



# 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): hkcccla@hkcccla.org.hk

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



## 對「鼓勵就業交通津貼計劃」及其推行情況之意見

2012年2月16日

政府去年10月正式推行「鼓勵就業交通津貼計劃」，取代2007年實施的交通費支援計劃，為全港合資格的低收入人士提供交通費津貼，但計劃推行近五個月，申請反應欠佳。當局原來估計約21.8萬合資格人士會申領津貼，但截止本年1月勞工處累積接獲22,691宗申請，涉及24,785人，只佔政府原來估計人數的一成多，計劃成效遠遜預期。

「鼓勵就業交通津貼計劃」原意是藉提供交通津貼，減輕在職人士的交通費負擔，鼓勵就業。政府卻取消「交通費支援計劃」的個人申請資格，一刀切改以家庭入息及資產作經濟審查單位。就業下的交通費開支本屬個人的事，要求申請者出示家庭入息及資產證明，是嚴重偏離政策的「鼓勵就業」原意，這使低收入者或因家庭總入息或資產超過上限而不能受惠。一人申請「全家牽連」的做法還有機會造成家庭爭拗，影響家庭關係。最終計劃受惠人數不足實屬意料中事。

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。以四人家庭計算，如其中兩人全職工作，按時薪28元，每月工作26天每天工作10小時計算，兩人入息已達14560元，超出四人的家庭入息上限。換言之，新計劃雖然擴大至適用於全港合資格在職人士，但政府未有考慮到最低工資實施後將大大減少受惠人數。根據2011年第二季綜合住戶統計調查，在最低工資實施下，每月就業收入少於7000元的人數就較2010年同期下跌，因此我們估計在低薪僱員工資上漲下，將令不少低收入家庭在職人士跌出交津網。

政府去年獲立法會財委會撥款48.05億元推行3年的交津計劃，但計劃推行的首五個月，只用去五千多萬撥款，本年財政預算案還繼續預留21億元開支，用於交津及其他綜合就業服務開支。我們認為，在財政充裕下，政府應即時檢討「鼓勵就業交通津貼計劃」及放寬有關的申請資格，包括：

### (一) 放寬入息限制

政府應以扶助有需要低收入工友的交通費負擔為原則，放寬入息資格上限。本會認為交通津貼計劃應以申請公共房屋的人息限額為標準，以便更針對的惠及更多低收入貧窮家庭在職人士。另外，政府一向鼓勵市民儲蓄作不時之需及退休之用，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。事實上，資產限額過緊，令到很多低收入在職工友不能受

惠，因此本會要求政府進一步放寬，甚至取消資產審產限制，以惠及更多低收入工友。

## (二) 推行雙軌制及研究設立低收入家庭補貼

為讓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或家庭入息超越上限而不能受惠，本會建議政府應提供更大彈性，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。

政府曾經指出，鼓勵就業交通資助計劃旨在減輕低收入家庭在職人士的往返工作地點的交通費負擔，而非協助他們應付生活所需或與工作無關的交通需要。但政府在審核申請資格時卻以家庭的經濟及資產為基礎，並非以個人經濟及交通需要作考慮。審核機制與政策原意互相矛盾。本會強調，若政府以家庭為經濟審查單位的目的是想支援低收入家庭，則應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補助家庭津貼，而不應將「鼓勵就業交通津貼計劃」與支援低收入家庭混為一談，使現時計劃在家庭經濟為審核基礎下，供養家庭人口越多的在職人士，得到最少的家庭入息支援，這不但未有考量到他們供養子女的經濟負擔，而且也未能針對在職人士個人情況提供適切的交通費資助。因此，本會建議政府應立即研究設立低收入家庭補貼，按家庭供養人數作出合理的支援，真正的減輕低收入家庭的負擔。

## (三) 提高交通津貼金額

近年，各公共交通工具不斷增加票價，但政府仍以 2007 年推行的交通費支援計劃的津貼金額作為資助標準。本會認為政府在財政預算充足下，應增加交通津貼金額。事實上，劃一向合資格工友發放\$600 津貼的做法有欠合理。以新界西北區工友為例，如跨區到九龍區工作，平均交通開支達\$700，如到港島區工作，平均交通開支則達\$1100 多元，遠遠超出津貼限額。