



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-30092024-257594
CG-DL-E-30092024-257594

असाधारण
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 3901]

नई दिल्ली, , सोमवार 30, 2024/अश्विन 8, 1946

No. 3901]

NEW DELHI, MONDAY, SEPTEMBER 30, 2024/ASVINA 8, 1946

भारी उद्योग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 सितम्बर, 2024

का.आ. 4259(अ).—पीएम इलेक्ट्रिक ड्राइव रिवाॅल्यूशन इन इनोवेटिव व्हीकल एनहांसमेंट (पीएम ई-ड्राइव) स्कीम
पृष्ठभूमि:

- तत्कालीन भारी उद्योग विभाग ने इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों को बढ़ावा देने के लिए 795 करोड़ रुपये के परिव्यय वाली भारत में (हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण (फेम-I) नामक स्कीम शुरू की थी। फेम-I को शुरू में 1 अप्रैल 2015 से 2 वर्ष की अवधि के लिए मंजूरी दी गई थी। बाद में, परिव्यय को 795 करोड़ रुपये से बढ़ाकर 895 करोड़ रुपये करते हुए इस स्कीम को 31 मार्च, 2019 तक के लिए बढ़ाया गया।
- चरण-I की समीक्षा के बाद, भारी उद्योग विभाग ने 1 अप्रैल, 2019 से 31 मार्च 2024 तक की अवधि के लिए 10,000 करोड़ रुपये के परिव्यय के साथ योजना का चरण-II (फेम-II) तैयार किया जिसे बाद में बढ़ाकर 11,500 करोड़ रुपये कर दिया गया।
- इसके बाद, इलेक्ट्रिक दुपहिया वाहनों (ई-2डब्ल्यू) और इलेक्ट्रिक तिपहिया वाहनों (ई-3डब्ल्यू) के लिए सहायता की निरंतरता बनाए रखने के लिए, भारी उद्योग मंत्रालय ने 500 करोड़ रुपये के परिव्यय वाली इलेक्ट्रिक वाहन संवर्धन स्कीम-2024 (ईएमपीएस-2024) शुरू की जिसे बाद में 778 करोड़ रुपये के संवर्धित परिव्यय के साथ 1 अप्रैल, 2024 से 30 सितंबर, 2024 तक की अवधि के लिए बढ़ा दिया गया।
- तदुपरांत, फेम-II और ईएमपीएस-2024 की समीक्षा के बाद, भारी उद्योग मंत्रालय ने केंद्रीय मंत्रिमंडल की मंजूरी से, स्कीम मानदंडों के अनुरूप पीएम ई-ड्राइव स्कीम ("स्कीम") तैयार की जिसका उल्लेख उत्तरवर्ती पैराग्राफों में किया

गया है। ईएमपीएस-2024 के तहत वाहनों की संख्या और व्यय को पीएम ई-ड्राइव स्कीम के तहत वाहनों की संख्या और परिव्यय के अंतर्गत शामिल किया गया है।

योजना के मानदंड: सामान्य

5. देश में इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) को तेजी से अपनाने, चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर की स्थापना करने और ईवी विनिर्माण पारितंत्र का विकास करने के लिए 10,900 करोड़ रुपये के परिव्यय के साथ पीएम ई-ड्राइव स्कीम को 1 अक्टूबर, 2024 से 31 मार्च, 2026 लागू किया जाएगा। इसके अलावा, 1 अप्रैल 2024 से 30 सितंबर 2024 तक की अवधि तक कार्यान्वित की जा रही ईएमपीएस-2024 स्कीम को इस स्कीम के अंतर्गत शामिल किया गया है।

योजना के घटक

6. इस योजना को निम्नलिखित घटकों के माध्यम से लागू करने का प्रस्ताव है:
- सब्सिडी: ई-दुपहिया, ई-तिपहिया, ई-एम्बुलेंस, ई-ट्रक और ईवी की अन्य नई उभरती श्रेणियों के लिए मांग प्रोत्साहन,
 - पूंजीगत परिसंपत्ति निर्माण के लिए अनुदान: ई-बस, चार्जिंग स्टेशन नेटवर्क की स्थापना तथा इस स्कीम के तहत चिह्नित परीक्षण एजेंसियों का उन्नयन, और
 - स्कीम का प्रशासन जिसमें आईईसी (सूचना, शिक्षा और संचार) कार्यों और परियोजना प्रबंधन एजेंसी (पीएमए) के लिए शुल्क शामिल हैं।
7. ई-मोबिलिटी को बढ़ावा देने के लिए केंद्र सरकार के प्रयासों को राज्य सरकारों से पूरक समर्थन की आवश्यकता है। राज्यों को श्रृंखलाबद्ध तरीके से राजकोषीय और गैर-राजकोषीय प्रोत्साहन दिए जाने की आवश्यकता है। इस तरह के कुछ प्रोत्साहनों में पथ-कर में छूट/रियायत, परमिट से छूट, टोल टैक्स से छूट/रियायत, पार्किंग शुल्क में छूट/रियायत, पंजीकरण शुल्क में रियायत आदि शामिल हो सकते हैं। भारी उद्योग मंत्रालय स्कीम की अवधि के दौरान राज्यों को इस तरह के आर्थिक प्रोत्साहन देने के लिए प्रोत्साहित करना जारी रखेगा।
8. भारी उद्योग मंत्रालय भारत सरकार का नोडल मंत्रालय होगा और स्कीम की आयोजना, कार्यान्वयन तथा समीक्षा के प्रति उत्तरदायी होगा। भारी उद्योग मंत्रालय दिशानिर्देशों से संबंधित मुद्दों और स्कीम के कार्यान्वयन में आने वाली कठिनाइयों को दूर करेगा।

स्कीम का परिव्यय

9. स्कीम की अवधि के लिए निधियों का वर्षवार, घटकवार आवंटन विवरण नीचे दिया गया है:

तालिका 1: निधियों का सांकेतिक वर्षवार घटकवार आवंटन

(करोड़ रुपये में)

क्र. सं.	घटक/वाहन श्रेणी	वित्त वर्ष 2024-25	वित्त वर्ष 2025-26	कुल परिव्यय
1.	ई-दुपहिया	1,064	708	1,772 ^{*1}
2.	ई-तिपहिया: पंजीकृत ई-रिक्षा और ई-कार्ट	108	84	192 ^{*1}
3.	ई-तिपहिया: एल5	403	312	715 ^{*1}
4.	ई-एम्बुलेंस	273	227	500
5.	ई-ट्रक और अन्य उभरते ईवी	150	350	500

क्र. सं.	घटक/वाहन श्रेणी	वित्त वर्ष 2024-25	वित्त वर्ष 2025-26	कुल परिव्यय
	मांग प्रोत्साहन के लिए अनंतिम योग (करोड़ रुपये)	1,998	1,681	3,679
6.	ई-बस	1,824	2,567	4,391
7.	ईवी पीसीएस	900	1,100	2,000
8.	परीक्षण एजेंसियों का उन्नयन	300	480	780
	पूँजीगत परिसंपत्ति सृजन के लिए अनुदान का अनंतिम योग	3,024	4,147	7,171
9.	प्रशासनिक व्यय	25	25	50 ^{*1,*2}
	कुल – पीएम ई-ड्राइव	5,047	5,853	10,900^{*3}

*1 इस परिव्यय में ईएमपीएस-2024 का परिव्यय शामिल है।

*2 प्रशासनिक व्यय में (i) स्कीम के पोर्टल का विकास सहित ज्ञान भागीदारों और तकनीकी विशेषज्ञता के लिए शुल्क: 35 करोड़ रुपये, और (ii) आईईसी की गतिविधियाँ, कार्यक्रम, प्रदर्शनियाँ, रोड शो, आदि संबंधी 15 करोड़ रुपये शामिल हैं।

*3 ओईएम को दावा दाखिल करने के लिए 120 दिन दिए जाते हैं। ई-बसों, ई-एम्बुलेंस, ई-ट्रकों की डिलीवरी, परीक्षण एजेंसियों के उन्नयन और चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर की स्थापना में बहुत अधिक समय लगता है। अतः, वित्त वर्ष 2024-25 और वित्त वर्ष 2025-26 के कुछ दावों का निपटान बाद के वर्षों में किया जाएगा।

परियोजना कार्यान्वयन और संस्वीकृति समिति (पीआईएससी)

10. पीएम ई-ड्राइव स्कीम 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 पीआईएससी नामक एक अंतर-मंत्रालयी अधिकार-प्राप्त समिति का गठन किया गया है। समिति की संरचना संलग्नक-1 में है।

11. पीआईएससी के पास निम्नलिखित शक्तियाँ होंगी:

- स्कीम के सुचारू कार्यान्वयन के लिए स्कीम के मानदंडों को तय करना और साथ ही 10,900 करोड़ रुपये के समग्र स्कीम परिव्यय के दायरे में, कार्यान्वयन चरण के दौरान उत्पन्न होने वाली किसी भी बाधा/कठिनाई को दूर करना।
- आवश्यकतानुसार मांग प्रोत्साहन की दरों में कमी करना ताकि अधिक संख्या में वाहनों को आर्थिक प्रोत्साहन प्रदान किया जा सके।
- यदि ई-बसों के लिए कम दरें मिलने पर स्कीम के तहत सहायता प्रदान की जाने वाली ई-बसों की संख्या में वृद्धि करना।
- चार्जिंग अवसंरचना की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता की मात्रा का निर्धारण।
- ई-एम्बुलेंस, ई-ट्रक (नई पीढ़ी के ईवी सहित) को शामिल करना, उनके परीक्षण मानदंडों, प्रोत्साहन दरों को तय करना और इसके लिए दिशा-निर्देश निर्धारित करना।
- परीक्षण एजेंसियों के उन्नयन के लिए दिशानिर्देशों को मंजूरी देना और इसके लिए धन स्वीकृत करना।

