

立法會參考資料摘要

《空氣污染管制條例》(第 311 章)

《2020 年空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛) (修訂)規例》

引言

環境局局長根據《空氣污染管制條例》(第 311 章)第 43 條，在徵詢環境諮詢委員會(環諮會)的意見後，訂立附件 A 所載的《2020 年空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)(修訂)規例》(《修訂規例》)，以逐步淘汰約 40 000 輛現有歐盟四期柴油商業車輛。

背景

2. 柴油商業車輛(包括柴油貨車、小型巴士和非專利巴士)是路邊空氣污染主要源頭之一。為改善路邊空氣質素，政府於 2014 年 3 月推行鼓勵與管制並行計劃，向歐盟四期以前柴油商業車輛的車主提供特惠資助，以逐步淘汰其車輛。《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》(第 311 章，附屬法例 X)亦訂明歐盟四期以前柴油商業車輛的退役期限。截至 2020 年 2 月底，已有約 78 200 輛歐盟四期以前柴油商業車輛在鼓勵與管制並行計劃下退役。當中，歐盟前期、一期及二期柴油商業車輛已全部退役，而餘下 1 300 輛歐盟三期柴油商業車輛則會在 2020 年 6 月底前退役¹。

¹ 淘汰歐盟三期柴油商業車輛的特惠資助申請截止日期原為 2019 年 12 月 31 日。鑑於 2019 年下半年經濟狀況導致經營困難，部份運輸業界未能在原訂截止日期前完成所需程序。因此，環境保護署已把申請截止日期延長六個月至 2020 年 6 月 30 日。

3. 為進一步改善路邊空氣質素，行政長官已在其 2018 年《施政報告》中建議推出新的鼓勵與管制並行計劃，在淘汰所有歐盟四期以前柴油商業車輛後，逐步淘汰歐盟四期柴油商業車輛。與歐盟四期柴油商業車輛比較，歐盟六期柴油商業車輛排放的氮氧化物及可吸入懸浮粒子分別減少約 68% 至 89% 和約 50% 至 92%，而歐盟六期是現時大部分新登記柴油商業車輛的法定排放標準²。這些車輛的概況載於**附件 B**。新計劃有助進一步改善空氣質素，尤其是路邊空氣質素。

4. 具體來說，我們建議：

- (a) 按歐盟四期柴油商業車輛的車齡，向車主提供介乎新車平均應課稅值 31% 至 37% 的特惠資助，並為裝配汽車附加物的貨車提供平均車身價值 15% 的額外特惠資助，以淘汰其歐盟四期柴油商業車輛；以及
- (b) 已登記的歐盟四期柴油商業車輛，須按其首次登記日期，從指明日期起逐步淘汰，以令：
 - 在 2006 年首次登記的車輛須由 2022 年 1 月 1 日起符合相關排放標準；
 - 在 2007 年首次登記的車輛須由 2023 年 1 月 1 日起符合相關排放標準；
 - 在 2008 年首次登記的車輛須由 2024 年 1 月 1 日起符合相關排放標準；
 - 在 2009 年首次登記的車輛須由 2025 年 1 月 1 日起符合相關排放標準；
 - 在 2010 年首次登記的車輛須由 2026 年 1 月 1 日起符合相關排放標準；

² 現時除了設計重量不逾 9 公噸的巴士及設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士外，所有首次登記的其他種類的柴油商業車輛均須符合歐盟六期排放標準。政府計劃由 2021 年 3 月起，將首次登記的設計重量不逾 9 公噸的巴士及設計重量逾 3.5 公噸的小型巴士的排放標準由現行的歐盟五期收緊至歐盟六期。

- 在 2011 年首次登記的車輛須由 2027 年 1 月 1 日起符合相關排放標準；以及
- 在 2012 年首次登記的車輛須由 2028 年 1 月 1 日起符合相關排放標準。

5. 《修訂規例》旨在落實對歐盟四期柴油商業車輛的建議退役期限，規定歐盟四期柴油商業車輛在下文第 11 段指明的日期當日或之後申請車輛牌照時，必須符合申請車輛牌照當時《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章，附屬法例 J)(《車輛設計標準規例》)就同類及同一設計重量的首次登記柴油商業車輛所訂的車輛設計標準，猶如該車輛是在申請車輛牌照當日作首次登記。若該等車輛未能符合規定，運輸署署長可根據《道路交通條例》(第 374 章)第 25(1)(a)(ia)或 (iic)條拒絕簽發牌照。

