



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-14032024-252967
CG-DL-E-14032024-252967

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1269]

नई दिल्ली, बुधवार, मार्च 13, 2024/फाल्गुन 23, 1945

No. 1269]

NEW DELHI, WEDNESDAY, MARCH 13, 2024/PHALGUNA 23, 1945

भारी उद्योग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 मार्च, 2024

का.आ. 1334(अ).— इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम, 2024

पृष्ठभूमि:

- तत्कालीन भारी उद्योग विभाग ने इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों को बढ़ावा देने के लिए भारत में (हाइब्रिड और इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण (फेम-I) नामक एक स्कीम शुरू की थी जिसका 1 अप्रैल, 2015 से 31 मार्च, 2019 तक परिव्यय 895 करोड़ रुपये था।
- इसके बाद, भारी उद्योग विभाग ने 1 अप्रैल, 2019 से 31 मार्च, 2024 की अवधि के लिए 10,000 करोड़ रुपये के परिव्यय से स्कीम का चरण-II तैयार किया जिसे बाद में बढ़ाकर 11,500 करोड़ रुपये कर दिया गया।
- इसके अतिरिक्त, चरण-II की समीक्षा के बाद, भारी उद्योग मंत्रालय ने बाद के पैराग्राफों में दिए गए स्कीम मानदंडों के अनुसार इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम 2024 तैयार की।

स्कीम मानदंड : सामान्य:

- इलेक्ट्रिक ई-दुपहिया और ई-तिपहिया वाहनों को तेजी से अपनाने के लिए इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम 2024 को 500 करोड़ रुपये के परिव्यय से 1 अप्रैल, 2024 से 31 जुलाई, 2024 तक की 4 महीने की अवधि के लिए लागू किए जाने का प्रस्ताव है ताकि देश में हरित गतिशीलता को गति प्रदान की जा सके तथा इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) विनिर्माण पारितंत्र का विकास हो सके और ई दुपहिया तथा ई-तिपहिया वाहनों के अंगीकरण में तेज़ी आए।

स्कीम के घटक

5. इस स्कीम को निम्नलिखित घटकों के माध्यम से कार्यान्वित किए जाने का प्रस्ताव है:
- क) सब्सिडी: ई-दुपहिया और ई-तिपहिया के लिए मांग प्रोत्साहन, और
- ख) आईईसी (सूचना, शिक्षा और संचार) कार्यों और परियोजना प्रबंधन एजेंसी (पीएमए) के लिए शुल्क सहित स्कीम का प्रशासन।
6. ई-मोबिलिटी को बढ़ावा देने के लिए केंद्र सरकार के प्रयासों को राज्य सरकारों से पूरक समर्थन की आवश्यकता है। राज्यों को अधिकअधिक राजकोषीय और गैर-राजकोषीय प्रोत्साहन देने की आवश्यकता है। ऐसे कुछ प्रोत्साहनों में पथ-कर में छूट/रियायत, परमिट से छूट, टोल टैक्स में छूट/रियायत, पार्किंग शुल्क में छूट/रियायत, रियायती पंजीकरण शुल्क आदि शामिल होंगे। भारी उद्योग मंत्रालय स्कीम अवधि के दौरान राज्यों को ऐसे प्रोत्साहनों देने के लिए प्रोत्साहित करना जारी रखेगा।
7. भारी उद्योग मंत्रालय भारत सरकार में नोडल मंत्रालय होगा और स्कीम के कार्यान्वयन तथा समीक्षा के लिए उत्तरदायी होगा। भारी उद्योग मंत्रालय दिशानिर्देशों से संबंधित मुद्दों और स्कीम के कार्यान्वयन से जुड़ी कठिनाइयों को दूर करेगा।

स्कीम परिव्यय

8. स्कीम अवधि के लिए निधि आबंटन का विवरण और उप-घटकवार सहायता प्रदान किए जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या नीचे दी गयी है:

तालिका 1: सहायता प्रदान किए जाने वाले ईवी की संख्या और निधि आबंटन:

| क्र. सं. | वाहनों के घटक/श्रेणी | सहायता प्रदान किए जाने वाले ईवी की अधिकतम संख्या | कुल परिव्यय (करोड़ रुपये) |
|----------|-----------------------------|--|---------------------------|
| 1 | ई-दुपहिया | 3,33,387 | 333.39 |
| 2 | ई-तिपहिया: ई-रिक्शा/ई-कार्ट | 13,590 | 33.97 |
| 3 | ई-तिपहिया: एल5 | 25,238 | 126.19 |
| 4 | प्रशासनिक व्यय | - | 6.45* |
| | उक्त का कुल | 3,72,215 | 500.00 |

* प्रशासनिक व्यय में शामिल हैं- (i) फ्रेम पोर्टल के विकास सहित ज्ञान भागीदारों और तकनीकी विशेषज्ञता के लिए शुल्क : 5.45 करोड़ रुपये, और (ii) सूचना, शिक्षा और संचार गतिविधियां, कार्यक्रम, प्रदर्शनियां, रोड- शो आदि: 1.00 करोड़ रुपये।

परियोजना कार्यान्वयन और संस्वीकृति समिति (पीआईएससी)

9. इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम 2024 की समग्र निगरानी, मंजूरी और कार्यान्वयन के साथ-साथ कार्यान्वयन चरण में उत्पन्न होने वाली किसी भी बाधा/कठिनाई को दूर करने के लिए सचिव (भारी उद्योग) की अध्यक्षता में एक अंतर-मंत्रालयी अधिकार प्राप्त समिति अर्थात् पीआईएससी का गठन किया गया है। समिति की संरचना **अनुलग्नक-1** में है।
10. पीआईएससी के पास निम्नलिखित शक्ति होगी:
- i. स्कीम के सुचारू कार्यान्वयन के लिए स्कीम के मानदंडों को तय करना और साथ ही 500 करोड़ रुपये के समग्र स्कीम परिव्यय के भीतर कार्यान्वयन चरण के दौरान उत्पन्न होने वाली किसी भी बाधा/कठिनाई को दूर करना।
- ii. ई-दुपहिया/ई-तिपहिया के बीच परस्पर आबंटन में परिवर्तन।

