

2010年12月16日
討論文件

立法會人力事務委員會

鼓勵就業交通津貼計劃

目的

本文件旨在向委員簡介擬議鼓勵就業交通津貼計劃（計劃）的詳情。

提供交通津貼的需要

2. 現時，政府在教育、醫療、社會福利及房屋等方面，為香港居民提供多項免費或獲大幅資助的社會服務。某些援助（例如學生資助、醫療收費減免、租住公屋及綜合社會保障援助（綜援）等）只限財政上有困難的人士申請。

3. 交通費是其中一項通常不獲政府資助的主要日常開支。按政府的既定政策，公共交通服務應由私營或公營機構按照商業原則經營。個別公共交通機構可能會提供其認為合適的優惠票價，而政府只會直接資助某類乘客的交通費用，例如在學生車船津貼計劃下有需要的全日制學生；在綜援計劃下的長者、殘疾人士及經醫生證明健康欠佳的人士；以及在公共福利金計劃下領取傷殘津貼的嚴重殘疾人士。

4. 根據前扶貧委員會的建議，政府自二零零七年六月起以試驗形式推行交通費支援計劃，為居於四個勞工市場嚴重供過於求的指定偏遠地區¹的有需要求職者及低收入人士，提供有時限的交通津貼。由於津貼期為12個月，這實際上是一項鼓勵偏遠地區居民「走出去」尋找工作機會或跨區就業的短期措施。

5. 有社會人士一直強烈要求政府以經常性及全港性的形式，資助低收入人士的交通費，但這已超越交通費支援計劃的政策原意：為有工作能力的人士提供誘因，鼓勵他們尋找工作，自

¹ 元朗、屯門、北區及離島。

力更生。然而，當局承諾會研究是否有需要提供更廣泛的交通津貼。

6. 我們注意到低收入人士往返工作地點的交通費用，佔其收入的比重頗大。政府統計處在二零一零年第二季進行的綜合住戶統計調查顯示，就有在職人士的住戶而言，月入少於 10,000 元的住戶，其與工作相關的交通費平均開支約佔住戶收入的 5.4%。月入 10,000 元或以上的住戶，有關比率明顯較低（約為 3.1%）。為低收入人士提供與工作相關的交通津貼，有助減輕他們往返工作地點的交通費負擔，並可鼓勵他們持續就業，因為他們無須把過高比例的工作收入，用於與工作相關的交通開支。正如行政長官在二零一零至一一年施政報告中宣佈，當局決定推出新的計劃，取代交通費支援計劃，以更切合低收入人士的需要。

計劃的目標和特點

7. 計劃旨在減輕低收入家庭在職人士往返工作地點的交通費負擔，而非協助他們應付一般生活開支或與工作無關的交通需要。在訂定計劃時，我們已致力：

- (i) 協助最有需要的人士，同時確保審慎運用公帑；
- (ii) 盡量減少計劃被濫用的機會；
- (iii) 使計劃相對簡單及方便使用者；及
- (iv) 把行政成本保持在相對較低的水平。

計劃的主要特點現載於下文各段。

覆蓋全港

8. 計劃將惠及所有可在本港合法受僱²及需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。

² 「可在本港合法受僱」的人士指那些無須得到入境事務處處長事先批准，而可自由在港從事任何僱傭工作的人士。根據有關定義，外籍家庭傭工和外地勞工並不包括在內。現行的交通費支援計劃亦採用相同的準則。

9. 計劃不會為求職者提供津貼，因為在交通費支援計劃下並無證據顯示求職津貼³的需求殷切。統計數字顯示，截至二零二零年九月，大多數（91.3%）獲批參加交通費支援計劃的申請人在獲批參加計劃時已經在職。交通費支援計劃所支付的款項中，99%為在職交通津貼，只有極小部分（0.3%）為求職津貼。為使計劃有清晰的焦點，我們不打算把計劃擴大至涵蓋求職者。從事有薪或無薪工作的全日制學生及非受僱的學員亦不合資格申領津貼。此外，現時我們為求職者提供了不同的支援服務，包括勞工處的免費就業服務和針對性的計劃，為綜援健全受助人而設的就業援助計劃，以及僱員再培訓局（再培訓局）的全日制就業為主的課程等。