6. 根據環境保護署先前推行的淘汰歐盟四期以前柴油商業車輛計劃，我們建議《修訂規例》以首次登記日期區分歐盟四期柴油商業車輛。由於車輛登記文件載有首次登記日期，而且不會作出更改，歐盟四期柴油商業車輛的車主可容易和清楚知道適用於其車輛的退役期限。對首次登記車輛採用歐盟四期排放標準的日期載於**附件 C**。

7. 部分柴油商業車輛的首次登記日期在**附件 C** 指明的期間內，但在首次登記當日已符合**附件 D** 所列的歐盟五期排放標準或美國或日本的同等標準，將自淘汰歐盟四期柴油商業車輛計劃中剔除(豁除車輛)，而不會在《修訂規例》下被分類為受管制車輛。

8. 我們已預留 71 億元於 2020 年 9 月推行特惠資助計劃。

諮詢

9. 我們在 2018 年 12 月 3 日向環諮會闡述淘汰歐盟四期柴油商業車輛的建議，並於 2020 年 1 月 22 日就建議諮詢立法會環境事務委員會(事務委員會)；兩者均支持建議。

10. 2019 年 11 月至 2020 年 1 月期間，我們已就建議諮詢相關業界，包括運輸營辦商、車輛供應商、車身裝嵌商及拆車商。業界整體上表示歡迎特惠資助的建議，但亦有部分業界要求，若有柴油商業車輛在實施歐盟四期排放標準期間作首次登記，但在構造上已符合歐盟五期排放標準，應可獲豁免被淘汰。我們經全面考慮有關的要求後，同意豁免上述車輛在此計劃下被淘汰。

《修訂規例》

11. 《修訂規例》規定除豁免車輛外，已登記的歐盟四期柴油商業車輛(即以柴油推動的歐盟四期貨車、小型巴士及非專利巴士)，在下列日期當日或之後申請車輛牌照，必須符合申請車輛牌照當時《車輛設計標準規例》就同類及同一設計重量的首次登記柴油商業車輛所訂的車輛設計標準，猶如該車輛是在申請車輛牌照當日作首次登記：

- (a) 2022 年 1 月 1 日(適用於所有在 2006 年首次登記的指定歐盟四期柴油商業車輛)；
- (b) 2023 年 1 月 1 日(適用於所有在 2007 年首次登記的指定歐盟四期柴油商業車輛)；
- (c) 2024 年 1 月 1 日(適用於所有在 2008 年首次登記的指定歐盟四期柴油商業車輛)；
- (d) 2025 年 1 月 1 日(適用於所有在 2009 年首次登記的指定歐盟四期柴油商業車輛)；
- (e) 2026 年 1 月 1 日(適用於所有在 2010 年首次登記的指定歐盟四期柴油商業車輛)；
- (f) 2027 年 1 月 1 日(適用於所有在 2011 年首次登記的指定歐盟四期柴油商業車輛)；以及
- (g) 2028 年 1 月 1 日(適用於所有在 2012 年首次登記的指定歐盟四期柴油商業車輛)。

立法程序時間表

12. 《修訂規例》會在 2020 年 5 月 22 日刊憲，並於同月 27 日提交立法會，以進行先訂立後審議的程序。《修訂規例》若通過先訂立後審議的程序，便會在 2020 年 9 月 1 日生效。

影響

對環境和可持續發展的影響

13. 我們必須訂立《修訂規例》，才能落實對歐盟四期柴油商業車輛的建議退役期限。淘汰歐盟四期柴油商業車輛能改善路邊空氣質素，符合避免引致環境問題及提供可保障公眾健康的生活環境的可持續發展原則。空氣質素改善亦有利於提高生活質素。