पात्रता

11. प्रोत्साहन के लिए वही वाहन पात्र होंगे जो वाहन केंद्रीय मोटरयान नियम (सीएमवीआर) के अनुसार "मोटर वाहन" के रूप में पंजीकृत हैं। केवल उन्नत बैटरीयुक्त (अनुलग्नक-II के अनुसार प्रौद्योगिकी परिभाषाएँ) और अनुलग्नक-III के अनुसार संतोषजनक निष्पादन मानदंड वाले वाहन ही स्कीम के अंतर्गत पात्र होंगे।
12. चूंकि बैटरी की लागत इलेक्ट्रिक वाहन और अंतर्दहन इंजन (आईसीई) वाहनों के अधिग्रहण मूल्य में अंतर के मुख्य कारकों में से एक है, अतः ईवी के लिए मांग प्रोत्साहन/अनुदान ऐसे वाहनों में प्रयुक्त बैटरी क्षमता (यानी किलोवाट घंटा में मापित ऊर्जा सामग्री) पर आधारित होगी। महंगे वाहनों को सरकारी प्रोत्साहनों का लाभ उठाने से रोकने के लिए, अनुलग्नक-IV के अनुसार, एक सीमा विशेष से कम एक्स-फैक्ट्री कीमत वाले वाहनों के लिए आर्थिक प्रोत्साहन को प्रतिबंधित करने का प्रस्ताव है। एक्स-फैक्ट्री कीमत का मतलब "कर लगाए जाने से पहले, फैक्ट्री गेट पर वाहन की कीमत" होगा।
13. वाहन खंडवार सहायता प्रदान किए जाने वाले वाहनों की लक्षित संख्या, प्रति किलोवाट घंटा आर्थिक प्रोत्साहन, प्रति वाहन अधिकतम आर्थिक प्रोत्साहन, आर्थिक प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए अधिकतम एक्स-फैक्ट्री कीमत, भारी उद्योग मंत्रालय से कुल निधि सहायता और अन्य विवरण नीचे दिए गए हैं।

मांग प्रोत्साहन

14. मांग प्रोत्साहन स्कीम का महत्वपूर्ण घटक है जो इलेक्ट्रिक वाहनों की अंगीकरण लागत को कम करके मांग सृजन में सीधे मदद करता है। उपभोक्ताओं (खरीदारों/अंत प्रयोक्ताओं) के लिए इलेक्ट्रिक वाहनों के अग्रिम न्यूनित क्रय मूल्य के रूप में मांग प्रोत्साहन उपलब्ध होगा ताकि उसे व्यापक रूप से अपनाया जा सके जिसकी प्रतिपूर्ति भारत सरकार द्वारा मूल उपकरण विनिर्माताओं (ओईएम) को की जाएगी।
15. वाहनों की निम्नलिखित श्रेणियां मांग प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगी:
 - (क) इलेक्ट्रिक दुपहिया (ई-दुपहिया)
 - (ख) पंजीकृत ई-रिक्शा और ई-कार्ट तथा एल5 सहित इलेक्ट्रिक तिपहिया (ई-तिपहिया)
16. इस स्कीम में आम जनता के लिए किफायती और पर्यावरण अनुकूल सार्वजनिक परिवहन विकल्प प्रदान करने पर अधिक बल दिया जाएगा और यह स्कीम मुख्य रूप से सार्वजनिक परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहनों या वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए पंजीकृत वाहनों पर लागू होगी। तथापि, वाणिज्यिक उपयोग के अलावा, निजी या कॉर्पोरेट स्वामित्व वाले पंजीकृत ई-दुपहिया वाहन भी स्कीम के अंतर्गत पात्र होंगे।
17. ई-दुपहिया और ई-तिपहिया श्रेणियों के लिए 5,000 रुपये प्रति किलोवाट का मांग प्रोत्साहन देने का प्रस्ताव है। सहायता दिए जाने वाले वाहनों की संख्या और प्रति वाहन प्रोत्साहन की ऊपरी सीमा अनुलग्नक-IV में निर्दिष्ट है। ई-दुपहिया/ई-तिपहिया के लिए प्रोत्साहन को एक्स-फैक्ट्री मूल्य के 15% तक सीमित किया जाएगा।
18. ई-तिपहिया की अग्रिम लागत को वहनीय स्तर पर लाने के लिए मांग-एकत्रीकरण भी अपनाया जा सकता है। सीईएसएल बहु-प्रयोक्ता खंडों की मांग को एकत्रित कर सकता है। कार्यान्वयन के लिए विवरण सीईएसएल द्वारा तैयार किया जाएगा।

आईईसी सहित स्कीम का प्रशासन

19. इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम 2024 के सुचारू संचालन और कार्यान्वयन के लिए, वेब पोर्टल सहित ज्ञान भागीदारों/तकनीकी विशेषज्ञता तथा क्रियान्वयन और लॉजिस्टिक्स सहायता की आवश्यकता होगी। इस स्कीम के लिए पर्याप्त सूचना, शिक्षा और संचार (आईईसी) कार्य की भी आवश्यकता होगी। इस प्रयोजनार्थ 6.45 करोड़ रुपये का परिव्यय निर्धारित है।

चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम (पीएमपी)

