GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES
LOK SABHA
UNSTARRED QUESTION NO. 402
ANSWERED ON 19.07.2022

SUBSIDIES FOR PRODUCTION OF ELECTRIC VEHICLES

402. SHRI PRATAPRAO JADHAV:
SHRI SANJAY SADASHIVRAO MANDLIK:
SHRI SHRIRANG APPA BARNE:
SHRI DHAIRYASHEEL SAMBHAJIRAO MANE:
SHRI MANOJ TIWARI:
SHRI BIDYUT BARAN MAHATO:
SHRI SUBRAT PATHAK:
SHRI SUDHEER GUPTA:
SHRI RAVI KISHAN:
SHRI SANGAM LAL GUPTA:
SHRI RAVINDRA KUSHWAHA:

Will the Minister of HEAVY INDUSTRIES भारी उद्योग मंत्री be pleased to state:

(a) the conditions laid down by the Government for manufactures of Electric and Hybrid Vehicles to qualify for subsidies under Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and Electric Vehicles in India (FAME-India) Scheme;

(b) whether it has come to the notice of the Government that many Electric Vehicles (EVs) manufacturers, who are availing subsidies under Electric Vehicle Promotion Scheme, are providing misleading information and if so, the details thereof;

(c) whether the Government proposes to make scrutiny process more stringent for the manufacturers to qualify for the subsidies under the FAME India Scheme and if so, the steps taken in this regard;

(d) whether the Government proposes to incentivise the local manufacturers through subsidies, making India a hub for EVs and if so, the details thereof; and

(e) the other measures taken by the Government for value addition in EV manufacturing sector?

ANSWER

THE MINISTER OF STATE FOR HEAVY INDUSTRIES
(SHRI KRISHAN PAL GURJAR)

(a) to (c): The criteria for availing incentive under FAME-II have been notified vide notification S.O. 1300 (E) dated 08th March, 2019, S.O. 1472 (E) dated 28th March, 2019 and S.O. 2068 (E) dated 21st June, 2019. The copy of these notifications are annexed as **ANNEXURE**. Further, copy of these notifications and other guidelines in this regard is uploaded on www.fame2.heavyindustries.gov.in . The recognized testing agencies under rule 126 of CMVR 1989 such as *Automotive Research Association of India (ARAI), International*

Centre for Automotive Technology (*iCAT*) etc. are entrusted to certify that compliance to the criteria as notified, which is regularly monitored by the Ministry of Heavy Industries.

(d) & (e): Sir, the following steps have been taken by the Government to boost domestic manufacturing of Electric vehicles:

i. Government has approved the Production Linked Incentive (PLI) Scheme for Automobile and Auto Components Industry in India to boost domestic manufacturing of Advanced Automotive Technology products and attract investments in the automotive manufacturing value chain with a budgetary outlay of Rs. 25,938 crores over a period of five years.

ii. The Government on 12th May, 2021 approved a Production Linked Incentive (PLI) scheme for manufacturing of Advanced chemistry cell (ACC) in the country in order to bring down prices of battery in the country. Drop in battery price will result in cost reduction of electric vehicles and increase in their sales.

iii. Under FAME India Scheme Phase-II, Phased Manufacturing Programme (PMP) has been introduced with the objective of domestic manufacturing of electrical vehicles, its assemblies/ sub-assemblies and parts/sub-parts thereby increasing the domestic value addition.

****

रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1164] नई दिल्ली, सोमवार, मार्च 11, 2019/फाल्गुन 20, 1940
No. 1164] NEW DELHI, MONDAY, MARCH 11, 2019/ PHALGUNA 20, 1940

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय

(भारी उद्योग विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 मार्च, 2019

का.आ. 1300(अ).—भारत में (हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण चरण-II हेतु स्कीम (फेम इंडिया चरण-II)

पृष्ठभूमि

1. भारी उद्योग विभाग ने का.आ. 830(अ) दिनांक 13 मार्च, 2015 के द्वारा इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों को बढ़ावा देने के लिए `795 करोड़ के परिव्यय से भारत में (हाइब्रिड एवं) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण हेतु एक स्कीम फेम इंडिया शुरू की थी।
2. फेम इंडिया योजना के चरण-I को शुरुआत में 1 अप्रैल, 2015 से 2 वर्ष की अवधि के लिए अनुमोदित किया गया था। इस स्कीम को वित्त मंत्री के अनुमोदन से समय-समय पर बढ़ाया गया है, फिलहाल इसे 31 मार्च, 2019 तक बढ़ाया गया है और इसके परिव्यय को `795 करोड़ से बढ़ाकर `895 करोड़ कर दिया गया है।
3. फेम योजना के चरण-I की अधिसूचना के पैरा 11 में भविष्य में निधियों के उपयुक्त आबंटन के साथ कार्यान्वयन हेतु स्टेकहोल्डरों से इनपुट के साथ-साथ इस चरण के दौरान प्राप्त परिणाम और अनुभव के आधार पर चरण-I की समीक्षा का प्रावधान है।
4. तद्नुसार, चरण I की समीक्षा के बाद भारी उद्योग विभाग ने बाद के पैराग्राफों में दिए गए योजना पैरामीटरों के अनुसार केन्द्रीय मंत्रिमंडल के अनुमोदन से भारत में (हाइब्रिड एवं) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण हेतु स्कीम चरण-II (फेम इंडिया चरण-II) तैयार की है।

योजना के पैरामीटर: सामान्य:

5. इलेक्ट्रिक मोबिलिटी के तेजी से अपनाने और इसके विनिर्माण पारिस्थितिकी तंत्र के विकास हेतु इस योजना को दिनांक 01 अप्रैल, 2019 से तीन वर्षों की अवधि में कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है।

6. **अनुबंध-I** में दिए गए संघटक के अनुसार, योजना की समग्र निगरानी, मंजूरी तथा कार्यान्वयन के लिए सचिव, भारी उद्योग की अध्यक्षता में एक अंतर-मंत्रालयी अधिकार प्राप्त समिति 'परियोजना कार्यान्वयन एवं स्वीकृति समिति' (पीआईएससी) का गठन किया जाएगा।

7. इस समिति को ई-मोबिलिटी की कवरेज को बढ़ाने के समग्र उद्देश् के साथ उभरती आवश्यकताओं पर निर्भर करते हुए उनके परिव्यय सहित योजना के विभिन्न घटकों और उप-घटकों के लिए पैरामीटरों को संशोधित करने और योजना के तहत परियोजनाओं के लिए सहायता मंजूर करने का अधिकार होगा। यह योजना कार्यान्वयन स्तर के दौरान मुद्दों का समाधान करने के साथ-साथ योजना के सहज कार्यान्वयन हेतु अन्य पैरामीटरों पर निर्णय लेने हेतु भी सक्षम प्राधिकारी होगी।

8. योजना को निम्नलिखित घटकों के माध्यम से कार्यान्वित करने का प्रस्ताव हैः-

   i) मांग प्रोत्साहन

   ii) चार्जिंग स्टेशनों के नेटवर्क की स्थापना

   iii) प्रचार, आईईसी (सूचना, शिक्षा एवं संचार) गतिविधियों सहित योजना को लागू करना।

9. योजना की अवधि के लिए निधि के आबंटन का वर्ष-वार, घटकवार विवरण नीचे दिया गया हैः

(सभी राशि ` करोड़ में)

क्र.सं.	**घटक**	**2019-20**	**2020-21**	**2021-22**	**कुल निधि आवश्यकता करोड़ में**
1	**मांग प्रोत्साहन**	822	4587	3187	8596
2	**चार्जिंग अवसंरचना**	300	400	300	1000
3	**प्रचार, आईसीई क्रियाकलापों सहित प्रशासनिक व्यय**	12	13	13	38
फेम-II के लिए योग		**1134**	**5000**	**3500**	**9634**
4	चरण-I का प्रतिबद्ध व्यय	366	0	0	366
योग		**1500**	**5000**	**3500**	**10000**