- vii. ई-बसों, चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर और परीक्षण एजेंसियों के लिए निर्धारित धन में से कटौती नहीं की जाएगी। इन घटकों पर फंजिबिलिटी का सिद्धांत लागू नहीं होगा और यदि इन खंडों के तहत धन न लेने की स्थिति में धन व्यपगत हो जाएगा।

पात्रता

12. केवल वही वाहन प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगे जो केंद्रीय मोटर वाहन नियम (सीएमवीआर) के अनुसार "मोटर वाहन" के रूप में पंजीकृत होंगे। केवल उन्नत बैटरीयुक्त (प्रौद्योगिकी परिभाषाएं संलग्नक-2 के अनुसार) और संलग्नक-3 के अनुसार निष्पादन मानदंडों को पूरा करने वाले वाहन ही इस स्कीम के अंतर्गत पात्र होंगे।
13. चूंकि बैटरी की लागत ईवी और आंतरिक दहन इंजन (आईसीई) वाले वाहनों के अधिग्रहण मूल्य में अंतर का एक मुख्य कारक है, अतः ईवी के लिए मांग प्रोत्साहन/अनुदान ऐसे वाहनों में प्रयुक्त बैटरी की क्षमता (यानी किलोवाट घंटे में मापित ऊर्जा की मात्रा) पर आधारित होगा। महंगे वाहनों को सरकारी प्रोत्साहन प्राप्त करने से रोकने के लिए, प्रोत्साहन को संलग्नक-4 के अनुसार अवसीमा मूल्य विशेष से कम एक्स-फैक्ट्री मूल्य वाले वाहनों तक सीमित रखने का प्रस्ताव है। एक्स-फैक्ट्री मूल्य का अर्थ है "अनुप्रयोज्य कर से पूर्व फैक्ट्री गेट पर वाहन की कीमत"।
14. सहायता प्रदान किए जाने वाले वाहनों की खंडवार लक्षित संख्या, प्रति किलोवाट घंटे आर्थिक प्रोत्साहन, प्रति वाहन अधिकतम आर्थिक प्रोत्साहन, आर्थिक प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए अधिकतम एक्स-फैक्ट्री मूल्य, भारी उद्योग मंत्रालय से कुल निधि सहायता और अन्य विवरण संलग्नक-4 में हैं। ई-दुपहिया/ई-तिपहिया के मामले में, वित्त वर्ष 2024-25 में आर्थिक प्रोत्साहन प्रदान किए जाने वाले वाहनों की संख्या (जिसमें ईएमपीएस-2024 के तहत प्रोत्साहन प्रदान किए जाने वाले वाहन भी शामिल हैं) संलग्नक-4 में उल्लिखित संख्या तक सीमित रहेगी। यदि वित्त वर्ष 2024-25 में ई-दुपहिया/ई-तिपहिया के लिए लक्ष्य पूरा नहीं होता है, तो ऐसी अप्रयुक्त राशि अगले वर्ष उपयोग के लिए उपलब्ध होगी।

मांग प्रोत्साहन

15. मांग प्रोत्साहन स्कीम का एक महत्वपूर्ण घटक है जो अधिग्रहण की लागत को कम करके ईवी की मांग पैदा करने में प्रत्यक्षतः मदद करता है। ईवी के व्यापक अंगीकरण के प्रयोजन से उपभोक्ताओं (खरीदारों/अंतिम उपयोगकर्ताओं) के लिए मांग प्रोत्साहन ईवी के क्रय मूल्य में अग्रिम रियायत के रूप में उपलब्ध होगा जिसकी भारत सरकार द्वारा ओईएम को प्रतिपूर्ति की जाएगी। व्यक्तिगत मामलों के लिए, पीएम ई-ड्राइव ऐप के माध्यम से फेस मोडैलिटी का उपयोग करके आधार ई-केवाईसी प्रमाणीकरण के बाद एक ई-वाउचर तैयार किया जाएगा। गैर-व्यक्तिगत खरीदारों के लिए, पीएम ई-ड्राइव पोर्टल का उपयोग करके ई-वाउचर तैयार किया जाएगा। मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने के लिए इस ई-वाउचर का उपयोग किया जाएगा।
16. मांग प्रोत्साहन के लिए वाहनों की निम्नलिखित श्रेणियां पात्र होंगी:
- क) दुपहिया वाहन (इलेक्ट्रिक) (ई-2डब्ल्यू)
- ख) तिपहिया वाहन (इलेक्ट्रिक) जिसमें पंजीकृत ई-रिक्शा और ई-कार्ट और एल5 (ई-तिपहिया) शामिल हैं
- ग) ई-एम्बुलेंस (इलेक्ट्रिक, प्लग-इन हाइब्रिड और स्ट्रॉंग हाइब्रिड)
- घ) ई-ट्रक और ईवी की अन्य नई उभरती श्रेणियां।
17. जन-सामान्य के लिए सार्वजनिक परिवहन का किफायती और पर्यावरण-अनुकूल विकल्प प्रदान करने पर अधिक बल देते हुए, स्कीम मुख्य रूप से सार्वजनिक परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहनों या ई-तिपहिया, ई-ट्रक और ईवी की अन्य नई उभरती श्रेणियों में वाणिज्यिक उद्देश्यों के लिए पंजीकृत वाहनों पर लागू होगी। हालांकि, वाणिज्यिक उपयोग के अलावा, स्कीम के तहत निजी या कॉर्पोरेट स्वामित्व वाले और पंजीकृत ई-दुपहिया वाहन भी पात्र होंगे। ई-एम्बुलेंस के लिए पात्र लाभार्थियों के बारे में निर्णय स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय के परामर्श से लिया जाएगा।
18. ई-दुपहिया और ई-तिपहिया वाहन श्रेणियों के लिए वित्त वर्ष 2024-25 में 5,000 रुपये प्रति किलोवाट घंटा और वित्त वर्ष 2025-26 में 2,500 रुपये प्रति किलोवाट घंटे की मांग प्रोत्साहन राशि प्रदान करने का प्रस्ताव है। सहायता प्रदान किए जाने वाले वाहनों की संख्या और प्रति वाहन आर्थिक प्रोत्साहन की ऊपरी सीमा संलग्नक-4 में है। साथ ही, ई-दुपहिया/ई-तिपहिया के लिए प्रोत्साहन राशि एक्स-फैक्ट्री मूल्य के 15% तक होगी।

19. ई-3डब्ल्यू की अग्रिम लागत को किफायती स्तर पर लाने के लिए एकत्रीकरण को भी अपनाया जा सकता है। कार्यान्वयन का विवरण कन्वर्जेंस एनर्जी सर्विसेज लिमिटेड (सीईएसएल) तैयार करेगा।
20. ई-एम्बुलेंसों का विवरण (जिसमें उनकी संख्या, पात्र लाभार्थी, अधिकतम सब्सिडी, प्रदर्शन मानदंड आदि शामिल होंगे) स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय, राज्य सरकारों, परीक्षण एजेंसियों और अन्य हितधारकों के परामर्श से अलग से अधिसूचित किया जाएगा। प्रोत्साहन के लिए केवल वे ई-एम्बुलेंस पात्र होंगे जो स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा अनुमोदित मानकों को पूरा करते हों।
21. ई-ट्रकों और ईवी की अन्य नई उभरती श्रेणियों के लिए संगत विवरण (जिनमें सहायता प्रदान किए जाने वाले वाहनों की संख्या, अधिकतम सब्सिडी, निष्पादन मानदंड आदि शामिल होंगे) संबंधित हितधारकों के परामर्श से अलग से अधिसूचित किए जाएंगे। ई-ट्रक के मामले में, समान या अधिक सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) वाले आईसीई ट्रकों के लिए सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अधिकृत पंजीकृत वाहन स्कैपिंग सुविधा (आरवीएसएफ) से जारी स्कैपिंग प्रमाणपत्र प्रस्तुत करने पर ही आर्थिक प्रोत्साहन प्रदान किया जाएगा। आरवीएसएफ स्कैपिंग प्रमाणपत्र की हस्तांतरणीयता सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय के मानदंडों के अनुसार होगी। स्कैपिंग प्रमाणपत्र की पुष्टि करने के लिए निगरानी प्रणाली लागू की जाएगी।

ई-बसें:

22. इस स्कीम में 14,028 ई-बसों के रोल आउट के लिए 4,391 करोड़ रुपये के परिव्यय की परिकल्पना की गई है। इस स्कीम के तहत 2 करोड़ रुपये से कम एक्स-फैक्ट्री कीमत वाली ई-बसों के लिए ही आर्थिक प्रोत्साहन दिया जाएगा। दोनों वर्षों के लिए 10,000 रुपये प्रति किलोवाट घंटे का एकसमान अनुदान देने का प्रस्ताव है। ई-बसों का आकार और प्रति ई-बस अधिकतम प्रोत्साहन इस प्रकार है:

तालिका 2: प्रति ई-बस आकार और अधिकतम प्रोत्साहन

ई-बस का आकार	प्रति ई-बस अधिकतम प्रोत्साहन
मानक बस, लंबाई >10 मीटर और <=12 मीटर	35,00,000 रुपये
मिडी बस, लंबाई >8 मीटर और <=10 मीटर	25,00,000 रुपये
मिनी बस, लंबाई >6 मीटर और <=8 मीटर	20,00,000 रुपये