20. फ्रेम-II स्कीम के अंतर्गत पीएमपी को लागू किया गया था और विनिर्माताओं को समय के साथ इलेक्ट्रिक वाहन घटकों के स्थानीकरण को रेखांकित करते हुए पीएमपी दिशानिर्देशों का पालन बाध्यकारी बनाया गया था। इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम 2024 के तहत सहायता का पात्र होने के लिए ओईएम को अनुलग्नक-V के अनुसार

इलेक्ट्रिक वाहन संबंधी पीएमपी दिशानिर्देशों का पालन करना होगा। इलेक्ट्रिक वाहन पारितंत्र के विकास को ध्यान में रखते हुए, भारी उद्योग मंत्रालय पीएमपी दिशानिर्देशों में संशोधन कर सकता है।

21. यह एक मांग पक्ष स्कीम है और इस स्कीम के तहत प्रोत्साहन ऑटोमोबिल और ऑटो घटक उद्योग (पीएलआई-ऑटो) के लिए उत्पादन-संबद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) स्कीम और उन्नत रसायन सेल (पीएलआई-एसीसी) संबंधी पीएलआई स्कीम के तहत दिए गए प्रोत्साहनों से इतर और अतिरिक्त रूप में होगा। तथापि, भारी उद्योग मंत्रालय इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए राजकोषीय और गैर-राजकोषीय सहायता प्रदान करने के प्रयोजन से राज्य/संघ राज्य क्षेत्र सरकारों को प्रोत्साहित करेगा।

मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने की शर्तें:

22. मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने के लिए, मूल उपकरण विनिर्माता को भारी उद्योग मंत्रालय के साथ पंजीकृत होना आवश्यक है। इसके अलावा, मूल उपकरण विनिर्माताओं के पंजीकरण के बाद, उनके प्रत्येक इलेक्ट्रिक वाहन मॉडल को भारी उद्योग मंत्रालय से अनुमोदित कराना होगा।
23. प्रत्येक वाहन मॉडल को अनुलग्नक-III में दिए गए वाहनों के निष्पादन और दक्षता के संबंध में न्यूनतम तकनीकी पात्रता मानदंडों को पूरा करना होगा और इसे सीएमवीआर के नियम 126 के तहत अधिसूचित मान्यता-प्राप्त परीक्षण एजेंसियों में निर्धारित/मानक परीक्षण प्रक्रिया के अनुसार अनुमोदित करवाना होगा।
24. मांग प्रोत्साहन के लिए अर्हता मानदंडों को पूरा करने के प्रयोजन से इलेक्ट्रिक वाहनों के संबंध में इसके वेरिफाई और संस्करणों सहित निम्नलिखित का होना आवश्यक है:

(क) भारत में विनिर्मित हो ;

(ख) समय-समय पर यथासंशोधित अनुलग्नक-V के अनुसार चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम (पीएमपी) में विनिर्दिष्ट ऐसे घटकों का स्थानीय विनिर्माण और संयोजन (असेम्बली);

(ग) सीएमवीआर में निहित उपबंधों के अनुसार टाइप अनुमोदन, वर्गीकरण, श्रेणीकरण, परिभाषा, सड़क के लिए उपयुक्तता, पंजीकरण आदि के संदर्भ में सीएमवीआर में निहित उपबंधों की पूर्ति;

(घ) मान्यता-प्राप्त परीक्षण एजेंसियों से इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम 2024 पात्रता मूल्यांकन का प्रमाण-पत्र प्राप्त हो;

(ङ.) विनिर्माता की बैटरी व्यापक वारंटी के साथ हो और वाहन जीवन-काल के लिए बिक्री के बाद सेवा हेतु पर्याप्त सुविधा हो। इस प्रयोजन हेतु, आवश्यक न्यूनतम वारंटी निम्नानुसार होगी:

तालिका 4: वाहन श्रेणी-वार वारंटी विवरण

| वाहन श्रेणी | वारंटी |
|---------------------------------|---|
| ई-दुपहिया | 3 वर्ष या 20,000 कि.मी. चला हो (जो भी पहले हो)। |
| ई-तिपहिया (ई-रिक्शा और ई-कार्ट) | 3 वर्ष या 40,000 कि.मी. चला हो (जो भी पहले हो)। |
| ई-दुपहिया (एल5) | 3 वर्ष या 80,000 कि.मी. चला हो (जो भी पहले हो)। |

(च) वास्तविक समय के आधार पर कुल ईंधन बचत का निर्धारण करने के प्रयोजन से वाहनों की माइलेज को जानने के लिए ई-तिपहिये में उपयुक्त निगरानी उपकरण युक्त हों;

(छ) उचित रूप से एक स्टिकर प्रदर्शित हो जो यह दर्शाता हो कि इसे स्कीम के तहत खरीदा गया है। स्टिकर का प्रारूप और इसे लगाने के स्थान संबंधी जानकारी भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा प्रदान की जाएगी।

मांग प्रोत्साहन का संवितरण

25. मांग प्रोत्साहन का संवितरण भारी उद्योग मंत्रालय के तहत स्थापित ई-फ्रेमवर्क और तंत्र के माध्यम से किया जाएगा। वाहन विनिर्माता (मूल उपकरण विनिर्माता) मांग प्रोत्साहन की प्रतिपूर्ति के लिए अपने दावे निपटान हेतु मासिक

आधार पर भारी उद्योग मंत्रालय को प्रस्तुत करेंगे। दावे की प्रतिपूर्ति के लिए विस्तृत दिशानिर्देश अलग से जारी किए जाएंगे।

स्कीम का प्रचालन

26. स्कीम के सुचारू प्रचालन और कार्यान्वयन हेतु ज्ञान भागीदार/तकनीकी विशेषज्ञता और अन्य लॉजिस्टिक्स सहायता उपलब्ध रखी जाएगी।