10. योजना के कार्यान्वयन में लचीलापन बनाए रखने के लिए विभिन्न घटको और उपघटकों के बीच आबंटन और वर्षवार निधि आबंटन को आपस में परिवर्तित करने में लचीलापन होगा। पीआईएससी विभिन्न श्रेणियों और विभिन्न प्रकार के वाहनों के बीच निधि के आबंटनों को संसोधित करने हेतु सक्षम प्राधिकारी होगी। योजना के विभिन्न घटकों के साथ-साथ विभिन्न उप-घटकों में कुल खरीद पर निर्भर करते हुए बजट में यह लचीलापन होगा।

11. ई-मोबलिटी को बढ़ावा देने के केन्द्र सरकार के प्रयासों को राज्य सरकारों से पूरक सहायता की आवश्यकता है। राज्यों को अनेक राजकोषीय और गैर-राजकोषीय प्रोत्साहनों की पेशकश की आवश्यकता है जिन्हें इस योजना के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता हेतु पात्र राज्य सहायता पर निर्भर उद्यायों हेतु आदेश में अलग से अधिसूचित किया जाएगा। ऐसे कुछ गैर-राजकोषीय प्रोत्साहनों में सड़क कर में छूट/रियायत, परमिट से छूट, टोल कर से छूट/रियायत, पार्किंग शुल्क में छूट/रियायत, रियायती पंजीकरण शुल्क आदि शामिल हैं। राज्यों को इन प्रोत्साहनों को बढ़ाने हेतु प्रोत्साहित किया जाएगा।

12. भारी उद्योग विभाग भारत सरकार में नोडल विभाग होगा और योजना की आयोजना, कार्यान्वयन और समीक्षा हेतु उत्तरदायी होगा। भारी उद्योग विभाग दिशानिर्देशों से संबंधित मुद्दों का समाधान करने और योजना के कार्यान्वयन में कठिनाइयों को दूर करने हेतु नोडल एजेन्सी होगा। भारी उद्योग विभाग योजना के ऐसे उद्देश्यों को पूरा करने के लिए आवश्यकतानुसार दिशानिर्देश जारी करेगा।

योजना पैरामीटर: मांग प्रोत्साहन:

13. मांग प्रोत्साहन योजना का एक महत्वपूर्ण घटक है जो ऐसे वाहनों की खरीद की लागत को कम करके इलेक्ट्रिक वाहनों के मांग सृजन में प्रत्यक्ष रूप से मदद करता है।

14. इसके व्यापक अंगीकरण को समर्थ बनाने के लिए खरीद मूल्य में निश्चित छूट के रूप में उपभोक्ताओं (क्रेताओं/अंतिम प्रयोक्ता) के लिए मांग प्रोत्साहन उपलब्ध होगा जिसकी प्रतिपूर्ति भारत सरकार द्वारा ओईएम को की जाएगी।

15. निम्नलिखित श्रेणी के वाहन मांग प्रोत्साहनों के लिए पात्र होंगे:

(क) बसें (केवल इलेक्ट्रिक वाहन प्रौद्योगिकी)

(ख) चौपहिया [इलेक्ट्रिक (ईवी), प्लग इन हाइब्रिड (पीएचईवी) और स्ट्रांग हाइब्रिड (एसएचईवी)]

(ग) पंजीकृत ई-रिक्शा सहित तिपहिया (इलेक्ट्रिक)

(घ) दुपहिया (इलेक्ट्रिक)

प्रत्येक श्रेणी की प्रौद्योगिकी परिभाषा को अलग से अधिसूचित किया जाएगा।

16. इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि बैटरियों की लागत एक्सईवी और आईसीई वाहनों के खरीद मूल्य में अंतर का एक मुख्य कारक है, मांग प्रोत्साहन ऐसे वाहनों में उपयोग होने वाली बैटरी की क्षमता पर निर्भर होगा (अर्थात् किलोवाट घंटा में मापी गई ऊर्जा क्षमता)। बैटरियों में बाजार प्रौद्योगिकी प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए पीआईएससी समय-समय पर वाहनों की लक्षित संख्या और मांग प्रोत्साहन को संशोधित कर सकती है।

17. लोगों के लिए किफायती और पर्यावरण अनुकूल सार्वजनिक परिवहन विकल्प उपलब्ध कराने पर अधिक बल देकर, यह योजना मुख्यतः तिपहिया, चौपहिया और बसों की श्रेणी में सार्वजनिक परिवहन हेतु उपयोग होने वाले वाहनों अथवा वाणिज्यिक उद्देश्य हेतु पंजीकृत वाहनों के लिए लागू होगी। तथापि, व्यापक सेगमेंट के रूप में निजी स्वामित्व वाले पंजीकृत दुपहियों को भी इस स्कीम के तहत शामिल किया जाएगा।

18. केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली (सीएमवीआर) के अनुसार ''मोटर वाहन' के रूप में पंजीकृत वाहन ही प्रोत्साहनों के लिए पात्र होंगे।

19. कार्यनिष्पादन मानदंडों को पूरा करने वाले उन्नत बैटरी लगे वाहन ही इस योजना के तहत मांग प्रोत्साहन के पात्र होंगे और इस उद्देश्य के लिए इस योजना के तहत उन्नत बैटरियों को अलग से परिभाषित किया जाएगा।

मांग प्रोत्साहनों की मात्रा:

20. सभी श्रेणियों और सभी वाहन प्रौद्योगिकियों के लिए प्रोत्साहनों को तर्कसंगत बनाने के लिए आरंभ में बसों के अलावा सभी वाहनों (पीएचईवी और स्ट्रांग हाइब्रिड सहित) के लिए `10,000/किलोवाट घंटा की दर से एकसमान मांग प्रोत्साहन देने का प्रस्ताव है। यह पीआईएससी द्वारा समीक्षा और संशोधन के अधीन होगा।

21. सार्वजनिक परिवहन को बढ़ावा देने हेतु बसों के लिए `20,000 प्रति किलोवाट-घंटा की दर से एकसमान मांग प्रोत्साहन का प्रस्ताव है जो पुनः पीआईएससी द्वारा समीक्षा और संशोधन के अध्यधीन है। बसों के लिए योजना में मांग प्रोत्साहन की राशि मूल उपकरण विनिर्माता (ओईएम) के बीच प्रतिस्पर्धी बोली के अधीन होगी जिसे ओपेक्स मॉडल के आधार पर इन्टरासिटी, इन्टरसिटी अथवा अंतरराज्यीय बसों के लिए सार्वजनिक श्रेत्र के परिवहन उद्यमों द्वारा आयोजित किया जाएगा।

22. ऊपर बताए गए प्रस्तावित प्रोत्साहनों की समीक्षा विभिन्न घटकों और एसेम्बलियों तथा वाहन की कुल खरीद जैसे बाजार पैरामीटरों के लिए मूल्य प्रवृत्ति के आधार पर पीआईएससी द्वारा वार्षिक रूप से अथवा इससे पहले जाएगी। इससे यह योजना समग्र परिव्यय के अंदर अधिकांश वाहनों के लिए सीमित बजटीय निधियों का लाभ ले सकेगी ताकि सतत विनिर्माण के लिए उद्योग को बड़े पैमाने पर किफायत उपलब्ध हो सके।

23. इलेक्ट्रिक बसों के लिए मांग प्रोत्साहन केवल इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देने के लिए परिवहन क्षेत्र में कार्य करने वाले अन्य सार्वजनिक उद्यमों और राज्य/नगर परिवहन निगम (एसटीयू) द्वारा अपनाए गए ऑपरेशनल व्यय मॉडल पर ही उपलब्ध होंगे।

24. अनुमानित प्रोत्साहनों की वाहन श्रेणीवार राशि, वाहनों का आरंभिक लक्ष्य और अन्य ब्यौरे **अनुबंध-2** पर दिए गए हैं।

मांग प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु शर्तें:

