需要。

3. 提高入息及資產上限

部分工友反映因入息僅超過每月 6500 元上限而不能受惠於「交通費支援計劃」。部份工友亦表示 44000 元的資產上限亦過於嚴謹，他們指有關資產是多年來的儲蓄所得，用以應付生活的不時之需及子女將來的教育開支。對一名過去有工作及儲蓄習慣的工友來說，擁有 4 萬多元的資產不足為過，因此不應成為低薪工友申請交通費支援的障礙。**因此本會建議，「鼓勵就業交通津貼計劃」應放寬收入及資產的申請資格上限，而我們建議個人申請收入資格上限應與公屋個人申請資格 7400 元看齊，以令更多有需要低薪工友受惠。**

4. 放寬工時的申領限制及增加津貼金額

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性工種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。但 72 小時工時限制卻令到這批工友得不到交通津貼支援。**因此本會建議，在新計劃下，政府必須放寬工時的申領資格限制，並以實報實銷方法處理兼職及散工人士的申請。**

5. 延續已全數領取交通費津貼人士的申請

我們關注到，「鼓勵就業交通津貼計劃」會否接受已全數領取「交通費支援計劃」下 12 個月交通費津貼的低薪工友的申請。如前述，高昂交通費開支已為低薪工友構成沉重的經濟負擔。申請交通費津貼的是月入少於 6500 元的工友，當他們被停止津貼後，收入依舊，在生活困境下，惟有節衣縮食，生活質素每況愈下。這些工友均期望政府能延續他們的領取期，減輕其交通費負擔，以協助其持續就業。同時，按持續就業的目標，在新的「鼓勵就業交通津貼計劃」下，政府亦應提供彈性，不設申領津貼時限，以為合資格的有需要人士提供交通費支援。

6. 總結

本會重申，要求政府：

1. 儘快交代「交通費支援計劃」的檢討結果;
2. 以持續就業，提供工作誘因，作為「鼓勵就業交通津貼計劃」的政策目標;

3. 以個人為單位，作為「鼓勵就業交通津貼計劃」的申請資格，並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。
4. 參考「交通費支援計劃」的實施經驗，提高個人申請的入息及資產上限、放寬工時的申請限制;
5. 在「鼓勵就業交通津貼計劃」下，容許全數領取「交通費支援計劃」交通費津貼人士繼續申請，並在新計劃下，不設申領津貼時限，以為合資格的有需要人士提供交通費支援。

2010年11月22日