परियोजना प्रबंधन एजेंसी (पीएमए)

27. यह स्कीम पीएमए के माध्यम से कार्यान्वित की जाएगी, जो सचिवीय, प्रबंधकीय और कार्यान्वयन सहायता प्रदान करने और समय-समय पर भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा सौंपी गई अन्य जिम्मेदारियों को पूरा करने के लिए उत्तरदायी होगी। स्कीम के कार्यान्वयन संबंधी कार्यों के मामले में, पीएमए अन्य बातों के साथ-साथ निम्नलिखित के लिए उत्तरदायी होगा:

(क) स्कीम के लिए ऑनलाइन पोर्टल का विकास और रखरखाव।

(ख) मूल उपकरण विनिर्माताओं/मॉडल अनुमोदन के पंजीकरण के लिए आवेदन को संसाधित करना।

(ग) स्कीम के तहत प्रोत्साहन संवितरण के लिए दावा पात्रता की जांच।

(घ) स्कीम की प्रगति और निष्पादन के बारे में आंकड़ों का संकलन।

(ङ) स्कीम के कार्यान्वयन से संबंधित अन्य मामले।

28. भारी उद्योग मंत्रालय, उद्योग संघों, स्वैच्छिक संगठनों आदि द्वारा शिक्षा और प्रशिक्षण, प्रचार, व्यावसायिक बैठकों के आयोजन, सेमिनारों, सम्मेलनों, संगोष्ठियों आदि के माध्यम से आवश्यकता के आधार पर उपभोक्ता जागरूकता सृजित करने और स्कीम को बढ़ावा देने के लिए एक उपयुक्त आईईसी कार्यक्रम चलाया जाएगा।

29. यह निधि सीमित स्कीम है। स्कीम के तहत कुल भुगतान 500 करोड़ रुपये के स्कीम परिव्यय तक सीमित होगा। यदि स्कीम या इसके प्रासंगिक उप-घटकों के लिए निधि 31 जुलाई, 2024 से पहले समाप्त हो जाती है, तो स्कीम या इसके संगत उप-घटकों को तदनुसार बंद कर दिया जाएगा अर्थात् आगे किसी भी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा।

[मिसिल संख्या – 1(1)/2018- एडआई (14722)]

हनीफ़ कुरैशी, अपर सचिव

अनुलग्नक-1

परियोजना कार्यान्वयन और संस्वीकृति समिति (पीआईएससी) का संघटन

| क्र. सं. | विवरण | पदनाम |
|----------|--|---------|
| 1 | सचिव, भारी उद्योग | अध्यक्ष |
| 2 | सीईओ, नीति आयोग | सदस्य |
| 3 | वित्त सलाहकार, भारी उद्योग | सदस्य |
| 4 | सचिव, उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग | सदस्य |
| 5 | सचिव, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय | सदस्य |
| 6 | सचिव, आर्थिक कार्य विभाग | सदस्य |
| 7 | सचिव, विद्युत मंत्रालय | सदस्य |
| 8 | सचिव, उत्तर-पूर्व विकास मंत्रालय | सदस्य |
| 9 | सचिव, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय | सदस्य |

| | | |
|----|------------------------------------|------------|
| 10 | सचिव, आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय | सदस्य |
| 11 | निदेशक, एआरएआई | सदस्य |
| 12 | अपर/संयुक्त सचिव, भारी उद्योग | सदस्य-सचिव |

समिति आवश्यकता पड़ने पर किसी अन्य सदस्य को सहयोजित कर सकती है।

अनुलग्नक-II

इलेक्ट्रिक वाहन प्रौद्योगिकी परिभाषाएँ (उन्नत बैटरियों सहित)

| ईवी प्रौद्योगिकी | प्रौद्योगिकी परिभाषा |
|--|---|
| उन्नत बैटरियाँ | 'उन्नत बैटरी' का आशय नई पीढ़ी की बैटरियों से है, जैसे- लिथियम पॉलिमर, लिथियम आयरन फॉस्फेट, लिथियम कोबाल्ट ऑक्साइड, लिथियम टाइटेनेट, लिथियम निकल मैंगनीज कोबाल्ट, लिथियम मैंगनीज ऑक्साइड, मेटल हाइड्राइड, जिंक एयर, सोडियम एयर, निकल जिंक, लिथियम एयर, लिथियम आयरन मैंगनीज फॉस्फेट (एलएफएमपी), सोडियम-आयन, सॉलिड स्टेट इलेक्ट्रोलाइट बैटरी और विकासाधीन अथवा उपयोगाधीन अन्य समान केमिस्ट्री। इसके अलावा, इस बैटरी का विशिष्ट घनत्व कम से कम 70 वाट घंटा/किलोग्राम और उपयोग काल कम से कम 1000 चक्र हो। |
| इलेक्ट्रिक रीजेनरेटिव ब्रेकिंग प्रणाली | एकीकृत वाहन ब्रेकिंग प्रणाली जो ब्रेकिंग के दौरान वाहन गतिज ऊर्जा को विद्युत ऊर्जा में रूपांतरित है। |
| इंजन 'स्टॉप-स्टार्ट' व्यवस्था | एक प्रणाली जिसके द्वारा किसी हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन में वाहन नियंत्रण इकाई द्वारा प्रचालन स्थितियों में इंजन को चालू या बंद किया जाता है जो वाहन के प्रणोदन के लिए आवश्यक कर्षण शक्ति पर निर्भर करता है। |
| ऑफ व्हीकल चार्जिंग (ओवीसी) | वाहन में पुनः चार्ज होने योग्य ऊर्जा भंडारण प्रणाली (आरईईएसएस) में बाहर से चार्ज करने की व्यवस्था है। |
| बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन (बीईवी) | वाहन जो विशेष रूप से एक इलेक्ट्रिक मोटर द्वारा संचालित हो; जिसकी कर्षण ऊर्जा विशेष रूप से वाहन में स्थापित कर्षण बैटरी द्वारा आपूर्ति की जाती हो; और जिसमें 'इलेक्ट्रिक रीजनरेटिव ब्रेकिंग प्रणाली' हो। |