25. महंगे वाहनों को सरकारी प्रोत्साहन से प्रतिबंधित करने के लिए एक विशेष सीमा मूल्य से कम एक्स-फैक्ट्री मूल्य वाले वाहनों के लिए प्रोत्साहन को प्रतिबंधित करने का प्रस्ताव है जैसा कि अनुबंध-2 में बताया गया है।

26. योजना के तहत वाहनों की कुल खरीद के आधार पर, प्रति वाहन अधिकतम प्रोत्साहन वाहन की लागत के कुछ प्रतिशत तक सीमित होगा जिसकी पीआईएससी द्वारा वार्षिक रूप से या जब कभी अपेक्षित हो, समीक्षा की जाएगी।

आरंभ में, बसों के लिए प्रोत्साहनों की सीमा वाहन की लागत का 40% और अन्य श्रेणी के सभी वाहनों के लिए 20% होगी।

27. ओईएम द्वारा विनिर्मित किसी भी मॉडल के लिए योजना का प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए ऐसे प्रत्येक ओईएम को भारी उद्योग विभाग/एनएबी में पंजीकरण कराना होगा।

28. प्रत्येक वाहन मॉडल को वाहनों के कार्यनिष्पादन और दक्षता के संबंध में न्यूनतम तकनीकी पात्रता मानदंड पूरे करने होंगे जिन्हें अलग से अधिसूचित किया जाएगा और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 126 के तहत अधिसूचित मान्यता प्राप्त परीक्षण एजेन्सियों में निर्धारित/मानक परीक्षण प्रक्रिया के अनुसार टाइप अनुमोदन लेना होगा। ऐसी परीक्षण एजेन्सियों में इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों के परीक्षण हेतु अपेक्षित परीक्षण सुविधाएं होनी चाहिए।

29. मांग प्रोत्साहन के लिए अर्हता मानदंड को पूरा करने के लिए, इनके प्रकार और रूपों सहित हाइब्रिड/इलेक्ट्रिक वाहन (एक्सईवी)

   क. देश में बनाए जाएंगे और उनके स्थानीकरण की ऐसी प्रतिशतता होगी, जैसा कि समय-समय पर अधिसूचित किया जाएगा;

   ख. सीएमवीआर में शामिल उपबंधों के अनुसार इसके वर्गीकरण, श्रेणीकरण, परिभाषा, सड़क के लिए उपयुक्त, पंजीकरण आदि के संबंध में केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली (सीएमवीआर) में शामिल उपबंधों को पूरा किया जाएगा;

   ग. मान्यता प्राप्त परीक्षण एजेन्सियों से फेम इंडिया चरण-II पूर्णता का प्रमाण पत्र लेना होगा;

   घ. विनिर्माता से बैटरी सहित कम से कम तीन वर्ष की विस्तृत वारंटी होनी चाहिए और वाहन की अवधि के लिए बिक्री बाद सेवा हेतु पर्याप्त सुविधाएं होनी चाहिए;

   ङ. वास्तविक समय के आधार पर कुल ईंधन बचत निर्धारित करने के लिए वाहनों की माइलेज का पता लगाने हेतु उपयुक्त मॉनिटरिंग डिवाइस लगी होनी चाहिए; और

   च. वाहन पर उपयुक्त रूप से एक स्टिकर लगा होना चाहिए जो यह दर्शाता हो कि इसे योजना के तहत खरीदा गया है। स्टिकर का प्रकार भारी उद्योग विभाग द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा।

मांग प्रोत्साहनों का संवितरण:

30. बसों के अलावा सभी श्रेणी के लिए मांग प्रोत्साहन का संवितरण भारी उद्योग विभाग के तहत स्थापित एक ई-समर्थित ढांचे और तंत्र के माध्यम से किया जाएगा। वाहनों के विनिर्माता (ओईएम अथवा मूल उपकरण विनिर्माता) निपटान हेतु भारी उद्योग विभाग को मासिक आधार पर मांग प्रोत्साहन की प्रतिपूर्ति हेतु अपने दावे प्रस्तुत करेंगे। मांग प्रोत्साहन वितरण तंत्र (डीआईडीएम) के माध्यम से दावे की प्रतिपूर्ति हेतु विस्तृत दिशानिर्देश अलग से जारी किए जाएंगे।

31. इलेक्ट्रिक बसों के परिनियोजन और राज्य परिवहन उपक्रमों के माध्यम से मांग प्रोत्साहनों के संवितरण हेतु विस्तृत दिशानिर्देश/तंत्र अलग से अधिसूचित किए जाएंगे।

32. इस योजना में सरकारी एजेन्सियों, उद्योगों और सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों (पीएसई) सहित विभिन्न स्टेकहोल्डरों की सक्रिय भागीदारी और सहभागिता के माध्यम से ईवी प्रयोगकर्ताओं के बीच भरोसा पैदा करने के लिए पर्याप्त चार्जिंग अवसंरचना की स्थापना करने हेतु सहायाता की परिकल्पना है।

33. समय-समय पर यथासंशोधित "इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग अवसंरचना-दिशानिर्देश एवं मानक" विषय पर विद्युत मंत्रालय की दिनांक 14 दिसम्बर, 2018 की अधिसूचना सं. 12/2/2018-ईवी के अनुसार इन सभी चार्जिंग स्टेशनों की स्थापना की जाएगी।

34. इसके अतिरिक्त, इलेक्ट्रिक बसों की चार्जिंग के लिए, प्रति ई-बस एक धीमा चार्जर और प्रति 10 इलेक्ट्रिक बस एक तीव्र चार्जर खरीददार को उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है जिसका निधियन इस स्कीम के तहत किया जाएगा।

35. इलेक्ट्रिक मोबिलिटी को बढ़ावा देने के लिए, परियोजना प्रस्तावों पर निर्भर करते हुए लागत पर 100% तक चार्जिंग अवसरंचना की स्थापना हेतु निधियन में लचीलापन उपलब्ध होगा।

36. चार्जिंग अवसंरचना हेतु परियोजनाओं में पेन्टाग्राफ चार्जिंग, फ्लैश चार्जिंग जैसे वाहनों को बिजली से चलाने के लिए अपेक्षित अवसंरचना परियोजनाएं भी शामिल होंगी।
37. चार्जिंग अवसंरचना, स्मार्ट ग्रिड, आईसीटी के उपयोग के साथ नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों को आपस में जोड़ने को प्रोत्साहित किया जाएगा।

योजना संचालन

38. योजना को सुचारु रूप से चलाने और इसके कार्यान्वयन के लिए विषय के जानकारों/तकनीकी विशेषज्ञों एवं अन्य लॉजिस्टिक सहायता सुनिश्चित की जाएगी।
39. भारी उद्योग विभाग, उद्योग संघो, स्वैच्छिक संस्थाओं आदि द्वारा शिक्षा एवं प्रशिक्षण, प्रचार, व्यवसायिक बैठकों/सेमीनार/सम्मेलनों/संगोष्ठियों आदि के आयोजन के माध्यम से आवश्यकतानुसार स्कीम को बढ़ावा देने और उपभोक्ताओं में जागरुकता पैदा करने के लिए एक उपयुक्त आईईसी कार्यक्रम की शुरुआत की जाएगी।
40. फेम इंडिया स्कीम चरण-I के तहत अनुमोदित परियोजनाएं अनुमोदन के समय जारी किए गए नियमों और शर्तों के अनुसार प्रचालन में रहेगी। इसी प्रकार, फेम इंडिया स्कीम चरण-I के तहत विभिन्न राज्य/नगर परिवहन निगम को स्वीकृत इलेक्ट्रिक बसें अनुमोदन के समय जारी किए गए नियमों और शर्तों के अनुसार प्रचालन में रहेगी।
41. भारी उद्योग विभाग इस योजना के संपूर्ण कार्यान्वयन और योजना के कार्यान्वयन के दौरान आने वाली बाधाओं को दूर करने के लिए उत्तरदायी होगा।

[फा. सं. 1(1)/2019-एईआई]