23. ई-बस अनुदान निम्नलिखित में से न्यूनतम होगा:
 - क) 10,000 गुणा (x) किलोवाट घंटे में मापित बैटरी क्षमता।
 - ख) अधिकतम आर्थिक प्रोत्साहन बस के आकार के अनुसार, ऊपर तालिका संख्या 2 के मुताबिक।
 - ग) सीईएसएल द्वारा प्रतिस्पर्धी बोली के माध्यम से प्राप्त मूल्य के अनुसार ई-बस की लागत का 20%।
24. यदि बसों के लिए कम दरों का पता चलता है, तो पीआईएससी 4391 करोड़ रूपए के प्रस्तावित परिव्यय के भीतर स्कीम के तहत सहायता प्रदान की जाने वाली ई-बसों की संख्या बढ़ा सकती है।
25. प्रारंभ में, 40 लाख से अधिक आबादी वाले नौ शहरों- मुंबई, दिल्ली, बेंगलुरु, हैदराबाद, अहमदाबाद, चेन्नई, कोलकाता, सूरत और पुणे को लक्षित किया जाएगा। अंतर-शहरी/अंतर-राज्यिक ई-बसों को शुरू करने पर भी राज्य सरकारों और अन्य हितधारकों के परामर्श से विचार किया जाएगा।
26. ई-बसों के लिए सहायता राज्य/नगर परिवहन उपक्रमों (एसटीयू) के माध्यम से परिचालन व्यय (ओपेक्स)/सकल लागत अनुबंध (जीसीसी) मॉडल पर प्रदान की जाएगी। सीईएसएल द्वारा प्रतिस्पर्धी बोली के माध्यम से एकत्रीकरण मॉडल पर ई-बसों की खरीद जारी रहेगी।
27. ई-बसों के लिए अनुदान एसटीयू को निम्नलिखित पड़ावों के अनुसार जारी किया जाएगा:

तालिका 3: ई-बसों के लिए भुगतान जारी करने के लिए महत्वपूर्ण पड़ाव

किश्त संख्या	किश्त जारी करने के लिए पड़ाव	भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा दी जाने वाले सहायता का प्रतिशत
1	आपूर्ति आदेश जारी करने और चयनित बोलीदाताओं के साथ एसटीयू द्वारा करार पर हस्ताक्षर करने के बाद; मोबिलाइजेशन अग्रिम के रूप में	20%
2	ई-बसों का वाणिज्यिक प्रचालन शुरू होने पर	30%
3	ई-बसों के सफल वाणिज्यिक प्रचालन के 6 महीने बाद	25%
4	ई-बसों के सफल वाणिज्यिक प्रचालन के 18 महीने बाद	25%

28. गैर-ओपेक्स मॉडल पर पर्वतीय और उत्तर-पूर्वी राज्यों, द्वीपीय क्षेत्रों, तटीय क्षेत्रों आदि जैसे विशिष्ट भौगोलिक क्षेत्रों में एसटीयू द्वारा बसों की खरीद और प्रचालन पर भी भारी उद्योग मंत्रालय विचार कर सकता है।
29. शहरों/राज्यों को बस आवंटन करते समय शहरों/राज्यों की उन बसों को प्रथम वरीयता दी जाएगी जिन्हें सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय वाहन स्कैपिंग स्कीम के दिशानिर्देशों का पालन करते हुए प्राधिकृत आरबीएसएफ के माध्यम से पुरानी एसटीयू बसों को स्कैप करने के बाद खरीदा जा रहा है। स्कैपिंग प्रमाणपत्र की पुष्टि के लिए अनुवीक्षण प्रणाली स्थापित की जाएगी।

चार्जिंग अवसंरचना:

30. इस स्कीम में इलेक्ट्रिक वाहन उपयोगकर्ताओं के बीच विश्वास पैदा करने के प्रयोजन से वाहनों की विभिन्न श्रेणियों के लिए पर्याप्त सार्वजनिक चार्जिंग बुनियादी ढांचे की स्थापना हेतु 2.000 करोड़ रुपये की सहायता की परिकल्पना की गई है। इसे केन्द्रीय मंत्रालयों/प्राधिकरणों, राज्य सरकारों, केन्द्रीय सार्वजनिक क्षेत्रक उद्यमों (सीपीएसई) आदि की भागीदारी लेकर कार्यान्वित किया जाएगा। स्कीम में शहर की सीमाओं के भीतर इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग बुनियादी अवसंरचना स्थापना के अलावा, चयनित अंतर-शहरी/अंतर-राज्यिक राजमार्गों को भी इलेक्ट्रिक वाहन के लिए तैयार करने की परिकल्पना की गई है। राजमार्गों पर चार्जर स्थापना के लिए मार्गों की पहचान सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय तथा अन्य हितधारकों के परामर्श से की जाएगी।
31. चार्जिंग अवसंरचना की स्थापना के लिए वित्तीय सहायता की मात्रा, बेंचमार्क कीमतें, गन की संख्या और अन्य तकनीकी पैरामीटर [जिसमें अपस्ट्रीम अवसंरचना (मीटर के पीछे) के लिए समर्थन शामिल है] का निर्धारण पीआईएससी द्वारा विद्युत मंत्रालय और अन्य हितधारकों के परामर्श से किया जाएगा।
32. इलेक्ट्रिक मोबिलिटी को बढ़ावा देने के लिए चार्जिंग अवसंरचना की स्थापना हेतु परियोजना लागत (अपस्ट्रीम विद्युत अवसंरचना सहित) की 100% सीमा तक वित्तपोषण की नम्यता उपलब्ध कराई जा सकती है।
33. ये सभी चार्जिंग अवसंरचनाएं "इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग अवसंरचना की स्थापना और संचालन के लिए दिशानिर्देश-2024" विषय पर विद्युत मंत्रालय (एमओपी) द्वारा संख्या 12/2/2018-ईवी दिनांक 17 सितंबर 2024 के माध्यम से जारी किए गए और समय-समय पर संशोधित किए गए दिशानिर्देशों के अनुसार स्थापित की जाएंगी।

34. चार्जिंग अवसंरचना परियोजनाओं में पेंटोग्राफ चार्जिंग, फ्लैश चार्जिंग आदि जैसे वाहनों के विद्युतीकरण के लिए आवश्यक अवसंरचना परियोजनाएं भी शामिल हो सकती हैं। नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों को चार्जिंग अवसंरचना, स्मार्ट ग्रिड, आईसीटी के उपयोग आदि से जोड़ने को प्रोत्साहित किया जाएगा।

परीक्षण एजेंसियों को सहायता:

35. परीक्षण एजेंसियां केंद्रीय मोटरयान नियमावली और पीएम ई-ड्राइव स्कीम के तहत इलेक्ट्रिक वाहनों के परीक्षण में अहम हैं। उन्हें आईसीई वाहनों के परीक्षण के लिए तैयार किया गया था। परीक्षण किए जाने वाले इलेक्ट्रिक वाहनों की संख्या में वृद्धि को देखते हुए, सुविधाओं को बेहतर करने की आवश्यकता है। इस स्कीम के तहत इस संबंध में 780 करोड़ रुपए का प्रावधान किया गया है। भारी उद्योग मंत्रालय के तहत परीक्षण एजेंसियों को सहायता की मंजूरी के लिए दिशानिर्देश अलग से जारी किए जाएंगे।

आईसी सहित स्कीम का प्रशासन

36. पीएम ई-ड्राइव स्कीम के सुचारू संचालन और कार्यान्वयन के लिए, वेब पोर्टल सहित ज्ञान भागीदारों/तकनीकी विशेषज्ञता और संभार (लॉजिस्टिक्स) सहायता की आवश्यकता होगी। इस स्कीम के लिए पर्याप्त सूचना, शिक्षा और संचार (आईसी) कार्य की भी आवश्यकता होगी। इसके लिए 50 करोड़ रुपये का परिव्यय प्रस्तावित है।

चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम (पीएमपी)

37. फ्रेम-II स्कीम के तहत, पीएमपी को लागू किया गया था और विनिर्माताओं को समय-समय पर इलेक्ट्रिक वाहन घटकों के स्थानीकरण पर बल देते हुए पीएमपी के अनुपालन का दायित्व सौंपा गया था। पीएम ई-ड्राइव के तहत पात्रता प्राप्त करने के लिए मूल उपकरण विनिर्माताओं को संलग्नक-5 के अनुसार इलेक्ट्रिक वाहन संबंधी पीएमपी का अनुपालन करना होगा। इसी प्रकार, इस स्कीम के तहत पात्रता के लिए संलग्नक-6 के अनुसार इलेक्ट्रिक वाहन चार्जिंग अवसंरचना/सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन संबंधी पीएमपी का अनुपालन करना होगा। हालांकि, भारी उद्योग मंत्रालय इलेक्ट्रिक वाहन पारितंत्र के विकास को ध्यान में रखते हुए पीएमपी में संशोधन कर सकता है।
38. यह मांग पक्ष स्कीम है इस स्कीम के अंतर्गत देय आर्थिक प्रोत्साहन/अनुदान स्वतंत्र रूप से होगी और ऑटोमोबिल तथा संघटक उद्योग के लिए उत्पादन-संबद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) स्कीम के अंतर्गत प्रदत्त आर्थिक प्रोत्साहन तथा उन्नत रसायन सेल संबंधी पीएलआई स्कीम (पीएलआई-एसीसी) के अतिरिक्त होगा। हालांकि, भारी उद्योग मंत्रालय ईवी के लिए राज्य/संघ राज्यक्षेत्र सरकारों को मौद्रिक और गैर-मौद्रिक सहायता प्रदान करने के लिए प्रोत्साहित करेगा।