¹ ऑटोमोटिव उद्योग मानक एआईएस 102 का संदर्भ लें।

अनुलग्नक-III

इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम 2024 के अंतर्गत इलेक्ट्रिक वाहन मॉडल (बसों को छोड़कर) के लिए निष्पादन और दक्षता पात्रता मानदंड

| क्र. सं. | वाहन खंड | वाहन श्रेणी ¹ | वाहन मॉडल पात्रता मानदंड | | | |
|----------|-----------|--------------------------|--|--|---|---|
| | | | न्यूनतम सीमा ² (किलो मीटर) | अधिकतम विद्युत ऊर्जा खपत ² (किलो वाट घंटा/100 किलो मीटर) | न्यूनतम अधिकतम गति ³ (किलो मीटर/घंटा) | न्यूनतम वेगवृद्धि ³ (मी./से२) |
| 1 | ई-दुपहिया | एल 1 और एल 2 | 80 | 7 | 40 | 0.65 |

| | | | | | | |
|---|-----------|--|----|----|-------------|-------------|
| 2 | ई-तिपहिया | ई-रिक्शा *4, 5 तथा ई-कार्ट *4, 5 | 80 | 8 | उपलब्ध नहीं | उपलब्ध नहीं |
| 3 | ई-तिपहिया | एल 5 | 80 | 10 | 40 | 0.65 |

टिप्पण:

*1 केंद्रीय मोटरयान नियमावली (सीएमवीआर), 1989 में यथापरिभाषित।

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

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

*4 सीएमवीआर, 1989 के तहत एल5 श्रेणी के अनुसार टाइप अनुमोदन अपेक्षाओं का पालन करने की आवश्यकता होगी।

*5 ई-रिक्शा/ई-कार्ट को छोड़कर सभी इलेक्ट्रिक वाहन आवश्यक रूप से 'इलेक्ट्रिक रीजेनरेटिव ब्रेकिंग प्रणाली' से लैस होंगे।

अनुलग्नक-IV

वाहन खंड-वार आर्थिक प्रोत्साहन/अनुदान, सहायता दिए जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या और अन्य विवरण

| क्र.सं. | वाहन खंड | वाहनों की अधिकतम संख्या जिन्हें सहायता दी जानी है | वाहनों के लिए आर्थिक प्रोत्साहन*1 | प्रोत्साहन का लाभ उठाने के लिए अधिकतम एक्स-फैक्ट्री मूल्य | भारी उद्योग मंत्रालय से कुल निधि सहायता |
|---------|-----------------------------|---|--|---|---|
| 1 | पंजीकृत ई-दुपहिया वाहन | 3,33,387 | 5,000 रुपये/ किलोवाट घंटे, 10,000 रुपये प्रति इलेक्ट्रिक वाहन तक सीमित | 1.5 लाख रुपये | 333.39 |
| 2 | पंजीकृत ई-रिक्शा और ई-कार्ट | 13,590 | 5,000 रुपये/ किलोवाट घंटे, 25,000 रुपये प्रति इलेक्ट्रिक वाहन तक सीमित | 2.5 लाख रुपये | 33.97 |
| 3 | पंजीकृत ई-तिपहिया एल5 | 25,238 | 5,000 रुपये/ किलोवाट घंटे, 50,000 रुपये प्रति इलेक्ट्रिक वाहन तक सीमित | 5 लाख रुपये | 126.19 |
| | कुल | 3,72,215 | | | 493.55 |

*1 प्रोत्साहन की अधिकतम सीमा ई-दुपहिया/ई-तिपहिया के फैक्ट्री मूल्य के 15 प्रतिशत तक सीमित की जाएगी।

अनुलग्नक-V

इलेक्ट्रिक वाहनों हेतु चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम (पीएमपी)

| संख्या | मद विवरण | ई-दुपहिया | ई-तिपहिया | ई-तिपहिया |
|--------|--|------------|---------------------|-----------|
| | | एल1 और एल2 | ई-रिक्शा और ई-कार्ट | एल5 |
| 1 | कनेक्टर्स के साथ पावर और कंट्रोल वायरिंग हार्नेस | ए | ए | ए |
| 2 | एमसीबी/सर्किट ब्रेकर/इलेक्ट्रिक सेफ्टी डिवाइस | ए | ए | ए |

| | | | | |
|----|---|----|----|----|
| 3 | ट्रैक्शन बैटरी पैक | ए* | ए* | ए* |
| 4 | हब मोटर के साथ एकीकृत व्हील रिम | ई | बी | बी |
| 5 | डीसी - डीसी परिवर्तक | ई | ई | बी |
| 6 | इलेक्ट्रॉनिक थ्रॉटल | ई | ई | ई |
| 7 | वाहन नियंत्रण इकाई | ई | बी | ई |
| 8 | ऑन बोर्ड चार्जर (ई-दुपहिया के लिए ऑन-बोर्ड चार्जर के बदले ऑन-बोर्ड चार्जर प्रदान किया जा सकता है) | ई | बी | ई |
| 9 | ट्रैक्शन मोटर | ई | ई | ई |
| 10 | ट्रैक्शन मोटर कंट्रोलर/इन्वर्टर | ई | ई | ई |
| 11 | उपकरण पैनल | ई | ई | ई |
| 12 | प्रकाश: हेडलैंप, टेल लैंप, संकेतक, आंतरिक लैंप और फ्लैशर | ई | ए | ए |
| 13 | बाँडी पैनल | ई | ए | ए |