對經濟的影響

14. 由於受影響的車主須更換車輛，因此強制歐盟四期柴油商業車輛退役，會令運輸及物流業界的商業成本上升。此舉亦可能影響部分職業司機的生計，以及提供運輸和物流服務的中小型企業。部分上升的成本亦可能會轉嫁至運輸服務的用戶，包括各行各業、消費者及乘客，從而令商業成本、交通費及通脹上升。但是，有關影響將會部份被特惠資助抵銷。另一方面，這建議會減少車輛排放的可吸入懸浮粒子及氮氧化物，將有助降低因呼吸系統疾病造成健康危害和生產力損失所衍生的隱藏成本。

對財政的影響

15. 為紓緩歐盟四期柴油商業車輛車主的經濟困境，政府建議向他們發放特惠資助，涉及一筆過約 71 億元的非經常撥

款，有關撥款已獲立法會通過。按 2018-19 財政年度所有相關車輛類別的平均應課稅值計算，各種柴油商業車輛的建議特惠資助載於**附件 E**。這鼓勵與管制並行計劃可能導致提早以新商業車輛替換歐盟四期柴油商業車，並提前收取新車的首次登記稅。

對公務員的影響

16. 因應上述建議，當局須實施淘汰歐盟四期柴油商業車輛特惠資助計劃及為退役的柴油商業車輛取消登記，並相應為新的柴油商業車輛作首次登記。當局會盡力承擔所需的資源，並在有需要時循既有機制尋求額外資源。

其他影響

17. 《修訂規例》符合《基本法》的規定，包括當中涉及人權的條文，並且不會影響《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》(第 311 章，附屬法例 X)的現行約束力。《修訂規例》對性別議題或家庭並無影響。

宣傳安排

18. 我們會在《修訂規例》刊憲時發出新聞稿和通知相關業界，並會安排發言人解答傳媒查詢。

查詢

19. 如有任何與摘要相關的查詢，請致電 2594 6310 聯絡環境保護署助理署長(空氣質素政策)何德賢先生。

環境保護署
2020 年 5 月

《2020年空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)(修訂)規例》

(由環境局局長於諮詢環境諮詢委員會後根據《空氣污染管制條例》(第311章)第43條訂立)

1. 生效日期
本規例自2020年9月1日起實施。
2. 修訂《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》
《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》(第311章, 附屬法例X)現予修訂, 修訂方式列於第3、4及5條。
3. 修訂第3條(受管制車輛)
 - (1) 第3條 ——
將該條重編為第3(1)條。
 - (2) 第3(1)(d)條 ——
廢除
“或”。
 - (3) 在第3(1)(d)條之後 ——
加入
“(da) 符合以下說明的指定車輛(豁除車輛除外): 其首次登記日期, 是在附表第3(d)欄中與該車輛的許可車輛總重(在附表第2欄中指明者)相對之處指明的期間內; 或”。
 - (4) 在第3(1)條之後 ——
加入
“(2) 在本條中 ——

《修訂前的VDS規例》(pre-amended VDS Regulations)指在緊接2020年10月1日前有效的《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第311章, 附屬法例J);

豁除車輛(excluded vehicle)指符合以下說明的指定車輛: 該車輛於其首次登記日期, 已符合於《修訂前的VDS規例》第7E(5)、(7)或(10)及14(10)或(12)條列出、關於構造及車載自我診斷系統的適用規定。”。

4. 修訂第4條(符合排放標準的規定)

- (1) 第4(2)條 ——
廢除
所有“3”
代以
“3(1)”。
- (2) 第4(2)(d)條 ——
廢除
“或”。
- (3) 在第4(2)(d)條之後 ——
加入
“(da) 就於2006年首次登記的第3(1)(da)條所指的受管制車輛而言, 是2022年1月1日;
(db) 就於2007年首次登記的第3(1)(da)條所指的受管制車輛而言, 是2023年1月1日;
(dc) 就於2008年首次登記的第3(1)(da)條所指的受管制車輛而言, 是2024年1月1日;
(dd) 就於2009年首次登記的第3(1)(da)條所指的受管制車輛而言, 是2025年1月1日;

- (de) 就於2010年首次登記的第3(1)(da)條所指的受管制車輛而言，是2026年1月1日；
- (df) 就於2011年首次登記的第3(1)(da)條所指的受管制車輛而言，是2027年1月1日；
- (dg) 就於2012年首次登記的第3(1)(da)條所指的受管制車輛而言，是2028年1月1日；或”。