मांग प्रोत्साहन प्राप्त करने की शर्तें

39. मांग प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए यह अपेक्षित है कि मूल उपकरण विनिर्माता (ओईएम) भारी उद्योग मंत्रालय से पंजीकृत हो। साथ ही, ओईएम के पंजीकरण के पश्चात् उनके प्रत्येक मॉडल के लिए भी भारी उद्योग मंत्रालय का अनुमोदन प्राप्त करना होगा।
40. प्रत्येक वाहन मॉडल को संलग्नक-3 के अनुरूप निष्पादन और दक्षता के मामले में न्यूनतम तकनीकी पात्रता प्राप्त करनी होगी और सीएमवीआर के नियम 126 के अंतर्गत यथाअधिसूचित मान्यताप्राप्त परीक्षण एजेंसियों से निर्धारित टाइप अनुमोदन लेनी होगी/मानक परीक्षण प्रक्रिया पूरी करनी होगी। ई-एम्बुलेंस, ई-ट्रक और अन्य नई उभरती ईवी श्रेणियों के लिए तकनीकी पात्रता मानदंड, यथा- रेंज, बिजली खपत, गति संवर्धन आदि को अलग से अधिसूचित किया जाएगा। साथ ही, ई-एम्बुलेंस को स्वास्थ्य और परिवार कल्याण मंत्रालय द्वारा अपेक्षित मानकों को पूरा करना होगा।
41. मांग प्रोत्साहन संबंधी अर्हता मानदंडों को पूरा करने के लिए इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) और उनके विविध प्रकार तथा संस्करण में निम्नांकित हो:-

(क) भारत में विनिर्मित;

(ख) संलग्नक-5 (समय-समय पर यथासंशोधित) के अनुसार चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम (पीएमपी) में यथावनिर्दिष्ट ऐसे पुर्जों का स्थानीय स्तर पर विनिर्माण अथवा असेंबली हुई हो;

(ग) प्रकार अनुमोदन, वर्गीकरण, श्रेणीकरण, परिभाषा, सड़क उपयुक्तता, पंजीकरण आदि के मामले में सीएमवीआर में निहित उपबंधों को पूरा करते हों;

(घ) मान्यता-प्राप्त परीक्षण एजेसियों से पीएम ई-ड्राइव पात्रता मूल्यांकन का प्रमाण-पत्र प्राप्त किया हो;

(ङ) विनिर्माता की ओर से बैटरी सहित व्यापक वारंटी दी गई हो जिसमें बिक्री के पश्चात् वाहन के जीवन-काल के दौरान के लिए पर्याप्त सुविधाएं शामिल हैं। इस प्रयोजनार्थ न्यूनतम अपेक्षित वारंटी निम्नानुसार होगी :-

तालिका 4: वाहन श्रेणी-वार वारंटी विवरण

वाहन श्रेणी	वारंटी
ई-दुपहिया	3 किलोमीटर अथवा 20,000 किलोमीटर चालन (जो भी पहले हो)
ई-तिपहिया (ई-रिक्शा और ई-कार्ट)	3 वर्ष अथवा 40,000 किलोमीटर चालन (जो भी पहले हो)
ई-तिपहिया (L5)	3 वर्ष अथवा 80,000 किलोमीटर चालन (जो भी पहले हो)
ई-एंबुलेंस	अलग से अधिसूचित किया जाएगा
ई-बस	प्रस्ताव के लिए सीईएसएल के अनुरोध (RFP) के अनुसार

वाहन श्रेणी	वारंटी
ई-ट्रक और अन्य नए उभरते इलेक्ट्रिक वाहन	अलग से अधिसूचित किया जाएगा।

(च) ई-तिपहिया, ई-एंबुलेंस, ई-बस और ई-ट्रक (और अन्य नए उभरते इलेक्ट्रिक वाहन) में उपयुक्त निगरानी उपकरण लगे हों ताकि कुल ईंधन बचत को विनिश्चित करने के लिए माइलेज को सही समय पर जाना जा सके;

(छ) ब्रांडिंग ऐसी हो जिससे यह संकेत मिले कि उसे स्कीम के अंतर्गत खरीदा गया है। ब्रांडिंग ब्योरा भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा।

मांग प्रोत्साहन का संवितरण

42. मांग प्रोत्साहन का संवितरण ई-सक्षम फ्रेमवर्क और भारी उद्योग मंत्रालय के अंतर्गत स्थापित तंत्र के माध्यम से किया जाएगा। बिक्री के समय एक प्रमाणित ई-वाउचर तैयार किया जाएगा और मांग प्रोत्साहन का लाभ उठाने के लिए इसका उपयोग किया जाएगा। वाहन विनिर्माता (ओईएम अथवा मूल उपकरण विनिर्माता) मांग प्रोत्साहन की प्रतिपूर्ति संबंधी दावा निपटान के लिए भारी उद्योग मंत्रालय को नियमित रूप से प्रस्तुत करेंगे। दावे की प्रतिपूर्ति संबंधी दिशानिर्देश अलग से जारी किए जाएंगे।

स्कीम प्रचालन

43. स्कीम के सहज प्रचालन और कार्यान्वयन हेतु ज्ञान भागीदारों/तकनीकी विशेषज्ञता और अन्य संभार सहायता की व्यवस्था की जाएगी।

परियोजना प्रबंधन एजेंसी (पीएमए)

44. स्कीम को पीएमए के माध्यम से कार्यान्वित किया जाएगा जो सचिवालय सेवा, प्रबंधकीय और कार्यान्वयन सहयोग करने तथा भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा समय-समय पर सौंपे गए अन्य उत्तरदायित्वों के निर्वहन के प्रति उत्तदायी होगी। स्कीम के कार्यान्वयन संबंधी कार्यों के लिए पीएमए निम्नांकित के प्रति भी उत्तरदायी होगा:
- क) स्कीम के ऑनलाइन पोर्टल का विकास और अनुरक्षण।
 ख) ओईएम के पंजीकरण/मॉडल अनुमोदन हेतु आवेदन प्रसंस्करण।
 ग) स्कीम के अंतर्गत आर्थिक प्रोत्साहन संवितरण हेतु दावा पात्रता की जांच।
 घ) स्कीम की प्रगति और निष्पादन संबंधी डेटा का संकलन।
 ङ) स्कीम के कार्यान्वयन संबंधी कोई अन्य मामला।
45. उपभोक्ता जागरूकता सृजन और स्कीम संवर्धन हेतु आवश्यक होने पर भारी उद्योग मंत्रालय, उद्योग संघ और स्वैच्छिक संगठन आदि शिक्षा और प्रशिक्षण, प्रचार, व्यापारिक सम्मेलन, संगोष्ठी, सम्मेलन आदि के माध्यम से उपयुक्त आईईसी कार्यक्रम चलाएंगे।
46. यह निधि-सीमित स्कीम है। स्कीम के अंतर्गत कुल भुगतान स्कीम के परिव्यय अर्थात् 10,900 करोड़ रूपए तक सीमित रहेगी। स्कीम की अंतिम तिथि अर्थात् 31 मार्च, 2026 से पूर्व ही स्कीम की निधि अथवा इसके संगत उप-संघटकों के समाप्त हो जाने की स्थिति में स्कीम अथवा इसके संगत उप-संघटकों को तदनुसार समाप्त कर दिया जाएगा अर्थात् उसके बाद किसी दावे पर विचार नहीं किया जाएगा।

[मिसिल संख्या -01(01)/2024-एडआई(पार्ट-I)(29743)]

डॉ. हनीफ़ कुरैशी, अपर सचिव

संलग्नक-1

परियोजना कार्यान्वयन और स्वीकृति समिति (पीआईएससी) की संरचना

क्र. सं.	विवरण	पदनाम
1	सचिव, भारी उद्योग	अध्यक्ष
2	सीईओ, नीति आयोग	सदस्य
3	वित्तीय सलाहकार, भारी उद्योग	सदस्य
4	सचिव, डीपीआईआईटी	सदस्य
5	सचिव, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय	सदस्य
6	सचिव, आर्थिक कार्य विभाग	सदस्य
7	सचिव, विद्युत मंत्रालय	सदस्य
8	सचिव, नवीन एवं नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय	सदस्य
9	सचिव, पेट्रोलियम एवं प्राकृतिक गैस मंत्रालय	सदस्य
10	सचिव, आवासन एवं 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।

ईवी प्रौद्योगिकी परिभाषाएँ (उन्नत बैटरियों सहित)

क्र. सं.	ईवी प्रौद्योगिकी	प्रौद्योगिकी परिभाषा
1.	उन्नत बैटरियां	‘उन्नत बैटरी’ नई पीढ़ी की बैटरियों जैसे लिथियम पॉलीमर, 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 विकास के तहत या उपयोग में आने वाली अन्य समान रसायन का प्रतिनिधित्व करती है। इसके अलावा, इस बैटरी का विशिष्ट घनत्व कम से कम 70 डब्ल्यूएच/केजी और चक्र जीवन कम से कम 1000 चक्र होना चाहिए।
2.	इलेक्ट्रिक रीजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम	एकीकृत वाहन ब्रेकिंग सिस्टम जो ब्रेक लगाने के दौरान वाहन की गतिज ऊर्जा को विद्युत ऊर्जा में परिवर्तित करता है।
3.	इंजन ‘स्टॉप-स्टार्ट’ व्यवस्था	एक प्रणाली जिसके द्वारा वाहन के प्रणोदन के लिए आवश्यक कर्षण शक्ति के आधार पर परिचालन की स्थितियों में वाहन नियंत्रण इकाई द्वारा हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन में इंजन को चालू या बंद किया जाता है।
4.	ऑफ व्हीकल चार्जिंग (ओवीसी)	वाहन में रिचार्जबल ऊर्जा भंडारण प्रणाली (आरईईएसएस) में बाहरी चार्जिंग का प्रावधान है।
5.	बैटरी इलेक्ट्रिक व्हीकल (बीईवी)	ऐसा वाहन जो केवल इलेक्ट्रिक मोटर द्वारा संचालित होता है; जिसकी कर्षण ऊर्जा की आपूर्ति केवल वाहन में स्थापित कर्षण बैटरी द्वारा की जाती है; और जिसमें ‘इलेक्ट्रिक रीजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम’ होता है।
6.	हाइब्रिड इलेक्ट्रिक व्हीकल (एचईवी)	जैसा कि 6 नवंबर 2023 को केंद्रीय मोटर वाहन (नौवां संशोधन) नियम, 2023 [जीएसआर 823(ई)] या समय-समय पर यथा संशोधित नियम के नियम 125एम में परिभाषित किया गया है।
7.	स्ट्रॉन्ग हाइब्रिड इलेक्ट्रिक व्हीकल (एसएचईवी)	जैसा कि 6 नवंबर 2023 को केंद्रीय मोटर वाहन (नौवां संशोधन) नियम, 2023 [जीएसआर 823(ई)] या समय-समय पर यथा संशोधित नियम के नियम 125एम में परिभाषित किया गया है।
8.	प्लग-इन एचईवी (पीएचईवी)/ रेंज एक्सटेंडेड इलेक्ट्रिक व्हीकल (आरईईवी)	जैसा कि 6 नवंबर 2023 को केंद्रीय मोटर वाहन (नौवां संशोधन) नियम, 2023 [जीएसआर 823(ई)] या समय-समय पर यथा संशोधित नियम के नियम 125एम में परिभाषित किया गया है।