प्रवीण एल. अग्रवाल, संयुक्त सचिव

अनुबंध-I

परियोजना कार्यान्वयन एवं स्वीकृति समिति (पीआईएससी) का गठन

i.	सचिव, भारी उद्योग	अध्यक्ष
ii.	सीईओ, नीति आयोग	सदस्य
iii.	वित्तीय सलाहकार, भारी उद्योग	सदस्य
iv.	सचिव, उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग	सदस्य
v.	सचिव, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय	सदस्य
vi.	सचिव, आर्थिक कार्य विभाग	सदस्य
vii.	सचिव, विद्युत मंत्रालय	सदस्य
viii.	सचिव, नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय	सदस्य
ix.	निदेशक, एआरएआई	सदस्य
x.	संयुक्त सचिव, भारी उद्योग	सदस्य सचिव

समिति आवश्यकतानुसार किसी अन्य सदस्य का चयन कर सकती है।

अनुबंध-*2*

वाहन सेगमेंट-वार ब्यौरा, सहायता दिए जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या और अन्य ब्यौरे

क्र.सं.	**वाहन सेगमेंट**	**## सहायता दिए जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या**	**किलोवाट घंटा में बैटरी की अनुमानित क्षमता**	**## सभी वाहनों के लिए 10000/किलोवाट घंटा की दर से और बसों एवं ट्रकों के लिए 20000/किलोवाट घंटा की दर से कुल अनुमानित प्रोत्साहन**	**प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए अधिकतम एक्स-फैक्ट्री मूल्य**	**भारी उद्योग विभाग से कुल निधि सहायता**
1	पंजीकृत दुपहा	1000000	2 किलोवाट घंटा	` 20000/-	`1.5 लाख	`2000 करोड़
2	पंजीकृत तिपहिया (ई-रिक्शा सहित)	500000	5 किलोवाट घंटा	`50000/-	` 5 लाख	`2500 करोड़

3	ई-चौपहिया	35000	15किलोवाट घंटा	`150000/-	` 15 लाख	` 525 करोड़
4	चौपहिया स्ट्रांग हाइब्रिड कार	20000	1.3किलोवाट घंटा	` 13000	` 15 लाख	` 26 करोड़
5	ई-बस	7090	250किलोवाट घंटा	` 50 लाख	` 2 करोड़	` 3545 करोड़
कुल मांग प्रोत्साहन						**` 8596 करोड़**

तथापि, प्रति किलोवाट घंटा प्रोत्साहनों की प्रस्तावित राशि बैटरी लागत में कमी के अनुसार समीक्षा के अध्यधीन है और इस प्रकार वाहन की लागत में कमी आएगी तथा तद्नुसार समय-समय पर अधिसूचित की जाएगी। उल्लेखनीय है कि उपर्युक्त के अनुसार उप-घटकों के बीच वाहनों की संख्या और निधि सहायता पीआईएससी के अनुमोदन के प्रतिमोच्य है।

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES

(Department of Heavy Industry)

NOTIFICATION

New Delhi, the 8th March 2019

S.O. 1300(E).—Scheme for Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II).

Background:

1. Department of Heavy Industry had launched a scheme, namely Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles in India (FAME India), for promotion of electric and hybrid vehicles with an outlay of Rs.795 Crore vide S.O. 830 (E) dated 13th March 2015.
2. Phase I of the FAME India Scheme was initially approved for a period of 2 years, commencing from 1st April 2015. The scheme has been extended from time to time, with the present extension being up to 31st March 2019 and with an enhancement in outlay from Rs. 795 Crore to Rs. 895 Crore.
3. Para 11 of the Notification of Phase-I of FAME Scheme provides for review of Phase-I based on outcome and experience gained during this phase as well as with inputs from stakeholders for implementation with appropriate allocation of funds in the future.
4. Accordingly, after review of the phase I, Department of Heavy Industry formulated the Scheme for Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II) with the approval of Union Cabinet as per the scheme parameters given in subsequent paragraphs.

Scheme Parameters: General:

5. The scheme is proposed to be implemented over a period of 3 years, w.e.f 1st April 2019, for faster adoption of electric mobility and development of its manufacturing eco-system in the country.
6. An Inter-Ministerial Empowered Committee "Project Implementation and Sanctioning Committee (PISC)" headed by Secretary (Heavy Industry) shall be constituted for overall monitoring, sanctioning and implementation of the scheme as per the composition given in Annexure 1.
7. This committee will have the power to sanction assistance for projects under the scheme and modify parameters for various components and sub components of the scheme including their outlay depending on emerging requirements with the overall objective of enhancing the coverage of e-mobility. This committee will also be the competent authority to decide other scheme parameters for smooth implementation of the scheme as well as to resolve issues as may come during implementation.

8. The scheme is proposed to be implemented through the following verticals:
    a) Demand Incentives
    b) Establishment of network of Charging Stations
    c) Administration of Scheme including Publicity, IEC (Information, Education & Communication) activities.
9. The breakup of fund allocation year wise, component-wise, for the scheme's duration is given below –

(All amounts are in Rs. Crore)

Sr. No.	Component	2019-20	2020-21	2021-22	Total Fund requirement in crores
1	Demand Incentives	822	4587	3187	8596
2	Charging Infrastructure	300	400	300	1000
3	Administrative Expenditure including Publicity, ICE activities	12	13	13	38
Total for FAME-II		1134	5000	3500	9634
4	Committed expenditure of Phase –I	366	0	0	366
Total		1500	5000	3500	10000

10. To retain flexibility in the implementation of the scheme there shall be flexibility in changing inter se allocation among various components and sub-components and year wise fund allocation. PISC shall be the competent authority to modify fund allocations among different segments and different types of vehicles. This flexibility in the budget will be exercised depending upon the offtake in the different components as well as within different sub components of the scheme.
11. The efforts of the central government to promote e-mobility need supplemental support from State Governments. States need to offer bouquet of fiscal and non-fiscal incentives to be notified separately in order for entities dependent on State support to be eligible for central assistance under this scheme. Some such non fiscal incentives include waiver / concessional road tax, exemption from permit, waiver / concessional toll tax, waiver / concessional parking fees, concessional registration charges etc. States would be encouraged to expand these incentives.
12. Department of Heavy Industry (DHI) shall be the nodal Department in Government of India and shall be responsible for planning, implementation and review of the scheme. DHI shall be the nodal agency for addressing issued related to the guidelines and for removal of difficulties in the implementation of the scheme. DHI shall issue guidelines as and when necessary in order to meet such objectives of the scheme.

Scheme Parameters: Demand Incentives:

13. Demand incentives are an important component of the scheme which directly help in demand generation of electric vehicles by way of reducing the cost of acquisition of such vehicles.
14. Demand incentive shall be available for consumers (buyers/end users) in the form of an upfront reduced purchase price of hybrid and electric vehicles to enable wider adoption, which will be reimbursed to the OEM by Government of India.
15. Following categories of vehicles shall be eligible for demand incentives.
    a. Buses (only Electric Vehicle technology)
    b. Four Wheelers {Electric (EV), Plug in Hybrid (PHEV) and Strong Hybrid (SHEV)}
    c. Three-wheeler (Electric) including Registered E-Rickshaws
    d. Two Wheelers (Electric)

Technology Definition of each of these categories to be notified separately.

16. Keeping in view the fact that cost of batteries is one of the main factors of difference in acquisition price of xEVs and ICE vehicles, the demand incentive would be based on battery capacity (i.e. energy content measured in Kw-Hr) used in the such vehicles. Keeping in view market and technology trends in batteries, PISC may revise the Demand Incentive and target number of vehicles from time to time.
17. With greater emphasis on providing affordable and environmentally friendly public transportation options for the masses, scheme will be applicable mainly to vehicles used for public transport or those registered for commercial purposes in 3W, 4W and Bus segments. However, privately owned registered 2Ws will also be covered under the scheme as a mass segment.
18. Vehicles, which are registered as "Motor Vehicle" as per the Central Motor Vehicle Rules (CMVR) shall only be eligible for the incentives.
19. Vehicles fitted with only advanced batteries satisfying certain performance criteria will only be eligible for the demand incentives under this scheme, and for this purpose 'Advanced Batteries' will be defined separately under the scheme.