不設時限

10. 這項津貼屬經常性質，不設截止申請日期。合資格申請人只要符合下文第 11 至 13 段所述的資格，便可一直領取津貼。

資格準則

入息及資產限額

11. 為確保公共資源能投放到真正有需要的低收入人士，申請人須接受以住戶為基礎的入息及資產審查。如符合所有申請資格，有關住戶中每名申請人均可獲發津貼。這項要求是建基於以住戶為基礎的經濟審查，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。家庭是社會的基本單位，同一住戶的成員理應在經濟上互相幫助。這亦配合我們的目的，即要找出低收入家庭作為我們的目標受助人。此外，不同家庭成員透過轉移資產濫用津貼的機會亦較小。

³ 根據交通費支援計劃，合資格的申請人可申領兩種津貼，即以實報實銷形式提供的求職津貼，以 600 元為限；及每月 600 元及最多申領 12 個月的在職交通津貼。

12. 為推行計劃，當局已參考入息統計數據及現行類似計劃的規定，為不同人數的住戶設定不同的入息⁴及資產⁵限額，詳情載於附件一。整體來說，這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⁶。至於資產限額，則約為綜援計劃下相同人數住戶的兩至三倍。我們了解不少長者習慣持有資產以應付不時之需，或作為一種老年經濟保障，因此有長者成員的住戶可享有較高的資產限額，可增加的限額為每位年滿 60 歲長者成員 35,000 元。

工作時數要求

13. 申請人每月須工作最少 72 小時，才符合申領鼓勵就業交通津貼的資格。這項規定與交通費支援計劃相同，不少兼職工人亦可受惠。若放寬規定，津貼額與實際工作收入可能變得不成比例；若根據實際工作時數按比例提供津貼，亦非切實可行，會令核實工作大幅增加，引致不合比例的高昂行政費用。勞工處和再培訓局會加強服務，積極協助有意增加工作時數的人士。

津貼金額

14. 正如行政長官在二零一零年施政報告中所公布，每名合資格人士每月可獲得的交通津貼一律為 600 元。根據上文第 6 段所述的綜合住戶統計調查，在二零一零年第二季，目標受惠人士每月乘搭公共交通工具往返工作地點的平均開支為 420 元，而須跨區工作的人士的平均開支則為 460 元（見附件二）。因此，為每名合資格人士每月提供 600 元的鼓勵就業交通津貼，應足以支援大多數有需要的人士。政府會以自動轉帳方式，把津貼直接發放給個別受助人。

⁴ 入息包括就業所得的入息及其他收入(例如業務利潤、提供服務的收費、收取的租金、親友的資助等)，但扣除該僱員須支付的強制性僱員強積金供款，以及由政府提供的財政援助(例如交通費支援計劃和鼓勵就業交通津貼計劃提供的資助)。

⁵ 資產包括土地／物業、現金、銀行存款、車輛、可轉讓的車輛牌照、保險計劃的現金價值、投資(如股票、股份及債券)及其他可變換現金的資產和財物(包括在香港及香港以外)，但不包括自住房業。

⁶ 在二零一零年第二季，一人住戶的入息中位數為 6,600 元。

15. 我們不會按受惠人士的實際交通費用來釐定津貼額，因為要核實每一個人的實際交通費並訂定相應津貼額會相當困難。為在同區及跨區工作的受惠人訂定兩個不同津貼額，亦不切實際和有欠公允，因為部分人（例如本地家務助理及散工等）並無固定工作地點。而且視乎工作及居住地點和是否有直達路線往來兩地，到毗鄰地區工作的路程不一定較在同區工作為遠，也不一定需要支付較高的交通費用。

避免雙重福利

16. 計劃受助人將不合資格領取綜援計劃下其他與就業有關的交通津貼，例如綜合就業援助計劃為健全已在職人士提供的短暫經濟援助、以及為長者、殘疾人士和經醫生證明健康欠佳人士提供的往返工作地點交通津貼等。不過，為鼓勵就業，從事有薪工作並符合有關資格準則的綜援受助人，亦可申領這項津貼。與交通費支援計劃的安排相若，在評估受助人家庭領取綜援的資格及釐訂其綜援金額時，不會計算本計劃提供的津貼。