संलग्नक-3

पीएम ई-ड्राइव के तहत ईवी मॉडल (बसों के अलावा) के लिए निष्पादन और दक्षता पात्रता मानदंड

क्र. सं.	वाहन खंड	वाहन श्रेणी ^{*1}	वाहन मॉडल पात्रता मानदंड			
			न्यूनतम रेंज ^{*2} (किमी)	अधिकतम विद्युत ऊर्जा खपत ^{*2} (किलोवाट घंटे/100 किमी)	न्यूनतम अधिकतम गति ^{*3} (किमी/घंटा)	न्यूनतम त्वरण ^{*3} (m/s ²)
1	ई-दुपहिया	एल1 & एल2	80	7	40	0.65
2	ई-तिपहिया	ई-रिक्शा ^{*4, 5} और ई-कार्ट ^{*4, 5}	80	8	एनए	एनए
3	ई-तिपहिया	एल5	80	10	40	0.65
4	ई-एम्बुलेंस	अलग से सूचित किया जाएगा				
5	ई-ट्रक और अन्य उभरते ईवी	अलग से सूचित किया जाएगा				

नोट:

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

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

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

*4 सीएमवीआर, 1989 के तहत एल5 श्रेणी के अनुसार प्रकार अनुमोदन की आवश्यकताओं का अनुपालन करना होगा।

*5 ई-रिक्शा/ई-कार्ट को छोड़कर, सभी इलेक्ट्रिक वाहन अनिवार्य रूप से 'इलेक्ट्रिक रीजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम' से लैस होंगे।

पीएम ई-ड्राइव के तहत इलेक्ट्रिक बस श्रेणी वाहन मॉडल के लिए निष्पादन और दक्षता पात्रता मानदंड

क्र. सं.	वाहन खंड	वाहन श्रेणी*1	वाहन मॉडल पात्रता मानदंड					
			न्यूनतम रेंज *2	न्यूनतम रेंज *3	अधिकतम विद्युत ऊर्जा खपत *4 (केडब्ल्यूएच/100 किमी)	न्यूनतम अधिकतम गति *5 (किमी/घंटा)	न्यूनतम त्वरण *5 (m/s ²)	न्यूनतम ग्रेडेबिलिटी *5 (डिग्री)
1	ई-बस जिसकी लंबाई 9 मीटर और उससे कम हो	M3	140	120	100 से कम	70	0.8	9.7 (17%)
2	ई-बस जिसकी लंबाई 9 मीटर से अधिक और 12 मीटर तक हो	M3	140	120	140 से कम	70	0.8	9.7 (17%)

नोट:

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

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

*3 माप सकल वाहन भार (जीवीडब्ल्यू) और एचवीएसी/वीएसी (यदि वाहन में फिट किया गया हो) पर संचालन में किया जाएगा (24 ± 4 डिग्री सेल्सियस पर तापमान निर्धारित करें)।

*4 माप पीएम ई-ड्राइव पात्रता मूल्यांकन प्रक्रिया के अनुसार किया जाएगा।

*5 माप सकल वाहन भार (वीडब्ल्यू) पर किया जाएगा।

संलग्नक-4

वाहन खंडवार आर्थिक प्रोत्साहन/अनुदान, सहायता राशि प्रदान किये जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या और अन्य विवरण

क्र.सं.	वाहन खंड	सहायता राशि प्रदान किये जाने वाले वाहनों की सांकेतिक संख्या		वाहनों के लिए आर्थिक प्रोत्साहन *1		आर्थिक प्रोत्साहन का लाभ उठाने के लिए अधिकतम एक्स-फैक्ट्री मूल्य	भारी उद्योग मंत्रालय से कुल निधि सहायता
		वित्त वर्ष 2024-25	वित्त वर्ष 2025-26	वित्त वर्ष 2024-25	वित्त वर्ष 2025-26		
1	पंजीकृत ई-दुपहिया	10,64,000 *3	14,15,120	5,000 रुपये/ किलोवाॉट घंटे, प्रत्येक वाहन पर 10,000 रुपये की निर्धारित सीमा तक	2,500/ रुपये किलोवाॉट घंटे, प्रत्येक वाहन पर 5,000 रुपये की निर्धारित सीमा तक	1.5 लाख रुपये	1,772*2
2	पंजीकृत ई-रिक्शा और ई-कार्ट	43,371 *3	67,225	5,000/ रुपये किलोवाॉट घंटे, प्रत्येक वाहन पर 25,000 रुपये की निर्धारित सीमा तक	2,500 रुपये किलोवाॉट घंटे, प्रत्येक वाहन पर 12,500 रुपये की निर्धारित सीमा तक	2.5 लाख रुपये	192*2
3	पंजीकृत ई-तिपहिया L5	80,546 *3	1,24,846	5,000/ रुपये किलोवाॉट घंटे, प्रत्येक वाहन पर 50,000 रुपये की निर्धारित सीमा तक	2,500 रुपये किलोवाॉट घंटे, प्रत्येक वाहन पर 125,000 रुपये की निर्धारित सीमा तक	5 लाख रुपये	715*2
4	पंजीकृत ई-बसें	5,828	8,200	10,000 रु./ किलोवाॉट घंटे *4	10,000 रु./ किलोवाॉट घंटे *4	2 करोड़ रुपये	4,391
5	ई-एम्बुलेंस	अलग से अधिसूचित किया जाना है					500
6	ई-ट्रक और अन्य	अलग से अधिसूचित किया जाना है					500
इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए कुल							8,070

*1 तथापि, प्रति किलोवॉट घंटे आर्थिक प्रोत्साहन की प्रस्तावित राशि वाहन लागत में कमी के अनुसार समीक्षा के अध्यक्षीन है और तदनुसार इसे समय-समय पर अधिसूचित किया जाएगा। आर्थिक प्रोत्साहन ऊपर निर्दिष्ट के अनुसार या ई-तिपहिया/ई-तिपहाया के एक्स-फैक्ट्री मूल्य के 15%, इनमें से जो भी कम हो, तक सीमित होगा।

*2 ईएमपीएस-2024 स्कीम के तहत परिव्यय को पीएम ई-ड्राइव स्कीम के तहत परिव्यय में शामिल किया गया है।

*3 वित्त वर्ष 2024-25 में आर्थिक रूप से प्रोत्साहित किए जाने वाले ई-दुपहिया/ई-तिपहिया की अधिकतम संख्या (ईएमपीएस-2024 के तहत ई-दुपहिया/ई-तिपहिया सहित) इन नंबरों तक सीमित है। यदि वित्त वर्ष 2024-25 में ई-दुपहिया/ई-तिपहिया के लक्ष्य को पूरा नहीं किया जाता है, तो ऐसे अप्रयुक्त नंबर बाद के वर्ष में उपलब्ध होंगे।

*4 ई-बसों के लिए प्रति वाहन अधिकतम आर्थिक प्रोत्साहन नीचे दिए गए अनुसार या वाहन की लागत का 20% (सीईएसएल द्वारा खोजे गई कीमतों के अनुसार), इनमें से जो भी कम हो, होगा:

ई-बस साईज	प्रति ई-बस अधिकतम आर्थिक प्रोत्साहन
मानक बस की लंबाई >10 मीटर और <=12 मीटर	35,00,000 रूपये
मध्यम बस की लंबाई >8 मीटर और <=10 मीटर	25,00,000 रूपये
मिनी बस की लंबाई >6 मीटर और <=8 मीटर	20,00,000 रूपये

पीएम ई-ड्राइव के अंतर्गत पात्रता हेतु इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम (पीएमपी)

सं.	श्रेणी मद विवरण	ई- दुपहिया	ई-तिपहिया	ई- तिपहिया	ई-बसें
		L1 और L2	ई-रिक्शा और ई-कार्ट	L5	M2/M3
1	एचवीएसी	NA	NA	NA	E
2	इलेक्ट्रिक कंप्रेसर	NA	NA	NA	E
3	कनेक्टर्स के साथ पावर और कंट्रोल वायरिंग हार्नेस	A	A	A	E
4	एससीबी/सर्किट ब्रेकर/इलेक्ट्रिक सेफ्टी डिवाइस	A	A	A	E
5	एसी चार्जिंग इनलेट टाइप 2	NA	NA	NA	E
6	डीसी चार्जिंग इनलेट CCS2	NA	NA	NA	E
7	डीसी चार्जिंग इनलेट बीईवीसी डीसी 001	NA	NA	NA	NA
8	ट्रैक्शन बैटरी पैक	A*	A*	A*	E
9	व्हील रिम हब मोटर के साथ एकीकृत	E	B	B	E
10	डीसी-डीसी कनवर्टर	E	E	B	E
11	इलेक्ट्रॉनिक थ्रॉटल	E	E	E	E
12	वाहन कंट्रोल यूनिट	E	B	E	E*
13	ऑन-बोर्ड चार्जर (ई-दुपहिया के लिए ऑन बोर्ड चार्जर के बदले ऑफ-बोर्ड चार्जर दिया जा सकता है)	E	B	E	E
14	ट्रैक्शन मोटर	E	E	E	E*
15	ट्रैक्शन मोटर कंट्रोलर/इन्वर्टर	E	E	E	E*
16	इंट्रुमेंट पैनल	E	E	E	E
17	लाइटिंग: हेडलैंप, टेल लैंप, इंडिकेटर, इंटीरियर लैंप और फ्लैशर	E	A	A	A
18	बॉडी पैनल	E	A	A	A