Quantum of Demand Incentives:

20. In order to rationalize the incentives across segments and across vehicle technologies, it is initially proposed to extend uniform demand incentive @ Rs. 10000/- per KWh for all vehicles (including PHEV and Strong Hybrid) except Buses. This will be subject to review and revision by PISC.
21. To encourage public transport, for buses, initial uniform maximum demand incentives @ 20000/- per KWh is proposed subject again to review and revision by PISC. The amount of incentives for buses may further be subject to competitive bidding among the Original Equipment Manufacturers (OEMs) conducted by public sector transport undertakings for intra-city, inter-city or inter-State buses based on OPEX model.
22. The proposed incentives as stated above would be reviewed annually or earlier by the PISC based on price trends for various components and assemblies and market parameters such as offtake of vehicles. It shall allow the scheme to leverage limited budgetary funds for larger number of vehicles, within the overall outlay so as to provide economies of scale to the industry for sustainable manufacturing.
23. Demand Incentives for electric buses will be provided only on operational expenditure model adopted by State/city transport corporation (STUs) and other public entities working in the transport sector to augment the fleet of electric vehicles.
24. Vehicle segment wise approximate amount of incentives, initial target number of vehicles and other details are given in Annexure 2.

Conditions to avail Demand Incentives:

25. In order to restrict high-end vehicles from availing Government funded demand incentives, it is proposed to restrict incentives to vehicles with ex-factory price less than a particular threshold value as stated in Annexure 2.
26. Depending upon the offtake of vehicles under the scheme, maximum incentive per vehicle is proposed to be capped at certain percentage of cost of vehicle to be reviewed by PISC annually and as often as required. To begin with, the cap on incentives for buses will be 40% of the cost of vehicles and for all other categories it will be 20%.
27. In order to avail scheme incentive for any of the model manufactured by OEM, each such OEM, needs to be registered with DHI/NAB.
28. Each vehicle model needs to satisfy minimum technical eligibility criteria with regard to performance and efficiency of vehicles to be notified separately and get it type approved as per prescribed / standard test procedure at the recognised testing agencies as notified under the Rule 126 of Central Motor Vehicle Rules by the Ministry of Road Transport and Highways. These testing agencies are expected to have required testing facilities as required for testing of Electric and Hybrid Vehicles.
29. To meet the qualifying criteria for the demand incentives, the hybrid/electric vehicle (xEVs) including its variants and versions, should
    (a) be manufactured in the country and have such percentage of localisation as may be notified from time to time;

(b) meet provisions contained in Central Motor Vehicle Rules (CMVR) in terms of type approval, classification, categorization, definition, road worthiness, registration etc. as per the provisions contained in CMVR;

(c) obtain certificate of FAME India Phase II eligibility fulfilment from recognised testing agencies;

(d) be accompanied by at least three-year comprehensive warranty including that of battery from the manufacturer and to have adequate facilities for after sales service for the life of vehicle;

(e) be fitted with suitable monitoring devices to know the mileage of vehicles to determine the total fuel savings on a real time basis; and

(f) should appropriately display a sticker indicating that it has been purchased under the scheme. Format of the sticker will be provided by the Department of Heavy Industry.

Disbursement of Demand Incentives:

30. The demand incentive for all segments, except buses shall be disbursed through an e-enabled framework and mechanism set-up under DHI. The manufacturers of vehicles (OEMs or Original Equipment Manufacturers) will submit their claims for reimbursement of demand incentive on monthly basis to the Department of Heavy Industry for settlement. Detailed guidelines for reimbursement of claim through Demand Incentive Delivery Mechanism (DIDM) will be issued separately.

31. Detailed guidelines/ mechanism for deployment of electric buses and disbursement of demand incentives through State Transport Undertakings shall be notified separately.

Scheme Parameters: Charging Infrastructure:

32. The Scheme envisages support for setting up of adequate public charging infrastructure to instill confidence amongst EV users, through active participation and involvement of various stakeholders including Government agencies, industries, and Public Sector Enterprises (PSEs).

33. All these charging infrastructures will be established as per Ministry of Power Notification vide No. 12/2/2018-EV dated 14th Dec 2018 on the subject "Charging Infrastructure for Electrical Vehicles - Guidelines and Standards" and as amended from time to time.

34. In addition, for charging of electric buses, it is proposed to provide to the buyer one slow charger per e-bus and one fast charger for every 10 electric buses to be funded under the scheme.

35. Flexibility of funding for establishment of charging infrastructure to the extent of 100% of cost depending upon the project proposal shall be available for promoting electric mobility.

36. Projects for charging infrastructure will also include infrastructure projects required for extending electrification for running of vehicles like pantograph charging, flash charging etc.

37. Inter-linking of renewable energy sources with charging infrastructure, smart grid, use of ICT etc. shall be encouraged.

Scheme operationalization

38. For smooth operation and implementation of the scheme, knowledge partners / technical expertise and other logistic support shall be put in place.

39. A suitable IEC program shall be undertaken for creating consumer awareness and promotion of the scheme, on a need basis, through education and training, publicity, organization of business meets/seminars/conferences/symposia etc. by Department of Heavy Industry, Industry Association, Voluntary Organizations, etc.

40. Projects sanctioned under FAME India Scheme Phase I shall continue to be in operation as per terms and conditions issued at the time of sanction. Similarly, Electric Buses sanctioned to different state/city transport corporation under FAME India Phase I shall continue to be in operation as per terms and conditions at the time of sanction.

41. Department of Heavy Industry will be responsible for overall implementation of scheme and removing any obstacle if arises during the implementation of scheme.

[F. No. 1(1)/2019-AEI]

PRAVIN L. AGRAWAL, Jt. Secy.

Annexure 1

Composition of Project Implementation and Sanctioning Committee (PISC)

(a)	Secretary, Heavy Industry	Chairman
(b)	CEO, NITI Aayog	Member
(c)	Financial Advisor, Heavy Industry	Member
(d)	Secretary, D/o DPIIT	Member
(e)	Secretary, M/o RTH	Member
(f)	Secretary, D/o EA	Member
(g)	Secretary, M/o Power	Member
(h)	Secretary, M/o NRE	Member
(i)	Director ARAI	Member
(j)	Joint Secretary, Heavy Industry	Member Secretary

Committee may co-opt any other member as and when required.

Annexure 2

Vehicle segment-wise Incentives, Maximum Number of vehicles to be supported and other details.

Sr. No.	Vehicle Segment	##Maximum Number of vehicles to be supported	Approximate Size of battery in KWH	##Total Approximate Incentive @ 10000/KWh for all vehicles and 20000/KWh for Buses and Trucks	Maximum Ex-factory price to avail incentive.	Total Fund support from DHI.
1	Registered e-2 Wheelers	1000000	2 KWH	Rs. 20000/-	Rs. 1.5 Lakhs	Rs. 2000 Cr
2	Registered e-3 Wheelers (including eRikshaws)	500000	5 KWH	Rs. 50000/-	Rs. 5 Lakhs	Rs.2500 Cr
3	e- 4 Wheelers	35000	15 KWH	Rs. 150000/-	Rs. 15 Lakhs	Rs. 525 Cr
4	4W Strong Hybrid Vehicle	20000	1.3 KWH	Rs. 13000	Rs. 15 Lakhs	Rs. 26 Cr
5	e-Bus	7090	250 KWH	Rs. 50 Lakhs/-	Rs. 2 Crores	Rs. 3545 Cr
Total Demand Incentive						Rs. 8596 Crores

The proposed amount of incentives per KWH are, however, subject to review as per the reduction in battery costs & thereby reduction in vehicle cost and would be notified accordingly from time to time. It is to be noted that the number of vehicles and fund support among the sub components as above is fungible with the approval of PISC.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

ALOK KUMAR Digitally signed by ALOK KUMAR Date: 2019.03.12 14:35:07 +05'30'

रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99 REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY
भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)
प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1308]	नई दिल्ली, शुक्रवार, मार्च 29, 2019/चैत्र 8, 1941
No. 1308]	NEW DELHI, FRIDAY, MARCH 29, 2019/CHAITRA 8, 1941

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय

(भारी उद्योग विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 28 मार्च, 2019

का.आ. 1472(अ).— भारत में विद्युत वाहनों के तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण योजना फेज-II (फेम इंडिया फेज-II) को दिनांक 8 मार्च, 2019 के का.आ. सं. 1300 (ई) के माध्यम से भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया है।

2. जबकि उक्त अधिसूचना की धारा 15 में योजना के तहत मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने हेतु वाहनों की पात्रता श्रेणी की प्रौद्योगिकी परिभाषाओं के लिए पृथक अधिसूचना के बारे में वर्णन किया गया है।

3. जबकि उक्त अधिसूचना की धारा 19 में इस योजना के अन्तर्गत मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने हेतु पात्र वाहनों में प्रयोग होने वाली उन्नत बैटरियों को परिभाषित करने के लिए पृथक अधिसूचना के बारे में वर्णन किया गया है।

4. जबकि उक्त अधिसूचना की धारा 28 में भी इस योजना के अन्तर्गत पात्र होने के लिए वाहनों के कार्य-निष्पादन और दक्षता को परिभाषित करने हेतु पृथक अधिसूचना के लिए एक संदर्भ किया गया है।

5. अब, इसलिए, योजना के अन्तर्गत (i) उन्नत बैटरियों वाले वाहनों सहित पात्र श्रेणी के वाहनों हेतु प्रौद्योगिकी परिभाषाओं और (ii) मांग प्रोत्साहनों हेतु पात्र वाहनों के कार्य-निष्पादन और दक्षता को क्रमशः अनुबंध–I और अनुबंध-II के अनुसार एतद्द्वारा अधिसूचित किया गया है।

6. इसके अतिरिक्त, उक्त अधिसूचना की धारा 26 में संदर्भित, वाहन की लागत से तात्पर्य वाहन के “एक्स-शोरूम मूल्य” से होगा और उक्त अधिसूचना की धारा 25 में संदर्भित “एक्स-फैक्ट्री मूल्य” से तात्पर्य “लागू करों से पूर्व फैक्ट्री के भीतर वाहन का मूल्य” से होगा।

[फा.सं.1(1)/2019-एईआई]

प्रवीण एल. अग्रवाल, संयुक्त सचिव

अनुबंध-I

एक्सईवी प्रौद्योगिकी परिभाषाएँ (उन्नत बैटरियों सहित) (दिनांक 8 मार्च, 2019 के का. आ. 1300(ई) की धारा 19 के अनुसार)	
एक्सईवी प्रौद्योगिकी	प्रौद्योगिकी परिभाषा
उन्नत बैटरी	'एडवांस्ड बैटरी' नई पीढ़ी की बैटरियों जैसे कि लिथियम पॉलीमर, लिथियम आयरन फास्फेट, लिथियम कोबाल्ट ऑक्साइड, लिथियम टाइटनेट, लिथियम निकिल मैगनीज कोबाल्ट, लिथियम मैगनीज ऑक्साइड, मेटल हाइड्राइड, ज़िंक एयर, सोडियम एयर, निकल जिंक, लिथियम एयर और इसी प्रकार के अन्य रसायन जिनका विकास हो रहा है या जो प्रयोग में है। इसके अलावा इस बैटरी में कम से कम 70 वाट-घंटा/किग्रा का विशिष्ट घनत्व और कम से कम 1000 चक्र का जीवन चक्र होना चाहिए।
इलेक्ट्रिक रीजेनेरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम	एक एकीकृत वाहन ब्रेकिंग सिस्टम जो ब्रेकिंग के दौरान वाहन की गतिज ऊर्जा को विद्युत ऊर्जा में परिवर्तित करता है।
इंजन 'स्टॉप-स्टार्ट' व्यवस्था	एक सिस्टम जिसके द्वारा वाहन के संचालन हेतु आवश्यक ट्रैक्शन पावर पर निर्भर करते हुए प्रचालन परिस्थितियों में एक हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन में वाहन नियंत्रण यूनिट के माध्यम से इंजन को चलाया और बंद किया जाता है।
ऑफ व्हीकल चार्जिंग (ओवीसी)	वाहन में रीचार्जेबल एनर्जी स्टोरेज सिस्टम (आरईईएसएस) बाहरी चार्जिंग हेतु एक प्रावधान है।
हाइब्रिड इलेक्ट्रिक व्हीकल (एचईवी)[1]	यांत्रिकी संचालन के लिए वाहन, जो ऊर्जा/विद्युत के निम्नलिखित दोनों ऑन व्हीकल स्रोतों से ऊर्जा प्राप्त करता है: • उपभोगीय ईंधन • रीचार्जेबल एनर्जी स्टोरेज सिस्टम (आरईईएसएस)
स्ट्रांग हाइब्रिड इलेक्ट्रिक व्हीकल (एसएचईवी)	एक 'हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन (एचईवी)' जिसके इंजन में 'स्टॉप-स्टार्ट' व्यवस्था, 'इलैक्ट्रिक रीजेनेरिटिव ब्रेकिंग सिस्टम' और एक 'मोटर ड्राइव' है। (मोटर अकेले ही वाहन को स्थिर अवस्था से संचालित करने/चलाने में सक्षम है)
प्लग-इन एचईवी (पीएचईवी)/रेंज एकस्टेंडेड इलेक्ट्रिक व्हीकल (आरईईवी)	एक 'स्ट्रांग हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन (एसएचईवी)' जिसमें रीचार्जेबल एनर्जी स्टोरेज सिस्टम (आरईईएसएस) की 'ऑफ व्हीकल चार्जिंग' (ओवीसी) हेतु प्रावधान है।
बैटरी इलेक्ट्रिक व्हीकल (बीईवी)	एक वाहन जो पूरी तरह से इलेक्ट्रिक मोटर से चलता है; जिसकी ट्रैक्शन ऊर्जा की आपूर्ती पूरी तरह से वाहन में स्थापित ट्रैक्शन बैटरी से होती है; और इसका एक 'इलैक्ट्रिक रीजेनेरिटिव ब्रेकिंग सिस्टम' है।

[1] ऑटोमोटिव इंडस्ट्री स्टैंडर्ड एआईएस 102 का संदर्भ

अनुबंध-II

फेम इंडिया चरण-II के तहत इलेक्ट्रिक दुपहिया, तिपहिया और चौपहिया इलेक्ट्रिक वाहनों की श्रेणी के व्हीकल मॉडल के लिए कार्य-निष्पादन एवं दक्षता पात्रता मानदंड *

(दिनांक 8 मार्च, 2019 के का.आ. 1300(ई) की धारा 28 के अनुसार)

क्र. स.	वाहन का प्रकार	वाहन की श्रेणी*1	व्हीकल मॉडल पात्रता मानदंड (अनुबंध में विनिर्दिष्ट मानदंड/ प्रक्रियाओं के अनुसार मापे जाने के लिए)			
			न्यूनतम रेंज*2 (किमी)	अधिकतम इलेक्ट्रिक ऊर्जा खपत*2 (किलोवाटघंटा/100 किमी)	न्यूनतम अधिकतम गति*3 (किमी/घंटा)	न्यूनतम त्वरण*3 (मी./से^{2})
1.	ई-दुपहिया	एल1 एवं एल2	80	7 से अधिक नहीं	40	0.65
2.	ई-तिपहिया	ई-रिक्शा*4,5 एवं ई-कार्ट*4,5	80	8 से अधिक नहीं	लागू नहीं	लागू नहीं
3.	ई-तिपहिया	एल5	80	10 से अधिक नहीं	40	0.65
4(क)	ई-चौपहिया (यात्री वाहक)	एम1 (लंबाई 4 मीटर से कम)	140	15 से अधिक नहीं	70	1.04