नोट: ट्रैक्शन बैटरी पैक को घरेलू स्तर पर असेंबल किया जाना है जिसके लिए बैटरी सेल और संबंधित थर्मल और बैटरी प्रबंधन प्रणाली का आयात किया जा सकता है।

- उपर्युक्त के अलावा अन्य सभी पुर्जों, घटकों, असेंबलियों या सब-असेंबलियों को घरेलू स्तर पर विनिर्मित और असेंबल किया जाना चाहिए। केंद्रीय मोटरयान नियमावली द्वारा अधिसूचित सुरक्षा घटकों का सीएमवीआर, 1989 के नियम 123 के तहत अधिसूचित परीक्षण एजेंसियों द्वारा परीक्षण किया जाना चाहिए।
- ऑफ-बोर्ड चार्जर को वाहन के एक्स-फैक्ट्री मूल्य में शामिल किया जाना है।

परिभाषाएं :

| कोड | इलेक्ट्रिक वाहनों के घटकों के स्वदेशीकरण की प्रभावी तिथि |
|-----|--|
| ए | 1 अप्रैल, 2019 से प्रभावी |
| ए* | 1 जुलाई, 2019 से प्रभावी |
| बी | 1 अक्टूबर, 2019 से प्रभावी |
| सी | 1 अप्रैल, 2020 से प्रभावी |
| डी | 1 अक्टूबर, 2020 से प्रभावी |
| ई | 1 अप्रैल, 2021 से प्रभावी |
| ई* | 1 अप्रैल, 2022 से प्रभावी |

आयातित स्रोत में प्रत्यक्ष के साथ-साथ अप्रत्यक्ष आयात भी शामिल है।

स्वदेशी स्रोत का अर्थ है घरेलू रूप से विनिर्मित, असेम्बल किया हुआ और परीक्षित।

विनिर्माण का अर्थ केंद्रीय वस्तु एवं सेवा कर (सीजीएसटी) अधिनियम, 2017 में यथापरिभाषित।

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES**NOTIFICATION**New Delhi, the 13th March 2024**S.O. 1334(E).**—Electric Mobility Promotion Scheme- 2024.**Background:**

1. The then Department of Heavy Industry had launched a scheme, namely Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles in India (FAME-I), for promotion of electric and hybrid vehicles with an outlay of Rs.895 crore from 1st April 2015 to 31st March 2019.
2. Subsequently, DHI formulated Phase II of the scheme with an outlay of Rs.10,000 crore which was subsequently enhanced to Rs.11,500 crore for the period from 1st April, 2019 to 31st March 2024.
3. Further, after review of the phase II, Ministry of Heavy Industries (MHI) formulated Electric Mobility Promotion Scheme- 2024 as per the scheme parameters given in subsequent paragraphs.

Scheme Parameters: General:

4. The Electric Mobility Promotion Scheme- 2024, with an outlay of Rs.500 crore, is proposed to be implemented over a period of 4 months, w.e.f. 1st April 2024 till 31st July 2024, for faster adoption of electric two wheeler (e-2W) and three wheeler (e-3W) to provide further impetus to the green mobility and, development of electric vehicle (EV) manufacturing eco-system in the country.

Components of the Scheme

5. The scheme is proposed to be implemented through the following components:
 - a) Subsidies: Demand incentives for e-2W & e-3W, and
 - b) Administration of Scheme including IEC (Information, Education & Communication) activities and fee for project management agency (PMA).
6. 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. Some such incentives may include waiver / concessional road tax, exemption from permit, waiver / concessional toll tax, waiver / concessional parking fees, concessional registration charges, etc. MHI will continue to encourage States to offer such incentives during the scheme duration.
7. MHI shall be the nodal Ministry in Government of India and will be responsible for planning, implementation and review of the scheme. MHI shall address issues related to the guidelines and for removal of difficulties in the implementation of the scheme.

Scheme Outlay

8. The breakup of fund allocation and maximum number of vehicles to be supported sub-component-wise, for the scheme's duration is given below:

Table 1: No. of EVs to be supported and fund allocation:

| S. No. | Component/ category of vehicles | Maximum number of EVs to be supported | Total outlay (Rs. crore) |
|--------|---------------------------------|---------------------------------------|--------------------------|
| 1 | e-2w | 3,33,387 | 333.39 |
| 2 | e-3w: e-Rickshaw/ e-cart | 13,590 | 33.97 |
| 3 | e-3w: L5 | 25,238 | 126.19 |
| 4 | Administrative Expenses | - | 6.45* |
| | Total for above | 3,72,215 | 500.00 |

* Admin Expenses include (i) Fees for knowledge partners & technical expertise including development of FAME Portal: Rs.5.45 crore, and (ii) IEC activities, events, exhibitions, roadshows, etc.: Rs.1.00 crore.

Project Implementation and Sanctioning Committee (PISC)

9. An inter-ministerial empowered committee viz. PISC headed by Secretary (Heavy Industries) is constituted for overall monitoring, sanctioning and implementation of Electric Mobility Promotion Scheme- 2024 as well as to remove any obstacles/ difficulties that may arise in the implementation stage. The composition of the committee is given in [Annexure-I](#).
10. The PISC shall have the power to:
 - iii. Decide the scheme parameters for smooth implementation of the scheme as well as to remove any obstacles/ difficulties as may arise during implementation stage within the overall scheme outlay of Rs. 500 crore.
 - iv. Changing *inter se* allocation among e-2W/ e-3W.