टिप्पण: ट्रैक्शन बैटरी पैक को घरेलू स्तर पर इकट्ठा किया जाना है, जिसके लिए बैटरी सेल और संबंधित थर्मल और बैटरी प्रबंधन प्रणाली आयात की जा सकती है।

- अन्य सभी भाग, घटक, असेंबली या उप-असेंबली, जिनका ऊपर उल्लेख नहीं किया गया है, उन्हें घरेलू रूप से विनिर्मित और एकत्र किया जाना चाहिए। केंद्रीय मोटर यान नियमावली (CMVR) के तहत अधिसूचित सुरक्षा घटकों का परीक्षण, नियम 123 के तहत अधिसूचित परीक्षण एजेंसियों द्वारा किया जाना चाहिए।
- ऑफ-बोर्ड चार्जर के मामले में, इसे वाहन के एक्स-फैक्ट्री मूल्य में शामिल किया जाना है।

परिभाषाएं : लागू नहीं

कोड इलेक्ट्रिक वाहन भाग के स्वदेशीकरण की प्रभावी तिथि

A	01 अप्रैल 2019 से प्रभावी
A*	01 जुलाई 2019 से प्रभावी
B	01 अक्टूबर 2019 से प्रभावी
C	01 अप्रैल 2020 से प्रभावी
D	01 अक्टूबर 2020 से प्रभावी
E	01 अप्रैल 2021 से प्रभावी
E*	01 अप्रैल 2022 से प्रभावी
<p>आयातित स्रोत में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष आयात शामिल हैं। स्वदेशी स्रोत का अर्थ घरेलू रूप से विनिर्मित, एकत्र और किए गए परीक्षण से है। विनिर्माण का अर्थ केंद्रीय वस्तु और सेवा कर (सीजीएसटी) अधिनियम, 2017 में यथापरिभाषित रूप में होगा।</p>	

टिप्पण: ई-एम्बुलेंस, ई-ट्रक और अन्य नई उभरती इलेक्ट्रिक वाहन श्रेणियों के लिए पीएमपी को अलग से अधिसूचित किया जाएगा।

संलग्नक-6

पीएम ई-डाइव के तहत पात्रता हेतु इलेक्ट्रिक वाहन पब्लिक चार्जिंग स्टेशनों के लिए चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम (पीएमपी)

क्र.सं.	मद विवरण	कार्यान्वयन तिथियां
1	चार्जर एनक्लोजर/पैनल/गैसकेट	A
2	इंटरनल वायरिंग हारनेस	A
3	आईएस/आईईसी 60309 कनेक्टर	A
4	सॉफ्टवेयर/ओसीपीपी और सीएमएस के लिए मोबाइल एप्लिकेशन (केंद्रीय सर्वर)	A
5	सहायक बिजली की आपूर्ति, एसएमपीएस	E
6(क)	एसी ऊर्जा मीटर	B
6(ख)	डीसी ऊर्जा मीटर	E
7(क)	आरएफआईडी	B
7(ख)	एचएमआई डिस्प्ले	E
8	इनपुट स्विचगियर्स जैसे आरसीडी, फ़्यूज़, एसपीडी, एमसीबी, एमपीसीबी, आदि	B
9(क)	आउटपुट स्विचगियर - एसी कांट्रैक्टर्स	B
9(ख)	आउटपुट स्विचगियर जैसे डीसी कांट्रैक्टर्स, रिले, वोल्टेज/करंट आइसोलेटर, फ़्यूज़, आदि।	E
10(क)	चार्जिंग गन - टाइप 2	C
10(ख)	भारत डीसी 001, सीसीएस, सीएएडीएमओ, आदि जैसी चार्जिंग गन।	D
11	चार्जर कंट्रोलर्स: ईवी, चार्ज कंट्रोल, बैकएंड कम्युनिकेशन और अन्य कार्यों के साथ	D

	कम्युनिकेशन के लिए इलेक्ट्रॉनिक कंट्रोलर्स।	
12	पावर इलेक्ट्रॉनिक्स/पावर मॉड्यूल (एसी से डीसी कन्वर्टर)	E
<p>चार्जर विनिर्माता निम्नलिखित का पालन करेंगे:</p> <ul style="list-style-type: none"> उपर्युक्त कार्यान्वयन तिथियों के अनुसार पीएमपी का अनुपालन करने के लिए चार्जर। ईवी चार्जर के विनिर्माण में घरेलू मूल्यवर्धन (डीवीए) का न्यूनतम 50 (%) प्रतिशत, अंतिम कार्यान्वयन तिथि अर्थात् 1 दिसंबर 2024 से प्रभावी होगा। % घरेलू मूल्यवर्धन = [(उत्पाद का एक्स-फैक्ट्री मूल्य (जीएसटी के बाद निवल) - (ऋणात्मक) आयात सामग्री अर्थात् अंतिम उत्पाद में आयात शुल्क सहित सभी आयातित घटकों या सामग्रियों के एफओबी मूल्य का योग)/उत्पाद का एक्स-फैक्ट्री मूल्य (जीएसटी के बाद निवल)] x 100। <p>उपर्युक्त दावों को कंपनी के सांविधिक लेखापरीक्षक द्वारा प्रमाणित लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों और सहायक दस्तावेजों द्वारा समर्थित किया जाएगा और भारी उद्योग मंत्रालय की परीक्षण एजेंसी द्वारा सत्यापित किया जाएगा।</p>		
परिभाषाएं:		
कोड	पुर्जों के स्वदेशीकरण की प्रभावी तिथि	
A	01 दिसंबर 2021 से प्रभावी	
B	01 जुलाई 2022 से प्रभावी	
C	01 जनवरी 2023 से प्रभावी	
D	01 जून 2024 से प्रभावी	
E	01 दिसंबर 2024 से प्रभावी	
<p>आयातित स्रोत में प्रत्यक्ष और अप्रत्यक्ष आयात शामिल हैं।</p> <p>स्वदेशी स्रोत का अर्थ घरेलू रूप से विनिर्मित, एकत्र और किए गए परीक्षण से है।</p> <p>विनिर्माण का अर्थ केंद्रीय वस्तु और सेवा कर (सीजीएसटी) अधिनियम, 2017 में यथापरिभाषित रूप में होगा।</p>		

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES

NOTIFICATION

New Delhi, the 29th September, 2024

S.O. 4259(E).— PM Electric Drive Revolution in Innovative Vehicle Enhancement (PM E-DRIVE) Scheme.

Background:

- 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 ₹795 crore. FAME-I was initially approved for a period of 2 years, commencing from 1st April 2015. The scheme was subsequently extended up to 31st March 2019 with an enhancement in outlay from ₹795 crore to ₹895 crore.
- After review of the phase I, DHI formulated Phase II of the scheme (FAME-II) with an outlay of ₹10,000 crore which was subsequently enhanced to ₹11,500 crore for the period from 1st April, 2019 to 31st March 2024.
- Thereafter, to maintain continuity of support for electric two wheelers (e-2Ws) and electric three wheelers (e-3Ws), MHI launched the Electric Mobility Promotion Scheme 2024 (EMPS-2024) with

an outlay of ₹500 crore, which was subsequently enhanced to ₹778 crore, for the period from 1st April 2024 till 30th September 2024.

4. Further, after review of FAME-II and EMPS-2024, Ministry of Heavy Industries (MHI) formulated PM Electric Drive Revolution in Innovative Vehicle Enhancement (PM E-DRIVE) scheme (“the Scheme”) with the approval of the Union Cabinet as per the scheme parameters given in subsequent paragraphs. The number of vehicles and the expenditure under EMPS-2024 is subsumed under the number of vehicles and outlay of PM E-DRIVE Scheme.

Scheme Parameters: General:

5. The PM E-DRIVE Scheme, with an outlay of ₹10,900 crore, shall be implemented from 1st October 2024 to 31st March 2026, for faster adoption of electric vehicles (EVs), setting up of charging infrastructure and development of EV manufacturing eco-system in the country. Further, EMPS-2024 being implemented for the period from 1st April 2024 to 30th September 2024 is subsumed under this Scheme.

Components of the Scheme

6. The scheme is proposed to be implemented through the following components:
- Subsidies: Demand incentives for e-2W, e-3W, e-ambulances, e-trucks & other new emerging EV categories,
 - Grants for creation of capital assets: e-buses, establishment of network of charging stations & upgradation of testing agencies identified under this Scheme, and
 - Administration of Scheme including IEC (Information, Education & Communication) activities and fee for project management agency (PMA).
7. 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.
8. 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

9. The breakup of fund allocation year wise, component-wise, for the Scheme’s duration is given below:

Table 1: Indicative year-wise component-wise fund allocation

(₹ in crore)

S. No.	Component/ category of vehicles	FY 2024-25	FY 2025-26	Total outlay
1	e-2W	1,064	708	1,772* ¹
2.	e-3W: registered e-rickshaws & e-carts	108	84	192* ¹
3.	e-3W: L5	403	312	715* ¹
4.	e-ambulances	273	227	500
5.	e-trucks & other emerging	150	350	500

S. No.	Component/ category of vehicles	FY 2024-25	FY 2025-26	Total outlay
	EVs			
Sub-total for Demand Incentive (₹ crore)		1,998	1,681	3,679
6.	e-Bus	1,824	2,567	4,391
7.	EV PCS	900	1,100	2,000
8.	Upgradation of testing agencies	300	480	780
Sub-total for Grants for creation of capital assets		3,024	4,147	7,171
9.	Admin Expenses	25	25	50 ^{*1,*2}
Total for PM E-DRIVE		5,047	5,853	10,900^{*3}

*1 Outlay of EMPS-2024 is subsumed under this outlay.