5. 修訂附表(受管制車輛)

附表 ——

廢除第3(c)欄

代以

“

(c) 期間	(d) 期間
由2001年1月1日至2005年12月31日	由2006年1月1日至2012年12月30日
由2002年1月1日至2006年12月31日	由2007年1月1日至2012年12月30日
由2001年10月1日至2006年9月30日	由2006年10月1日至2012年5月31日

(c) 期間	(d) 期間
由2001年1月1日至2005年12月31日	由2006年1月1日至2012年5月31日
由2002年1月1日至2006年12月31日	由2007年1月1日至2012年5月31日
由2003年8月1日至2006年9月30日	由2006年10月1日至2012年5月31日
由2001年10月1日至2006年9月30日	
由2001年10月1日至2006年9月30日	由2006年10月1日至2012年5月31日”。



環境局局長

2020年5月15日

註釋

- 本規例修訂《空氣污染管制(空氣污染物排放)(受管制車輛)規例》(第 311 章，附屬法例 X)(《**主體規例**》)，以規定某些指定車輛(《主體規例》第 2 條界定者)須符合於《空氣污染管制(車輛設計標準)(排放)規例》(第 311 章，附屬法例 J)列出的適用車輛設計標準。
2. 新規定不適用於豁除車輛(《主體規例》新加入的第 3(2)條界定者)。

歐盟四期柴油商業車數目 - 按首次登記年份及車輛類別細分
(截至 2019 年 9 月 30 日)

車輛類別	歐盟四期柴油商業車按首次登記年份的分佈 (截至 2019 年 9 月底)							
	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	總數
輕型貨車	270	4 274	5 004	2 236	3 635	4 180	3 889	23 488
中型貨車	487	1 986	2 404	886	2 394	2 426	900	11 483
重型貨車	10	77	117	133	378	529	254	1 498
小巴	7	129	185	55	107	128	55	666
非專利巴士	46	320	538	369	514	492	256	2 535
總數	820	6 786	8 248	3 679	7 028	7 755	5 354	39 670

按《車輛設計標準規例》所訂的相關車輛設計標準的柴油商業車輛首次登記日期

柴油商業車輛	許可車輛總重	歐盟四期柴油商業車輛的首次登記日期 (包括首尾兩天)
貨車	不超過 1.7 公噸	2006 年 1 月 1 日至 2012 年 12 月 30 日
	超過 1.7 但不超過 3.5 公噸	2007 年 1 月 1 日至 2012 年 12 月 30 日
	超過 3.5 公噸	2006 年 10 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日
小型巴士	不超過 1.7 公噸	2006 年 1 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日
	超過 1.7 但不超過 3.5 公噸	2007 年 1 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日
	超過 3.5 公噸	2006 年 10 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日
非專利巴士	超過 3.5 公噸	2006 年 10 月 1 日至 2012 年 5 月 31 日

豁除車輛的車輛設計標準

- 1) 每輛 —
 - (a) 裝有壓燃式引擎；及
 - (b) 許可車輛總重不超過 3.5 公噸，
的小型巴士的構造，須令該小型巴士於首次登記時其排放物符合此附件第 1 部的(a)或(b)段指明的標準及其車載自我診斷系統須符合此附件第 3 部的(a)或(b)段指明的要求。
[《車輛設計標準規例》第 7E(5)條及第 14(10)條(2017 年 7 月 1 日的版本)]

- 2) 每輛 —
 - (a) 裝有壓燃式引擎；及
 - (b) 許可車輛總重不超過 3.5 公噸，
的貨車的構造，須令該貨車於首次登記時其排放物符合此附件第 1 部的(a)或(b)段指明的排放標準及其車載自我診斷系統須符合此附件第 3 部的(a)或(b)段指明的要求。
[《車輛設計標準規例》第 7E(7)條及第 14(10)條(2017 年 7 月 1 日的版本)]

- 3) 每輛 —
 - (a) 裝有壓燃式引擎；及
 - (b) 許可車輛總重超過 3.5 公噸，
的貨車、小型巴士或巴士的構造，須令該貨車、小型巴士或巴士於首次登記時其排放物符合此附件第 2 部

