



致：立法會人力事務委員會

交通票價年年加 交通津貼從未加

鼓勵就業交通津貼計劃（下稱「交津計劃」）由 2011 年實施至今已經三年多，\$600 的津貼金額多年從未作任何調整，未能回應基層工友交通開支方面每年不斷增加的壓力；在實際申領人數方面，即使在 2012 年引入「雙軌制」，亦每年調整收入及資產上限，惟實際申領人數約十萬人，與政府最初估計有 43 萬人符合入息上限相距甚遠，明顯是有一些申請門檻不符合計劃目的，未能使基層工作的工友受惠！勞聯認為交津計劃應在吸納更多符合入息上限工友參與及津貼額方面明顯需要作出檢討！勞聯提出以下意見：

1) 交通票價年年加 津貼應增到\$700 定期檢討津貼莫遲疑

交津計劃由 2011 年實施至今已經三年多，加上前身「交通費支援計劃」前後接近七年。此前後七年間，\$600 的津貼金額卻從未作任何調整，然而主要的交通票價，包括港鐵及九巴在同一期間，累積加幅分別為 15.95% 及 16.9%，取其平均值則已累積增加 16.5%¹，可見交津計劃的津貼金額是遠遠落後於交通開支的增幅！勞聯認為因應近幾年主要的交通票價不斷增加，津貼金額應調整至 700 元，半數金額則應為 350 元，這才能使受惠的僱員真正能應付近七年落後於交通費升幅的差額。勞聯認為交津計劃的金額出現長年的滯後是非常不理想，建議需要定期檢討！

2) 取消資產審查 真正「鼓勵就業」

勞聯重申「鼓勵就業交通津貼計劃」應尊重及鼓勵就業的工友，津貼計劃主要目的是透過提供交通費誘因鼓勵就業，只要基層僱員符合入息要求，便應獲得津貼，資產審查只是畫蛇添足！設立資產審查不單違背了鼓勵就業的原意，更使申請手續複雜化，是造成實際獲批人數長期大幅少於政府預期的主要原因之一。勞聯再一次強烈要求取消資產審查才可讓更多基層工友受惠，才能達到鼓勵就業的原意。

¹ <http://www.thb.gov.hk/tc/archives/index.htm>

3) 正視基層實際收入 放寬入息上限

政府在 2014 年 2 月調整交津計劃入息及資產上限，相比 2013 年 2 月，二人以上的住戶入息增加 5.8%至 10.45%不等，惟獨一人住戶只增加 2.59%至\$8315，增幅遠落後於二人或以上住戶一半，見下表：

住戶人數	2013 年 1 月-2014 年 1 月實際入息水平	2014 年 2 月起實際入息水平	改變百分比 (%)
1 人或個人申請	\$8,105	\$8,315	+2.59%
2 人	\$14,526	\$15,473	+6.51%
3 人	\$16,105	\$17,789	+10.45%
4 人	\$18,000	\$19,684	+9.35%
5 人	\$19,052	\$20,631	+8.28%
6 人或以上	\$21,284	\$22,526	+5.8%

如以 2014 年最低工資\$30 計算一人住戶收入，即\$8315 除每月 26 工作日，除最低工資\$30，即一人住戶如工作多於 10.6 小時，便會失去申領資格，對一些需長時間工作，例如保安服務 36,200 從業員²當中，絕大部份需要「12 碼」工作，即每天工作 12 小時，部份基層工友需要長工時的工作收入支撐生活開支，但一人住戶入息水平卻過於嚴苛，使原本以鼓勵基層工友工作為目的的交津計劃，明顯地與現實脫節，對基層工友，特別是一人住戶來說是望梅而不能止渴，勞聯要求政府儘快提高申請交津的入息上限，符合基層工友的實際生活條件，讓更多基層工友受惠！

期望局方積極考慮勞聯的上述建議！

港九勞工社團聯會 謹啟

2015 年 2 月 6 日

² <http://www.statistics.gov.hk/pub/B10500142013AN13B0100.pdf>