Eligibility

11. Vehicles which are registered as “Motor Vehicle” as per the Central Motor Vehicle Rules (CMVR) will only be eligible for incentives. Vehicles fitted with only advanced batteries (technology definitions as per [Annexure-II](#)) and satisfying performance criteria as in [Annexure-III](#) will only be eligible under the scheme.
12. Since cost of batteries is one of the main factors of difference in acquisition price of EVs and internal combustion engine (ICE) vehicles, the demand incentive/ grant for EVs would be based on battery capacity (i.e. energy content measured in kWh) used in such vehicles. In order to restrict very high end vehicles from availing Government incentives, it is proposed to restrict incentives to vehicles with ex-factory price less than a particular threshold value as in [Annexure-IV](#). Ex-factory price shall mean “price of the vehicle at the factory gate before applicable taxes”.
13. Vehicle segment wise target number of vehicles to be supported, incentive per kWh, maximum incentive per vehicle, maximum ex-factory price to avail incentive, total fund support from MHI and other details are given in [Annexure-IV](#).

Demand incentive

14. Demand incentives are an important component of the scheme which directly help in demand generation of EVs by way of reducing the cost of acquisition. Demand incentive shall be available for consumers (buyers/end users) in the form of an upfront reduced purchase price of EVs to enable wider adoption, which will be reimbursed to the OEM by the Government of India.
15. Following categories of vehicles will be eligible for demand incentive:
 - (A) Two Wheelers (electric) (e-2W)
 - (B) Three-wheeler (electric) including registered e-rickshaws & e-carts and L5 (e-3W)
16. With greater emphasis on providing affordable and environment friendly public transportation options for the masses, scheme will be applicable mainly to vehicles used for public transport or those registered for commercial purposes. However, in addition to commercial use, privately or corporate owned registered e-2W will also be eligible under the scheme.
17. It is proposed to extend a demand incentive of Rs.5,000 per kWh for e-2W & e-3W categories. The number of vehicles to be supported and upper cap on incentive per vehicle is specified in [Annexure-IV](#). The incentive for e-2W/ e-3W shall be further capped at 15% of ex-factory price.
18. Aggregation may also be adopted for bringing the upfront cost of e-3W at an affordable level. CESL may aggregate demand for multiple user segments. Details will be worked out by CESL for implementation.

Administration of Scheme including IEC

19. For smooth operation & implementation of Electric Mobility Promotion Scheme- 2024, there will be a need for knowledge partners/ technical expertise and logistics support including web portal. The scheme would also require adequate Information, Education & Communication (IEC) activity. For this purpose, an outlay of Rs.6.45 crore is earmarked

Phased Manufacturing Programme (PMP)

20. Under the FAME-II scheme, PMP was implemented and manufacturers were obligated to follow the PMP guidelines outlining the localization of EV components over time. PMP guidelines for EVs as per [Annexure-V](#) will have to be followed by OEMs to be eligible for support under Electric Mobility Promotion Scheme- 2024. However, MHI may amend PMP guidelines, keeping in view the evolution of EV ecosystem.

21. This is a demand side scheme and incentive under this scheme will be independent of and in addition to incentives given under production linked incentive (PLI) scheme for automobile and auto components industry (PLI-AUTO) and PLI scheme for advanced chemistry cell (PLI-ACC). However, MHI will encourage State/UT Governments to extend fiscal and non-fiscal support to EVs.

Conditions to avail Demand Incentives:

22. In order to avail demand incentive, OEM is required to be registered with MHI. Further, after registration of the OEM, each of their EV models will need to be approved by MHI.
23. Each vehicle model needs to satisfy minimum technical eligibility criteria with regard to performance and efficiency of vehicles as provided at Annexure-III and get it type approved as per prescribed / standard test procedure at the recognised testing agencies as notified under the Rule 126 of CMVR.
24. To meet the qualifying criteria for the demand incentives, the electric vehicles (EVs) including its variants and versions, should:
- be manufactured in India
 - have local manufacturing & assembly of such parts as are specified in the phased manufacturing programme (PMP) as per [Annexure-V](#) as amended from time to time;
 - meet provisions contained in CMVR in terms of type approval, classification, categorization, definition, road worthiness, registration, etc. as per the provisions contained in CMVR;
 - obtain certificate of Electric Mobility Promotion Scheme- 2024 eligibility assessment from recognised testing agencies;
 - be accompanied by comprehensive warranty including that of battery from the manufacturer and to have adequate facilities for after sales service for the life of vehicle. For this purpose, minimum warranty required shall be as follows:

Table 4: Vehicle category-wise warranty details

| Vehicle Category | Warranty |
|----------------------------|--|
| e-2W | 3 years or 20,000 km run, whichever is earlier |
| e-3W (e-rickshaw & e-cart) | 3 years or 40,000 km run, whichever is earlier |
| e-3W (L5) | 3 years or 80,000 km run, whichever is earlier |

- be fitted with suitable monitoring devices in e-3W, to know the mileage of vehicles to determine the total fuel savings on a real time basis;
- should appropriately display a sticker indicating that it has been purchased under the scheme. Format & placement requirement of the sticker will be provided by MHI.

Disbursement of Demand Incentives

25. The demand incentive shall be disbursed through an e-enabled framework and mechanism set-up under MHI. The manufacturers of vehicles (OEMs or Original Equipment Manufacturers) will submit their claims for reimbursement of demand incentive on monthly basis to MHI for settlement. Detailed guidelines for reimbursement of claim will be issued separately.

Scheme operationalization

26. For smooth operation and implementation of the scheme, knowledge partners / technical expertise and other logistics support may be put in place.

Project Management Agency (PMA)

27. The Scheme shall be implemented through a PMA, which shall be responsible for providing secretarial, managerial and implementation support and carrying out other responsibilities, as assigned by MHI from time to time. For carrying out activities related to the implementation of the Scheme, PMA would inter-alia be responsible for:
- Development & maintenance of online portal for the scheme.
 - Processing application for registration of OEMs/ model approval.
 - Examination of claims eligible for disbursement of incentives under the Scheme.