4(ख)		एम1 (लंबाई 4 मीटर और अधिक)	140	20 से अधिक नहीं	70	1.04
5.	ई-चौपहिया (हल्के वाणिज्यिक वाहन/स्टेट कैरिज/मैक्सी कैब्स आदि)	एन1	100	30 से अधिक नहीं	50	1.04

नोटः

* ई-बसों के लिए पात्रता मानदंड अलग से अधिसूचित किए जाएंगे।

*1 केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली (सीएमवीआर) 1989 में यथा परिभाषित।

*2 केन्द्रीय मोटर वाहन (सीएमवीआर), 1989 में उल्लिखित लागू परीक्षण मानदंड/प्रक्रिया के अनुसार।

*3 सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) पर मापन किया जाएगा।

*4 केन्द्रीय मोटर वाहन नियम, 1989 के तहत एल5 श्रेणी के अनुसार टाइप अनुमोदन आवश्यकताओं के अनुसार अनुपालन करने की आवश्यकता होगी।

*5 ई-रिक्शा/ई-कार्ट के अलावा, सभी इलेक्ट्रिक वाहनों में आवश्यक रूप से 'इलेक्ट्रिक रीजेनेरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' लगवाया जाएगा।

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES

(Department of Heavy Industry)

NOTIFICATION

New Delhi, the 28th March, 2019

S.O. 1472(E).—Scheme for Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II) has been notified in the Gazette of India vide S.O. No. 1300 (E) dated 8th March 2019.

2. Whereas clause 15 of the said notification mentions about separate notification for technology definitions of the eligible category of vehicles for availing demand incentives under the scheme.

3. Whereas clause 19 of the said notification further mentions about separate notification defining Advanced Batteries to be used in the vehicles to be eligible for availing demand incentives under this scheme.

4. Whereas clause 28 of the said notification also makes a reference for separate notification for defining performance & efficiency parameters for vehicles to be eligible under this scheme.

5. Now, therefore, (i) Technology Definitions for the eligible category of vehicles including that of Advanced Batteries and (ii) Performance & Efficiency of vehicles to be eligible for demand incentive under the scheme are hereby notified as per ANNEXURE-I and ANNEXURE-II respectively.

6. Further, the cost of vehicle, referred to in clause 26 of the said notification shall mean "Ex-Showroom Price" of vehicle and "Ex-Factory Price", referred in clause 25 of the said notification, shall mean "Price of vehicle at factory gate before applicable taxes"

[F. No. 1(1)/2019-AEI]

PRAVIN L. AGRAWAL, Jt. Secy.

ANNEXURE-I

XEV Technology Definitions (including Advanced Batteries)

(AS PER CLAUSE 19 of S.O. 1300(E) dated 8th March 2019)

XEV Technology	Technology Definition
Advanced Batteries	'Advance Battery' represents the new generation batteries such as Lithium polymer, Lithium Iron phosphate, Lithium Cobalt Oxide, Lithium Titanate, Lithium Nickel Manganese Cobalt, Lithium Manganese Oxide, Metal Hydride, Zinc Air, Sodium Air, Nickel Zinc, Lithium Air and other similar chemistry under development or under use. In addition this battery should have specific density of at least 70 Wh/kg and cycle life of at least 1000 cycle.
Electric Regenerative Braking System	An integrated vehicle braking system which provides for the conversion of vehicle kinetic energy into electrical energy during braking.
Engine 'Stop-Start' arrangement	A system by which the engine is started or stopped in a hybrid electric vehicle by vehicle control unit at operating conditions depending upon traction power required for the propulsion of the vehicle.
Off Vehicle Charging **(OVC)**	Rechargeable Energy Storage System **(ReESS)** in the vehicle has a provision for external charging.
Hybrid Electric Vehicle **(HEV)**[1]	A vehicle that for the purpose of mechanical propulsion draws energy from both of the following on-vehicle sources of energy/power: • A consumable fuel • Rechargeable Energy Storage System **(ReESS)**
Strong Hybrid Electric Vehicle **(SHEV)**	A 'Hybrid Electric Vehicle **(HEV)**' which has an engine 'Stop-Start' arrangement, 'Electric Regenerative Braking System' and a 'Motor Drive' (motor alone is capable to propel/drive the vehicle from a stationary condition).
Plug-in HEV **(PHEV)**/ Range Extended Electric Vehicle **(REEV)**	A 'Strong Hybrid Electric Vehicle **(SHEV)**' which has a provision for 'Off Vehicle Charging' **(OVC)** of 'Rechargeable Energy Storage System **(ReESS)**'.
Battery Electric Vehicle **(BEV)**	A vehicle which is powered exclusively by an electric motor; whose traction energy is supplied exclusively by traction battery installed in the vehicle; and has an 'Electric Regenerative Braking System'.

[1] Refer Automotive Industry Standard AIS 102.

ANNEXURE-II

Performance & Efficiency Eligibility Criteria for Electric 2W, 3W and 4W categories Vehicle Models under FAME India Phase II*

(AS PER CLAUSE 28 of S.O. 1300(E) dated 8th March 2019)

Sr. No.	**Vehicle Segment**	**Vehicle Category*[1]**	**Vehicle Model Eligibility Criteria (to be measured as per the standards/procedures specified in Annexure)**			
			Minimum Range *[2] (km)	**Maximum Electric Energy Consumption *[2] (kWh/100 km)**	**Minimum Max Speed*[3] (km / hr)**	**Minimum Acceleration*[3] (m/s^2)**
1	e-2W	L1 & L2	80	Not Exceeding 7	40	0.65
2	e-3W	E-Rickshaw *4, 5 & E-Cart *4, 5	80	Not Exceeding 8	NA	NA
3	e-3W	L5	80	Not Exceeding 10	40	0.65
4 (a)	e-4W (Passenger Carrier)	M1 (Length less than 4 m)	140	Not Exceeding 15	70	1.04
4 (b)		M1 (Length ≥ 4 m)	140	Not Exceeding 20	70	1.04
5	e-4W (LCV/ State Carriage / Maxi Cabs etc)	N1	100	Not Exceeding 30	50	1.04

Note:

* **Eligibility criteria for e-Buses will be notified separately.**

*[1] As defined in the Central Motor Vehicles Rules (CMVR), 1989.

*[2] As per applicable test standard / Procedure mentioned in CMVR, 1989.

*[3] Measurement shall be carried out at Gross Vehicle weight (GVW)

*[4] Shall need to comply with the type approval requirements as per L5 category under CMVR, 1989.

*5 Except for E-Rickshaw/E-Cart, all electric vehicles shall necessarily be equipped with '**Electric Regenerative Braking System'.**

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

ALOK KUMAR Digitally signed by ALOK KUMAR Date: 2019.03.29 15:59:13 +05'30'

रजिस्ट्री सं० डी० एल०-33004/99

REGD. NO. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1856]	नई दिल्ली, मंगलवार, जून 25, 2019/आषाढ़ 4, 1941
No. 1856]	NEW DELHI, TUESDAY, JUNE 25, 2019/ ASHADHA 4, 1941

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय

(भारी उद्योग विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 21 जून, 2019

का. आ. 2068 (अ).— भारत में विद्युत वाहनों के तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण योजना फेज- II (फेम इंडिया फेज- II) को दिनांक 8 मार्च, 2019 के का.आ. सं. 1300 (अ) के माध्यम से भारत के राजपत्र में अधिसूचित किया गया है।

2. जबकि उक्त अधिसूचना की धारा 15 में योजना के तहत मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने हेतु वाहनों की पात्रता श्रेणी की प्रौद्योगिकी परिभाषाओं के लिए पृथक अधिसूचना के बारे में वर्णन किया गया है।

3. जबकि उक्त अधिसूचना की धारा 19 में इस योजना के अन्तर्गत मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने हेतु पात्र वाहनों में प्रयोग होने वाली उन्नत बैटरियों को परिभाषित करने के लिए पृथक अधिसूचना के बारे में वर्णन किया गया है।