檢討

17. 鑑於計劃涉及龐大的財政開支，並且以嶄新方式協助低收入家庭，我們會在計劃推行三年後全面檢討其目標、申領資格、運作方式和成效。

推行安排

18. 勞工及福利局會在勞工處的支援下負責推行計劃。勞工處打算成立新的鼓勵就業交通津貼科，負責所有日常運作，包括接受及處理申請、處理上訴、安排發放津貼、查找及調查詐騙個案等。如獲財務委員會（財委會）批准，鼓勵就業交通津貼科會由一名勞工處助理處長⁷主管，並由約 160 名非首長級公務員組成。由於計劃是一項新的全港性計劃，因此現階段難以準確預計實際的工作量和個案數目，我們會根據實際經驗檢討人手需求。

⁷ 本會已於二零一零年十一月十八日聽取簡介，並支持勞工處開設一個新的勞工處助理處長職位以處理推行計劃及其他職務的建議（見立法會 CB(2)276/10-11(05)號文件）。有關建議將於二零一一年一月提交財委會轄下的人事編制小組委員會審議。

19. 由於開發所需的資訊科技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，我們預計如能在二零一一年一月底前獲得財委會批准，而且一切進展順利，我們可於二零一一年第三季開始接受申請。

過渡安排

20. 交通費支援計劃是一項有時限的計劃，即將完結。我們會協助那些合資格申領鼓勵就業交通津貼的交通費支援計劃受惠人順利過渡至新計劃，但確保他們不會同時享有兩種福利。我們打算在計劃開展後，便停止接受交通費支援計劃的申請。已獲批交通費支援津貼的人士可選擇在申領有效期⁸內繼續領取該項津貼，或放棄領取該項津貼，轉而申領鼓勵就業交通津貼。雖然鼓勵就業交通津貼的申請人須經住戶入息審查，但即使同一住戶中有一名或以上成員正在領取交通費支援津貼，其他成員只要符合鼓勵就業交通津貼計劃所定的資格準則，其申領資格亦不會受到影響。

財政影響

21. 現時我們難以準確估計公眾對計劃的反應及計劃受惠人的實際數目。上文第 6 段所述的綜合住戶統計調查顯示，在二零一零年第二季，收入符合計劃所訂入息限額的住戶中，約有 330 000 名在職人士每周工作 18 小時或以上。假設有 165 000 人申請津貼而又符合資格，我們估計計劃推行首三年的非經常性財政承擔額為 **37.03 億元**，分項數字如下：

⁸ 根據現行的交通費支援計劃，合資格申請人可在其申請獲審批當日起計 24 個月內申領津貼。

	財政影響 (百萬元)
津貼款項	3,564
其他開支	74
辦公地方及相關開支	42
宣傳及推廣	10
應急費用	13
總數	3,703

22. 至於公務員員工的薪酬開支，將會在有關年度的財政預算案中反映。而資訊科技系統所需的資金，則會由基本工程儲備基金提供。

未來路向

23. 視乎委員的意見，我們計劃於二零一一年一月二十八日把這項建議提交財委會審議。

勞工及福利局
2010年12月

鼓勵就業交通津貼計劃的入息及資產限額

住戶人數	入息限額	資產限額
1	6,500元	44,000元 (申請人為年滿60歲的長者+35,000元 =79,000元)
2	8,500元	60,000元 (每名年滿60歲的長者成員+35,000元)
3	12,000元	90,000元 (每名年滿60歲的長者成員+35,000元)
4	14,000元	120,000元 (每名年滿60歲的長者成員+\$35,000)
5	14,500元	150,000元 (每名年滿60歲的長者成員+35,000元)
6人或以上	16,000元	180,000元 (每名年滿60歲的長者成員+35,000元)

在職人士⁽¹⁾ 每月乘搭公共交通工具往返工作地點的交通費用⁽²⁾
(二零一零年第二季)

	同區工作	跨區工作	其他 ⁽³⁾	總數
交通費中位數 (港元)	210	400	400	350
平均交通費 (港元)	220	460	420	420

註：

- (1) 包括在統計前七天內，收入低於鼓勵就業交通津貼計劃下相同人數住戶的入息限額及工作最少18小時的在職人士，但不包括只乘坐的士／私家車／電單車往返工作地點的在職人士、在家中工作者、外籍家庭傭工、全日制學生，以及交通工具模式／費用不詳者。部分在職人士的交通費為零，例如巴士公司員工及其家屬在乘坐巴士時無需繳費。
- (2) 不包括乘坐的士的費用及駕駛私家車／電單車的開支。
- (3) 包括沒有固定工作地點及在香港以外地方工作的在職人士。