



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>

就「鼓勵就業交通津貼計劃」的檢討結果提交意見

2016年6月21日

「鼓勵就業交通津貼」計劃由2011年實行至今已四年多，根據立法會財務委員會審核2016-17年度開支答覆，截止2016年2月交津計劃共接獲320 116宗申請，涉及338 010申請人次，開支總額為16.122億元，但這與政府最初估計計劃推行首三年的37.03億元非經常性財政預算額相距甚遠。本會認為這與交津津助金額過低、入息及資產限制過嚴有關，以致受惠人數及計劃開支未及預期。

津助金額不足

本港公共交通費用年年加價。2007年兩鐵合併後，港鐵票價曾經六度上調，截至2016年5月港鐵票價累積增幅已達20.25%，今年6月起港鐵又再調整票價，平均加幅為2.65%。另外，自2006年專營巴士票價調整安排實施後，六個巴士專營權的累積票價增幅最高達18%。然而，根據統計處的資料，「就業人士實質平均薪金指數」在期間的升幅只有約13.5%¹，可見公共交通費累積增幅遠超僱員的累積薪金加幅。面對僱員累積薪酬升幅遠低於公共交通票價的增幅情況下，2011年10月起實施的「鼓勵就業交通津貼」計劃，津貼金額一直維持在2007年政府推出「交通費支援計劃」時的每月600元水平。這不但未能追及公共交通票費用的加幅，而且亦未能舒緩基層低薪在職人士用於交通費的負擔。

政府指根據政府統計處2012年第四季（最新）的綜合住戶統計調查，交津計劃的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交通費開支為436元，當中需跨區工作人士的平均交通費開支為489元。因此現時每月600元的全額津貼足以支援大部分合資格的申請人。本會認為在公共交通票價連年加價情況下，政府必須每年定時更新有關參考數據，以釐定「鼓勵就業交通津貼」計劃的津助金額。此外，除公佈目標受惠人士乘搭公共交通工具往返工作地點的平均交通費開支外，政府必須公佈有關人士乘搭公共交通工具往返工作地點的中位數(median)及眾數(mode)交通費開支，以讓公眾全面評估交津目標計劃受惠人士實際交通費開支情況。

為了更深入了解交津受惠人士交通費實際開支情況及鼓勵就業交通津貼在舒緩交通費開支的成效，政府必須定時收集已受惠人士交通費開支數據及意見，以檢討「鼓勵就業交通津貼」金額及其運作成效。最後，本會建議因應公共交通費的加幅，調整交通津貼金額水平至每月800元。

計劃的入息限額應與公屋申請入息水平看齊

「鼓勵就業交通津貼」的入息水平限額一直落後於勞工市場基層勞工的工資水平。2015年2月至2016年1月的「鼓勵就業交通津貼」個人入息限額訂於8000元，然而根據政府統計處2015年第四季最新的工資及薪金總額按季統計數據，中式餐館洗碗碟工平均每

¹ 根據統計處資料，「就業人士實質平均薪金指數」由2007年的第三季的101.4上升至2015年第4季的115.1，期間升幅約13.5%。

月薪金達 11,514 元；信差/辦公室助理平均每月薪金 10,515 元；雜工薪金為 10,238 元。顯示很多低薪的基層僱員已超過了該時期的入息上限而未能受惠。即使 2016 年 2 月起政府按住戶人數調整了「鼓勵就業交通津貼」每月入息限額，其中個人申請單位入息限額上調至 10000 元，但這批低薪僱員的每月收入仍超出了限制而未能受惠。

此外，政府每年度的「鼓勵就業交通津貼」計劃的入息及資產限額調整都是按上年度第三季綜合住戶統計調查按季統計報告的按住戶人數的每月入息中位數(不包括外籍家庭傭工)而調整，然而有關數據應用與最新的入息及資產限額的實施相距近一年，不但未能緊貼基層僱員工資收入的最新情況，同時亦未有考慮法定最低工資水平調整因素。本會建議政府應參考工資及薪金總額按季統計報告基層僱員的最新收入數據，及法定最低工資水平的調整因素，以訂定更適切的入息限額水平。本會建議計劃的入息限額應與公屋申請入息水平看齊。

取消資產審查，基層工友受惠

現時「鼓勵就業交通津貼」計劃的資產限額是參照領「綜合社會保障援助計劃」(簡稱綜援計劃)的資產限額來釐定。但兩者計劃目標不一，綜援計劃主要協助貧窮家庭應付基本的生活需要，「鼓勵就業交通津貼」計劃則是藉交通費支援以鼓勵在職人士持續就業。倘若政府將交津計劃資產限額釐訂與綜援計劃掛鉤，其限制未免過於嚴謹，而且未能針對性為在職人士提供交通費津貼支援。相反，是變相懲罰略有積蓄的而且願意辛勞工作的在職就業人士，令他們未能受惠交通津貼。因此本會認為資產限額不應是限制市民申請「鼓勵就業交通津貼」的因素。要達致鼓勵就業的目的，政府應取消資產審查限制，以讓更多基層工友受惠於計劃，減輕他們的交通費負擔。

進行全面諮詢 促交代全面檢討報告

政府曾經於 2015 年 2 月向立法會人力事務委員會提交「鼓勵就業交通津貼」計劃文件，指出就計劃推行首三年的經驗後正展開計劃的全面檢討，期會分析持分者提供的意見，全面檢討預計會 2015 年下半年完成。事隔大半年，政府仍未有依時公佈「鼓勵就業交通津貼」計劃的全面檢討結果，而且期間政府勞工處沒有主動諮詢計劃申請者、受惠人士及相關機構表達意見，包括了解受惠人士的實際交通費開支、交通費佔家庭或個人收入的比例、對計劃成效的意見等。本會建議政府除進行交津計劃的運作數據及經驗分析外，亦應進行申請及受惠人士問卷意見調查及進行焦點小組訪問，以全面評估交通津貼計劃的成效。

最後，本會強烈要求政府：

1. 必須每年定時更新交津計劃的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交通費數據，及須公佈交通費開支中位數(median)及眾數(mode)數據，以釐定「鼓勵就業交通津貼」計劃的津助金額；
2. 必須因應公共交通費的加幅，調整交通津貼金額水平至每月 800 元；
3. 必須參考工資及薪金總額按季統計報告基層僱員的最新收入數據，及法定最低工資水平的調整因素，以訂定更適切的入息限額水平。本會建議計劃的入息限額應與公屋申請入息水平看齊；
4. 取消資產審查限制；
5. 進行交津計劃的運作數據及經驗分析外，政府應進行申請及受惠人士問卷意見調查及進行焦點小組訪問，以全面評估交通津貼計劃津助金額的適切程度及計劃的成效。