4. जबकि उक्त अधिसूचना की धारा 28 में भी इस योजना के अन्तर्गत पात्र होने के लिए वाहनों के कार्य-निष्पादन और दक्षता पैरामीटरों को परिभाषित करने हेतु पृथक अधिसूचना के लिए भी एक संदर्भ किया गया है।

5. इसलिए, इस योजना के तहत मांग प्रोत्साहन के लिए पात्र वाहनों की पात्रता श्रेणी की प्रौद्योगिकी परिभाषाओं और वाहनों के कार्य-निष्पादन और दक्षता [ई-बसों और चौपहियों के अलावा (एसएचईवी/पीएचईवी/आरईईवी)] को भारत के राजपत्र (असाधारण) में का.आ. सं. 1472(अ) दिनांक 28 मार्च, 2019 के द्वारा अधिसूचित किया गया था।

6. इसलिए, अब, फेम योजना के चरण-II के तहत मांग प्रोत्साहन के लिए पात्र (i) इलेक्ट्रिक बस हेतु कार्य-निष्पादन एवं दक्षता पात्रता मानदंड और (ii) चौपहियों (एसएचईवी/पीएचईवी/आरईईवी) के लिए कार्य-निष्पादन पात्रता मानदंड को एतदद्वारा क्रमशः अनुबंध- I और अनुबंध- II के अनुसार अधिसूचित किया जाता है।

[फा.सं.1(1)/2019-एईआई]

प्रवीण एल. अग्रवाल, संयुक्त सचिव

अनुबंध- I

फेम योजना के चरण-II के तहत इलेक्ट्रिक बस श्रेणी वाहन मॉडल के लिए कार्य-निष्पादन एवं दक्षता पात्रता मानदंड

[का.आ.1300 (अ) दिनांक 08 मार्च, 2019 की धारा 28 के अनुसार]

क्र.सं.	वाहन सेगमेंट	वाहन श्रेणी*1	वाहन मॉडल पात्रता मानदंड (अनुबंध में विनिर्दिष्ट मानकों/प्रक्रियाओं के अनुसार मापे जाएंगे)					
			न्यूनतम रेंज*2 (किमी)	न्यूनतम रेंज *3 (किमी)	अधिकतम इलेक्ट्रिक ऊर्जा खपत*4 (किलोवाट घंटा/100 किमी)	न्यूनतम अधिकतम गति*5 (किमी/घंटा)	न्यूनतम त्वरण*5 (मी./से^{2})	न्यूनतम ग्रेडेबिलिटी*5 (डिग्री)
1	9 मीटर और इससे कम लंबाई वाली ई-बस	एम3	140	120	100 से कम	70	0.8	9.7 (17%)
2	9 से 12 मीटर की लंबाई वाली ई-बस	एम3	140	120	140 से कम	70	0.8	9.7 (17%)

टिप्पणी:

*1 जैसा कि केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली (सीएमवीआर), 1989 में परिभाषित किया गया है।

*2 सीएमवीआर, 1989 में उल्लिखित लागू परीक्षण मानक/प्रक्रिया के अनुसार।

*3 सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) और प्रचालन में एचवीएसी (निर्धारित तापमान 24 ± 4 डिग्री सेंटीग्रेट) पर मापन किया जाएगा।

*4 फेम II पात्रता आकलन प्रक्रिया के अनुसार मापन किया जाएगा।

*5 सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) पर मापन किया जाएगा।

अनुबंध-II

चौपहिया: एसएचईवी/पीएचईवी/आरईईवी के लिए कार्य-निष्पादन पात्रता मानदंड

(क) गैसोलीन के समतुल्य ईंधन खपत (l/ 100 किमी) मानदंड – लक्ष्य सीमा

ईंधन श्रेणी	एसएचईवी	पीएचईवी/आरईईवी
गैसोलीन/एलपीजी	0.0024*0.5M + 3.0034	0.002*0.25M + 3.0034
डीजल/सीएनजी	0.0024*0.885*0.5M + 3.0034	0.0024*0.885*0.25M + 3.0034
* 'M' से तात्पर्य वाहन के बिन लदे भार (किग्रा में) से है ।		

(ख) इलेक्ट्रिक रेंज मानदंड

पैरामीटर	एसएचईवी	पीएचईवी/आरईईवी
इलेक्ट्रिक रेंज (किमी में)	-	40

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES

(DEPARTMENT OF HEAVY INDUSTRY)

NOTIFICATION

New Delhi, the 21st June, 2019

S.O. 2068 (E).— Scheme for Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II) has been notified in the Gazette of India vide S.O. No. 1300 (E) dated 8th March 2019.

2. Whereas clause 15 of the said notification mentions about separate notification for technology definitions of the eligible category of vehicles for availing demand incentives under the scheme.

3. Whereas clause 19 of the said notification further mentions about separate notification defining Advanced Batteries to be used in the vehicles to be eligible for availing demand incentives under this scheme.

4. Whereas clause 28 of the said notification also makes a reference for separate notification for defining performance & efficiency parameters for vehicles to be eligible under this scheme.

5. Therefore, Technology Definitions for the eligible category of vehicles and Performance & Efficiency of vehicles [except eBuses and 4Ws (SHEV/PHEV/REEV)] to be eligible for demand incentive under the scheme were notified vide S.O. No. 1472(E) dated 28th March 2019 in the Gazette of India (Extraordinary).

6. Now, therefore, (i) Performance & Efficiency Eligibility Criteria for Electric Bus and (ii) Performance Eligibility Criteria for 4 Wheelers [SHEV/PHEV/REEV], to be eligible for demand incentive under Phase-II of FAME Scheme, are hereby notified as per ANNEXURE-I and ANNEXURE-II respectively.

[F.No. 1(1)/2019-AEI]

PRAVIN L. AGRAWAL, Jt. Secy.

ANNEXURE-I

Performance & Efficiency Eligibility Criteria for Electric Bus Category Vehicle Model under FAME India Phase II

(AS PER CLAUSE 28 of S.O. 1300(E) dated 8th March 2019)

Sr. No.	Vehicle Segment	Vehicle Category*1	Vehicle Model Eligibility Criteria (to be measured as per the standards/procedures specified in Annexure)					
			Minimum Range*2 (km)	Minimum Range*3 (km)	Maximum Electric Energy Consumption*4 (kWh/100 km)	Minimum Max Speed*5 (km / hr)	Minimum Acceleration*5 (m/s^2)	Minimum Gradeability*5 (Degree)
1	e-Bus with length 9m and below	M3	140	120	Less than 100	70	0.8	9.7 (17%)
2	e-Bus with length above 9m and up to 12m	M3	140	120	Less than 140	70	0.8	9.7 (17%)

Note:

*1 As defined in the Central Motor Vehicles Rules (CMVR), 1989.

*2 As per applicable test standard / Procedure mentioned in CMVR, 1989.

*3 Measurement shall be carried out at Gross Vehicle Weight (GVW) and HVAC in operation (set temperature 24 ± 4 deg C)

*4 Measurement shall be carried out as per FAME II Eligibility Assessment Procedure

*5 Measurement shall be carried out at Gross Vehicle weight (GVW)

ANNEXURE-II

Performance Eligibility Criteria for 4W : SHEV/ PHEV / REEV

(A) Gasoline equivalent Fuel Consumption (l/ 100 km) criteria – Target Lines

Fuel Category	**SHEV**	**PHEV/REEV**
Gasoline / LPG	0.0024*0.5M + 3.0034	0.002*0.25M + 3.0034
Diesel / CNG	0.0024*0.885*0.5M + 3.0034	0.0024*0.885*0.25M + 3.0034
• 'M' to be taken as unladen mass (in Kg) of the vehicle.		

(B) Electric Range Criteria

Parameter	**SHEV**	**PHEV/REEV**
Electric Range (km)	-	40

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

ALOK KUMAR Digitally signed by ALOK KUMAR Date: 2019.06.26 15:35:32 +05'30'