- d) Compilation of data regarding progress and performance of the Scheme.
- e) Other matters pertaining to implementation of the Scheme.
28. 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 MHI, industry associations, voluntary organizations, etc.
29. This is a fund limited scheme. Total payout under the scheme shall be limited to the scheme outlay of Rs.500 crore. In case the funds for the Scheme or its relevant sub-components are exhausted prior to 31st July 2024, then the Scheme or its relevant sub-components will be closed accordingly i.e. no further claims will be entertained.

[F. No. 1(1)/2018-AEI (14722)]

HANIF QURESHI, Addl. Secy.

Annexure-I**Composition of Project Implementation and Sanctioning Committee (PISC)**

| Sr. No. | Particulars | Designation |
|---------|---|------------------|
| 1 | Secretary, Heavy Industries | Chairman |
| 2 | CEO, NITI Aayog | Member |
| 3 | Financial Advisor, Heavy Industries | Member |
| 4 | Secretary, DPIIT | Member |
| 5 | Secretary, M/o RTH | Member |
| 6 | Secretary, D/o EA | Member |
| 7 | Secretary, M/o Power | Member |
| 8 | Secretary, M/o NRE | Member |
| 9 | Secretary, M/o PNG | Member |
| 10 | Secretary, M/o HUA | Member |
| 11 | Director ARAI | Member |
| 12 | Additional/ Joint Secretary, Heavy Industries | Member Secretary |

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

Annexure-II**EV Technology Definitions (including Advanced Batteries)**

| EV Technology | Technology Definition |
|--------------------------------------|--|
| Advanced Batteries | <p>‘Advanced 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, Lithium Iron Manganese Phosphate (LFMP), Sodium-Ion, Solid State Electrolyte Battery and other similar chemistry under development or under use.</p> <p>In addition, this battery should have specific density of at least 70 Wh/kg and cycle life of at least 1000 cycle.</p> |
| 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. |
| 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-III

Performance & Efficiency Eligibility Criteria for EV Models (other than buses) Electric Mobility Promotion Scheme- 2024

| Sr. No. | Vehicle Segment | Vehicle Category ^{*1} | Vehicle Model Eligibility Criteria | | | |
|---------|-----------------|--|------------------------------------|--|---|--|
| | | | 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 | 7 | 40 | 0.65 |
| 2 | e-3W | E-Rickshaw ^{*4, 5} & E-Cart ^{*4, 5} | 80 | 8 | NA | NA |
| 3 | e-3W | L5 | 80 | 10 | 40 | 0.65 |

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)".

*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'.

Annexure-IV

Vehicle segment-wise incentives/ grant, maximum number of vehicles to be supported and other details.

| Sr. No. | Vehicle segment | Maximum number of vehicles to be supported | Incentive for vehicles ^{*1} | Maximum Ex-factory price to avail incentive | Total fund support from MHI |
|---------|---------------------------------|--|---|---|-----------------------------|
| 1 | Registered e-2 wheelers | 3,33,387 | Rs.5,000/ kWh, capped at Rs.10,000 per EV | Rs.1.5 lakh | 333.39 |
| 2 | Registered e-Rickshaws & e-Cart | 13,590 | Rs.5,000/ kWh, capped at Rs.25,000 per EV | Rs.2.5 lakh | 33.97 |
| 3 | Registered e-3 wheelers L5 | 25,238 | Rs.5,000/ kWh, capped at Rs.50,000 per EV | Rs.5 lakh | 126.19 |
| | Total | 3,72,215 | | | 493.55 |

*1 The incentive shall be further capped at 15% of ex-factory price of e-2W/ e-3W.

Annexure-V

Phased Manufacturing Programme (PMP) for Electric Vehicles

| No | Category Item Description | e-2W | e-3W | e-3W |
|----|---|---------|------------------------|------|
| | | L1 & L2 | E-Rickshaw & E-Cart | L5 |
| 1 | Power and control wiring harness along with connectors | A | A | A |
| 2 | MCB/Circuit breakers/electric safety device | A | A | A |
| 3 | Traction battery pack | A* | A* | A* |
| 4 | Wheel rim integrated with Hub motor | E | B | B |
| 5 | DC – DC converter | E | E | B |
| 6 | Electronic Throttle | E | E | E |
| 7 | Vehicle control unit | E | B | E |
| 8 | On Board Charger (For e-2W off-board charger may be provided in lieu of on board charger) | E | B | E |
| 9 | Traction Motor | E | E | E |
| 10 | Traction Motor controller / Inverter | E | E | E |
| 11 | Instrument Panel | E | E | E |
| 12 | Lighting: Headlamp, Tail lamp, Indicators, Interior Lamp & Flasher | E | A | A |
| 13 | Body Panel | E | A | A |

Note: Traction battery pack to be assembled domestically, for which battery cells and associated thermal and battery management system may be imported

- All other Parts, Components, Assemblies or sub-assemblies, other than mentioned above should be domestically manufactured and assembled. CMVR notified safety components should be tested by the testing agencies notified under rule 123 of CMVR, 1989.
- In case of off-board charger, the same is to be included in ex-factory price of the vehicle.

Definitions:

| Code | Effective date of indigenisation of EV parts |
|------|--|
| A | w.e.f. 1 st April 2019 |
| A* | w.e.f. 1 st July 2019 |
| B | w.e.f. 1 st October 2019 |
| C | w.e.f. 1 st April 2020 |
| D | w.e.f. 1 st October 2020 |
| E | w.e.f. 1 st April 2021 |
| E* | w.e.f. 1 st April, 2022 |

Imported source includes direct as well as indirect import.

Indigenous source implies domestically manufactured, assembled and tested.

Manufacture shall mean as defined in Central Goods and Services Tax (CGST) Act, 2017.