*2 Admin Expenses include (i) Fees for knowledge partners & technical expertise including development of Scheme portal: ₹35 crore, and (ii) IEC activities, events, exhibitions, roadshows, etc.: ₹15 crore.

*3 OEMs are given 120 days to file claims and there is a high lead time for delivery of e-buses, e-ambulances, e-trucks, upgradation of testing agencies and setting up of charging infrastructure. Therefore, some claims of FY 2024-25 and FY 2025-26 will be settled during the later years.

Project Implementation and Sanctioning Committee (PISC)

10. An inter-ministerial empowered committee viz. PISC headed by Secretary (Heavy Industries) is constituted for overall monitoring, sanctioning and implementation of PM E-DRIVE as well as to remove any obstacles/ difficulties that may arise in the implementation stage. The composition of the committee is given in [Annexure-1](#).
11. The PISC shall have the power to:
 - i. 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 ₹ 10,900 crore.
 - ii. Downward revision of rates of demand incentive, as required, enabling incentivisation of a higher number of vehicles.
 - iii. Increase the number of e-buses to be supported under the Scheme, in case lower rates are discovered for e-buses.
 - iv. Quantum of financial support for setting up of charging infrastructure.
 - v. Inclusion of e-ambulances, e-trucks (including new generation EVs), decide their testing parameters, incentive rates and laying down guidelines for the same.
 - vi. Approve the guidelines for upgradation of testing agencies and sanction funds for the same.

- vii. The allocation of e-buses, charging infrastructure and testing agencies will not be reduced from the funds earmarked for them. The principle of fungibility does not apply to these components and funds will lapse if there is no offtake under these segments.

Eligibility

12. 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-2](#)) and satisfying performance criteria as in [Annexure-3](#) will only be eligible under the Scheme.
13. 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-4](#). Ex-factory price shall mean “price of the vehicle at the factory gate before applicable taxes”.
14. 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-4](#). In case of e-2W/e-3W, the number of vehicles to be incentivised in FY 2024-25, inclusive of vehicles to be incentivised in EMPS-2024, shall be restricted to the numbers mentioned in Annexure-4. In case the target for e-2W/e-3W in FY 2024-25 is not met then such unutilized amount shall be available for utilization in the subsequent year.

Demand incentive

15. 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. For individual cases, an e-Voucher will be generated post Aadhaar e-KYC authentication using face modality through PM E-DRIVE app. For non-individual buyers, e-Voucher will be generated using PM E-DRIVE portal. This e-Voucher shall be used to avail the demand incentive.
16. Following categories of vehicles will be eligible for demand incentive:
- Two Wheelers (electric) (e-2W)
 - Three-wheeler (electric) including registered e-rickshaws & e-carts and L5 (e-3W)
 - e-ambulances (electric, plug in hybrid & strong hybrid)
 - e-trucks and other new emerging EV categories.
17. 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 in e-3W, e-trucks and other new emerging EV categories. However, in addition to commercial use, privately or corporate owned and registered e-2W will also be eligible under the Scheme. Eligible beneficiaries for e-ambulances shall be decided in consultation with Ministry of Health and Family Welfare (MoHFW).
18. It is proposed to extend a demand incentive of ₹5,000 per kWh in FY 2024-25 and of ₹2,500 per kWh in FY 2025-26 for e-2W and e-3W categories. The number of vehicles to be supported and upper cap on incentive per vehicle is specified in [Annexure-4](#). The incentive for e-2W/ e-3W shall be further capped at 15% of ex-factory price.
19. Aggregation may also be adopted for bringing the upfront cost of e-3W at an affordable level. Details will be worked out by Convergence Energy Services Limited (CESL) for implementation.
20. Details for e-ambulances including their numbers, eligible beneficiaries, maximum subsidy, performance criteria, etc. will be notified separately based on consultation with MoHFW, MoRTH, state governments, testing agencies and other stakeholders. Only those e-ambulances will be eligible for incentives which meet the standards approved by MoHFW.

21. The relevant details for e-trucks & other new emerging EV categories including number of vehicles to be supported, maximum subsidy, performance criteria, etc. will be notified separately based on consultation with relevant stakeholders. In the case of e-trucks, incentive will be provided only against furnishing scrapping certificate issued by MoRTH authorised registered vehicle scrapping facility(ies) (RVSF) for ICE trucks of equal or higher gross vehicle weight (GVW). Transferability of RVSF scrapping certificate shall be as per norms of MoRTH. A monitoring system to confirm the scrapping certificate will be put in place.

e-buses:

22. The Scheme envisages an outlay of ₹4,391 crore for roll out of 14,028 e-buses. Only e-buses with ex-factory price less than ₹2 crore will be incentivised under this Scheme. It is proposed to extend a uniform grant of ₹10,000 per kWh for both the years. The size of the e-buses and maximum incentive per e-bus is as follows:

Table 2: Size and maximum incentive per e-bus

e-bus size	Maximum Incentive/ e-bus
Standard bus, length >10m & <=12m	₹ 35,00,000
Midi bus, length >8m & <=10 m	₹ 25,00,000
Mini bus, length >6m & <=8 m	₹ 20,00,000

23. The e-bus grant will be lowest of the following:
- ₹10,000 multiplied by battery capacity measured in kWh
 - Maximum incentive according to size of bus, as per table no. 2 above.
 - 20% of cost of e-bus according to the price discovered through competitive bidding by CESL.
24. In case lower rates are discovered for buses, the number of buses to be supported under the Scheme may be increased by the PISC within the proposed outlay of ₹4,391 crore for e-buses.
25. Nine cities with population of more than 40 lakh viz. Mumbai, Delhi, Bangalore, Hyderabad, Ahmedabad, Chennai, Kolkata, Surat, and Pune will be targeted initially. Roll out of inter-city/ inter-state e-buses shall also be considered in consultation with state governments and other stakeholders.
26. Support for e-buses will be provided through State/ city transport undertakings (STUs) on operational expenditure (OPEX)/ gross cost contract (GCC) model. Procurement of e-buses on aggregation model through competitive bidding shall continue to be done by CESL.
27. The grant for e-buses will be released to STUs as per the following milestones:

Table 3: Milestones for release of payment for e-buses

Instalment No.	Milestones for release of instalment	Percentage of support to be released by MHI
1	After the issue of supply order and signing of agreement by STU with selected bidders; as mobilization advance	20%
2	On commencement of commercial operation of e-buses	30%
3	After 6 months of successful commercial operation of e-buses	25%
4	After 18 months of successful commercial operation of e-buses	25%

28. Procurement and operation of buses by STUs in unique geographies like hilly and north-eastern states, island territories, coastal regions, etc. on non-OPEX model can also be considered by MHI.
29. While allocating buses to cities/states, first preference shall be given to those number of buses of cities/states, which are being procured after scrapping old STU buses, through authorised RVSFs following the MoRTH Vehicle Scrapping Scheme guidelines. A monitoring system to confirm the scrapping certificate will be put in place.

Charging infrastructure:

30. The Scheme envisages support of ₹2,000 crore for setting up of adequate public charging infrastructure for various categories of vehicles to instil confidence amongst EV users. This will be implemented through involvement of Central ministries/ authorities, State Governments, Central Public Sector Enterprises (CPSEs), etc. In addition to setting up EV charging infrastructure within city limits, the Scheme also envisages selected inter-city/ inter-state highways to be made EV ready. Routes for setting up chargers on highways will be identified in consultation with MoRTH and other stakeholders.
31. The quantum of financial support, benchmark prices, number of guns & other technical parameters for setting up of charging infrastructure, including support for upstream infrastructure (behind the meter), shall be determined by PISC in consultation with Ministry of Power (MoP) and other stakeholders.
32. Flexibility of funding for establishment of charging infrastructure, to the extent of 100% of cost (including upstream power infrastructure) of the project, may be made available for promoting electric mobility.
33. All these charging infrastructures will be established as per Ministry of Power (MoP) guidelines issued vide No. 12/2/2018-EV dated 17th September 2024 on the subject “Guidelines for Installation and Operation of Electric Vehicle Charging Infrastructure-2024” and as amended from time to time.
34. Projects for charging infrastructure may also include infrastructure projects required for extending electrification for running of vehicles like pantograph charging, flash charging, etc. Inter-linking of renewable energy sources with charging infrastructure, smart grid, use of ICT, etc. shall be encouraged.

Support to Testing agencies:

35. The testing agencies are a key element for testing of EVs under CMVR and PM E-DRIVE Scheme. They were geared towards testing ICE vehicles. In view of the increase in the number of EVs to be tested, there is a need to upgrade the facilities. A provision of ₹780 crore in this regard has been made under the Scheme. The guidelines for sanction of assistance to the testing agencies under MHI will be issued separately.

Administration of Scheme including IEC

36. For smooth operation & implementation of PM E-DRIVE Scheme, 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 ₹50 crore is proposed.