的(a)、(b)或(c)段指明的排放標準及其車載自我診斷系統須符合此附件第 4 部的(a)、(b)或(c)段指明的要求。

[《車輛設計標準規例》第 7E(10)條及第 14(12)條(2017 年 7 月 1 日的版本)]

第 1 部

[《車輛設計標準規例》附表 16 第 1 部 (2017 年 7 月 1 日的版本)]

- (a) 歐洲聯盟汽車排放標準，包含以下所有規定 —
- (i) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號以及委員會規例 EC 第 692/2008 號(經截至並包括委員會規例 EU 第 566/2011 號所修訂者)所指明的所有測試程序、規定及排放限制，惟類別 VI 測試除外。
 - (ii) 由委員會規例 EC 第 692/2008 號(經截至並包括委員會規例 EU 第 566/2011 號所修訂者)附件 XVII 中列表 1 所指明的類別 I 測試的排放限值。
 - (iii) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號以及委員會規例 EC 第 692/2008 號(經截至並包括委員會規例 EU 第 566/2011 號所修訂者)所指明的所有型號審批規定。
- (b) 美國汽車排放標準，包含以下所有規定 —
- (i) 美國《加利福尼亞法規》第 13 章(2012 年 3 月 20 日的版本)所指明的所有測試程序、規定及排放限制。
 - (ii) 加利福尼亞廢氣排放標準“LEV II”(2012 年 3 月 20 日的版本)就 2004 年及較後年份製造的車輛型

號而指明的排放限值。

- (iii) 加利福尼亞空氣資源委員會所實施的所有型號審批規定。

第 2 部

[《車輛設計標準規例》附表 16 第 2 部 (2017 年 7 月 1 日的版本)]

- (a) 歐洲聯盟汽車排放標準，包含以下所有規定 —
 - (i) 由歐盟議會及議會制定的指令 2005/55/EC(經截至並包括委員會指令 2008/74/EC 所修訂者)所指明的所有測試程序、規定及排放限制。
 - (ii) 由歐盟議會及議會制定的指令 2005/55/EC(經截至並包括委員會指令 2008/74/EC 所修訂者)附件 I 第 6.2.1 條列表 B2 排所指明的氣體及粒子污染物的排放限值及引擎排出的煙霧的隔光度。
 - (iii) 由歐盟議會及議會制定的指令 2007/46/EC(經截至並包括委員會規例 EU 65/2012 所修訂者)所指明的所有型號審批規定。

- (b) 美國汽車排放標準，包含以下所有規定 —
 - (i) 美國《聯邦規例》第 40 章環境保護第 86 部新產及在使用中的公路車輛及引擎排放物管制(2012 年 3 月 20 日的版本)所指明的所有測試程序、規定及排放限制。
 - (ii) 以下標準及規定所指明的排放限值 —
 - (A) 2008 年及較後年份製造的、裝有強制點火式引擎的重型車輛型號的奧托循環排放標準(2012 年 3 月 20 日的版本)；或
 - (B) 2007 年及較後年份製造的、裝有壓燃式引擎

的重型車輛型號的排放標準及補充規定
(2012年3月20日的版本)。

(iii) 美國環境保護局所實施的所有型號審批規定。

(c) 日本汽車排放標準，包含以下所有規定 —

(i) 由《道路車輛安全規例》(即《1951年7月28日運輸省條例第67號》)(經截至並包括以下兩項條例及公告所修訂者) —

(A) 《國土交通省條例2009年第48號》；及

(B) 《2008年3月25日國土交通省公告第349號》，所指明的所有測試程序、規定及排放限制。

(ii) 《2008年3月25日國土交通省公告第349號》中公布的《後新長期規例》所指明的排放限值。

(iii) 日本國土交通省所實施的所有型號審批規定。

第 3 部

[《車輛設計標準規例》第 14(10)條

(2017年7月1日的版本)]

(a) 加利福尼亞空氣資源委員會所實施的車載自我診斷系統規格；或

(b) 由歐盟議會及議會制定的規例 EC 第 715/2007 號以及委員會規例 EC 第 692/2008 號(經截至並包括委員會規例 EU 第 566/2011 號所修訂者)所規定的車載自我診斷系統規格。

第 4 部

[《車輛設計標準規例》第 14(12)條 (2017 年 7 月 1 日的版本)]

- (a) 美國環境保護局所實施的車載自我診斷系統規格；
- (b) 由歐盟議會及議會制定的指令 2005/55/EC(經截至並包括委員會指令 2008/74/EC 所修訂者)所規定的車載自我診斷系統規格；或
- (c) 日本國土交通省所實施的車載自我診斷系統規格。

建議的特惠資助金額

柴油商業車種類			車身類型	不同車齡*被拆毀車輛的特惠資助# (港元) [括號內是按新車平均應課稅值計算的特惠資助金額水平]				
				15 年或以上	14 年	13 年	12 年	11 年或以下
				[31%]	[32.5%]	[34%]	[35.5%]	[37%]
輕型貨車	許可車輛總重 ≤ 5.5 公噸	客貨車	---	89,815	94,161	98,507	102,853	107,199
		非客貨車	吊機車	161,419	166,689	171,959	177,229	182,500
			(A) 一般無頂廂式車身及 密封車廂式車身	115,306	120,497	125,688	130,879	136,071
			(B) 裝上設備的車身	130,698	135,695	140,692	145,689	150,687
中型貨車	5.5 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 10 公噸	拖頭	133,225	139,573	145,921	152,269	158,617	
		吊機車	186,652	192,418	198,183	203,949	209,714	
		(A) 一般無頂廂式車身及 密封車廂式車身	135,261	141,262	147,264	153,265	159,267	
		(B) 裝上設備的車身	149,096	154,833	160,571	166,308	172,046	
	10 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 13 公噸	吊機車	209,501	216,372	223,243	230,114	236,985	
		(A) 一般無頂廂式車身及 密封車廂式車身	168,545	176,157	183,770	191,381	198,993	
		(B) 裝上設備的車身	182,351	189,698	197,045	204,391	211,738	
	13 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 16 公噸	拖頭	219,360	228,761	238,162	247,563	256,965	
		吊機車	257,245	265,701	274,156	282,612	291,067	
		(A) 一般無頂廂式車身及 密封車廂式車身	219,365	228,300	237,236	246,172	255,107	
		(B) 裝上設備的車身	220,678	229,359	238,040	246,720	255,401	
	16 公噸 < 許可車輛總重 ≤ 24 公噸	拖頭	317,865	333,246	348,626	364,007	379,387	
		拖頭吊機車	389,236	408,070	426,904	445,738	464,572	
		吊機車	312,896	324,044	335,192	346,340	357,488	
		(A) 一般無頂廂式車身及 密封車廂式車身	270,568	282,993	295,418	307,843	320,269	
		(B) 裝上設備的車身	292,562	304,721	316,880	329,039	341,198	

柴油商業車種類		車身類型	不同車齡*被拆毀車輛的特惠資助# (港元) [括號內是按新車平均應課稅值計算的特惠資助金額水平]					
			15年或以上	14年	13年	12年	11年或以下	
			[31%]	[32.5%]	[34%]	[35.5%]	[37%]	
重型貨車	24公噸<許可車輛總重≤30公噸	吊機車	394,864	407,075	419,287	431,498	443,709	
		(A) 一般無頂廂式車身及密封車廂式車身	299,973	312,909	325,845	338,780	351,715	
		(B) 裝上設備的車身	313,181	325,646	338,111	350,576	363,041	
	許可車輛總重>30公噸	吊機車	522,502	540,889	559,276	577,663	596,050	
		(A) 一般無頂廂式車身及密封車廂式車身	408,134	427,054	445,974	464,894	483,814	
		(B) 裝上設備的車身	435,176	453,544	471,912	490,280	508,648	
非專利巴士	單層	17-30個座位	---	250,716	262,848	274,979	287,111	299,242
	單層	≥31個座位	---	423,170	443,646	464,122	484,598	505,074
	雙層		---	961,000	1,007,500	1,054,000	1,100,500	1,147,000
小型巴士		---	214,120	224,481	234,841	245,202	255,563	

*由車輛首次登記日期開始計算至註銷車輛登記日期

#特惠資助金額已包括新車平均應課稅值的31%至37%及裝配汽車附加物的貨車的平均車身價值15%的額外資助