Phased Manufacturing Programme (PMP)

37. Under the FAME-II scheme, PMP was implemented and manufacturers were obligated to follow the PMP outlining the localization of EV components over time. PMP for EVs as per [Annexure-5](#) will have to be followed by OEMs to be eligible for support under PM E-DRIVE. Similarly, PMP for EV charging infrastructure/ public charging stations as per [Annexure-6](#), will have to be followed for eligibility under this Scheme. However, MHI may amend PMP, keeping in view the evolution of EV ecosystem.
38. This is a demand side Scheme and incentive/ grant payable 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:

39. 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.
40. Each vehicle model needs to satisfy minimum technical eligibility criteria with regard to performance and efficiency of vehicles as provided at Annexure-3 and get it type approved as per prescribed / standard test procedure at the recognised testing agencies as notified under the Rule 126 of CMVR. Technical eligibility criteria for e-ambulances, e-trucks and other new emerging EV categories viz. range, electricity consumption, speed, acceleration, etc. will be notified separately. Further, e-ambulances will be required to meet the standards as may be required by MoHFW.
41. 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-5](#) as amended from time to time;
 - meet provisions contained in CMVR in terms of type approval, classification, categorization, definition, road worthiness, registration, etc.;
 - obtain certificate of PM E-DRIVE 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 the 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
e-ambulances	<i>To be notified separately</i>
e-buses	As per CESL's request for proposal (RFP)
e-trucks & other new emerging EVs	<i>To be notified separately</i>

- be fitted with suitable monitoring devices in e-3W, e-ambulance, e-bus and e-truck (& other new emerging EVs) to know the mileage of vehicles for determining the total fuel savings on a real time basis;
- should have such branding which shall indicate that it has been purchased under the Scheme. The branding details shall be provided by MHI.

Disbursement of Demand Incentives

42. The demand incentive shall be disbursed through an e-enabled framework and mechanism setup under MHI. An authenticated e-Voucher will be generated at the time of sale and will be used to avail the demand incentive. The manufacturers of vehicles (OEMs or Original Equipment Manufacturers) will submit their claims for reimbursement of demand incentive regularly to MHI for settlement. Detailed guidelines for reimbursement of claim will be issued separately.

Scheme operationalization

43. 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)

44. 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.
 - Compilation of data regarding progress and performance of the Scheme.
 - Any other matter pertaining to implementation of the Scheme.
45. 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.
46. This is a fund limited Scheme. Total payout under the Scheme shall be limited to the scheme outlay of ₹10,900 crore. In case the funds for the Scheme or its relevant sub-components are exhausted prior to the terminal date of the Scheme i.e. 31st March 2026, then the Scheme or its relevant sub-components will be closed accordingly i.e. no further claims will be entertained.

[F.No.01(01)/2024-AEI (Part-I)(29743)]

Dr. HANIF QURESHI, Addl. Secy

Annexure-1

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.

EV Technology Definitions (including Advanced Batteries)

Sr. No.	EV Technology	Technology Definition
1.	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>
2.	Electric Regenerative Braking System	An integrated vehicle braking system which provides for the conversion of vehicle kinetic energy into electrical energy during braking.
3.	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.
4.	Off Vehicle Charging (OVC)	Rechargeable Energy Storage System (ReESS) in the vehicle has a provision for external charging.
5.	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’.
6.	Hybrid Electric Vehicle (HEV)	As defined in Rule 125M of Central Motor Vehicles (Ninth Amendment) Rules, 2023 [GSR823(E)] dated 6 th November 2023 or as amended from time to time.
7.	Strong Hybrid Electric Vehicle (SHEV)	As defined in Rule 125M of Central Motor Vehicles (Ninth Amendment) Rules, 2023 [GSR823(E)] dated 6 th November 2023 or as amended from time to time.
8.	Plug-in HEV (PHEV)/ Range Extended Electric Vehicle (REEV)	As defined in Rule 125M of Central Motor Vehicles (Ninth Amendment) Rules, 2023 [GSR823(E)] dated 6 th November 2023 or as amended from time to time.

Performance & Efficiency Eligibility Criteria for EV Models (other than buses) under PM E-DRIVE

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
4	e-ambulances	To be notified separately				
5	e-trucks & other emerging EVs	To be notified separately				

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'.

Performance & Efficiency Eligibility Criteria for Electric Bus Category Vehicle Model under PM E-DRIVE

Sr. No.	Vehicle Segment	Vehicle Category ^{*1}	Vehicle Model Eligibility Criteria					
			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/ VAC (if fitted in the vehicle) in operation (set temperature 24 ± 4 deg C)

*4 Measurement shall be carried out as per PM E-DRIVE Eligibility Assessment Procedure

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

Annexure-4

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

Sr. No.	Vehicle segment	Indicative number of vehicles to be supported		Incentive for vehicles*1		Maximum Ex-factory price to avail incentive	Total fund support from MHI	
		FY 2024-25	FY 2025-26	FY 2024-25	FY 2025-26			(₹ crore)
1	Registered e-2 wheelers	10,64,000 *3	14,15,120	₹5,000/ kWh, capped at ₹10,000 per vehicle	₹2,500/ kWh, capped at ₹5,000 per vehicle	₹1.5 lakh	1,772*2	
2	Registered e-Rickshaws & e-Cart	43,371 *3	67,225	₹5,000/ kWh, capped at ₹25,000 per vehicle	₹2,500/ kWh, capped at ₹12,500 per vehicle	₹2.5 lakh	192*2	
3	Registered e-3 wheelers L5	80,546 *3	1,24,846	₹5,000/ kWh, capped at ₹50,000 per vehicle	₹2,500/ kWh, capped at ₹25,000 per vehicle	₹5 lakh	715*2	
4	Registered e-buses	5,828	8,200	₹10,000/ kWh *4	₹10,000/ kWh *4	₹2 crore	4,391	
5	e-ambulances	To be notified separately						500

6	e-trucks & other emerging EVs	To be notified separately	500
Total for EVs			8,070

*1 The proposed amount of incentive per kWh is, however, subject to review as per the reduction in vehicle cost and would be notified accordingly from time to time. The incentive shall be limited to as specified above or 15% of ex-factory price of e-2W/ e-3W, whichever is lower.

*2 The outlay under EMPS-2024 is subsumed within the outlay under PM E-DRIVE.

*3 The maximum number of e-2W/ e-3W to be incentivised in FY2024-25 (inclusive of e-2W/e-3W under EMPS-2024) is capped at these numbers. In case target for e-2W/e-3W is not met in FY2024-25, then such utilised numbers shall be available in the subsequent year.

*4 For e-buses maximum incentive per vehicle shall be as provided below or 20% of cost of vehicle (as per prices discovered by CESL), whichever is lower:

e-bus size	Maximum Incentive/ e-bus
Standard bus, length >10m & <=12m	₹ 35,00,000
Midi bus, length >8m & <=10 m	₹ 25,00,000
Mini bus, length >6m & <=8 m	₹ 20,00,000

Annexure-5

Phased Manufacturing Programme (PMP) for Electric Vehicles for eligibility under PM E-DRIVE.

No	Category Item Description	e-2W	e-3W	e-3W	e-buses
		L1 & L2	E-Rickshaw & E-Cart	L5	M2/M3
1	HVAC	NA	NA	NA	E
2	Electric Compressor	NA	NA	NA	E
3	Power and control wiring harness along with connectors	A	A	A	E
4	MCB/Circuit breakers/electric safety device	A	A	A	E
5	AC Charging inlet Type 2	NA	NA	NA	E
6	DC Charging inlet CCS2	NA	NA	NA	E
7	DC charging inlet BEVC DC 001	NA	NA	NA	NA
8	Traction battery pack	A*	A*	A*	E
9	Wheel rim integrated with Hub motor	E	B	B	E
10	DC – DC converter	E	E	B	E
11	Electronic Throttle	E	E	E	E
12	Vehicle control unit	E	B	E	E*

13	On Board Charger (For e-2W off-board charger may be provided in lieu of on-board charger)	E	B	E	E
14	Traction Motor	E	E	E	E*
15	Traction Motor controller / Inverter	E	E	E	E*
16	Instrument Panel	E	E	E	E
17	Lighting: Headlamp, Tail lamp, Indicators, Interior Lamp & Flasher	E	A	A	A
18	Body Panel	E	A	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 : NA – Not Applicable

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.

Note: PMP for e-ambulances, e-trucks and other new emerging EV categories will be notified separately.

Annexure-6

Phased Manufacturing Programme (PMP) for EV Public Charging Stations for eligibility under PM E-DRIVE.

Sr. No.	Item Description	Implementation dates
1	Charger Enclosure / Panels /Gasket	A

2	Internal Wiring harness	A
3	IS/IEC 60309 connector	A
4	Software / Mobile Application for OCPP and CMS (Central server)	A
5	Auxiliary Power Supply, SMPS	E
6(a)	AC Energy Meter	B
6(b)	DC Energy Meter	E
7(a)	RFID	B
7(b)	HMI /Display	E
8	Input Switchgears like RCD, Fuses, SPD, MCB, MPCB, etc.	B
9(a)	Output Switchgear - AC Contactors	B
9(b)	Output Switchgears like DC Contactors, Relays, Voltage/current isolator, Fuses, etc.	E
10(a)	Charging Gun - Type 2	C
10(b)	Charging Guns like Bharat DC 001, CCS, CHAdeMO, etc.	D
11	Charger controllers: Electronic controllers for communication with EV, charge control, backend communication and other functions.	D
12	Power Electronics / Power modules (AC to DC Convertor)	E

The Charger Manufacturers shall comply with the following:

- Charger to comply PMP as per implementation dates above.
- The minimum of 50 (%) percentage of domestic value addition (DVA) in manufacturing of EV Charger with effect from the date of last implementation date i.e. 1st December 2024.
- % Domestic value addition = [(Ex-factory price of the product (Net of GST)- (minus) Import content i.e. sum of FOB value of all imported components or materials in the final product including import duties) / Ex-factory price of the product (Net of GST)] x 100.

The above claims shall be supported by audited financial statements & supporting documents, as certified by the statutory auditor of the company and the same shall be verified by the testing agency of MHI.

Definitions:

Code	Effective date of indigenization of parts
A	w.e.f. 1 st December 2021
B	w.e.f. 1 st July 2022
C	w.e.f. 1 st January 2023
D	w.e.f. 1 st June 2024
E	w.e.f. 1 st December 2024

Imported sources include direct as well as indirect imports.

Indigenous sources imply domestically manufactured, assembled and tested.

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