**关于进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知**

财建〔2019〕138号

各省、自治区、直辖市、计划单列市财政厅（局）、工业和信息化主管部门、科技厅（局、委）、发展改革委：

　　为支持新能源汽车产业高质量发展，做好新能源汽车推广应用工作，现将进一步完善新能源汽车推广应用财政补贴政策有关事项通知如下：

　　一、优化技术指标，坚持“扶优扶强”

　　按照技术上先进、质量上可靠、安全上有保障的原则，适当提高技术指标门槛，保持技术指标上限基本不变，重点支持技术水平高的优质产品，同时鼓励企业注重安全性、一致性。主要是：稳步提高新能源汽车动力电池系统能量密度门槛要求，适度提高新能源汽车整车能耗要求，提高纯电动乘用车续驶里程门槛要求。具体见附件。

　　二、完善补贴标准，分阶段释放压力

　　根据新能源汽车规模效益、成本下降等因素以及补贴政策退坡退出的规定，降低新能源乘用车、新能源客车、新能源货车补贴标准，促进产业优胜劣汰，防止市场大起大落。

　　三、完善清算制度，提高资金效益

　　从2019年开始，对有运营里程要求的车辆，完成销售上牌后即预拨一部分资金，满足里程要求后可按程序申请清算。政策发布后销售上牌的有运营里程要求的车辆，从注册登记日起2年内运行不满足2万公里的不予补助，并在清算时扣回预拨资金。

　　四、营造公平环境，促进消费使用

　　从2019年起，符合公告要求但未达到2019年补贴技术条件的车型产品也纳入推荐车型目录。地方应完善政策，过渡期后不再对新能源汽车（新能源公交车和燃料电池汽车除外）给予购置补贴，转为用于支持充电（加氢）基础设施“短板”建设和配套运营服务等方面。如地方继续给予购置补贴的，中央将对相关财政补贴作相应扣减。

　　五、强化质量监管，确保车辆安全

　　进一步加强安全性和一致性监管，由行业主管部门加快建立产品安全监控和“一致性”抽检常态机制。对由于产品质量引发重大安全事故，或经有关部门认定存在重大质量缺陷的车型，暂停或取消推荐车型目录，并相应暂缓或取消财政补贴。

　　本通知从2019年3月26日起实施，2019年3月26日至2019年6月25日为过渡期。过渡期期间，符合2018年技术指标要求但不符合2019年技术指标要求的销售上牌车辆，按照《财政部 科技部 工业和信息化部 发展改革委关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2018〕18号）对应标准的0.1倍补贴，符合2019年技术指标要求的销售上牌车辆按2018年对应标准的0.6倍补贴。过渡期期间销售上牌的燃料电池汽车按2018年对应标准的0.8倍补贴。燃料电池汽车和新能源公交车补贴政策另行公布。

　　建立惩罚机制、破除地方保护、监管管理等其它相关规定继续按财政部、科技部、工业和信息化部、发展改革委《关于调整新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2016〕958号）、《关于新能源汽车推广应用审批责任有关事项的通知》（财建〔2016〕877号）、《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》（财建〔2015〕134号）以及《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2018〕18号）等有关文件执行。

　　附件：新能源汽车推广补贴方案及产品技术要求

　　 财政部 工业和信息化部 科技部 发展改革委

　　 2019年3月26日

**附件：**

**新能源汽车推广补贴方案及产品技术要求**

一、新能源乘用车补贴标准和技术要求

**（一）新能源乘用车补贴标准。**

单位：万元

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| 车辆类型 | 纯电动续驶里程R(工况法、公里) | | |
| 纯电动乘用车 | 250≤R＜400 | R≥400 | R≥50 |
| 1.8 | 2.5 | / |
| 插电式混合动力乘用车（含增程式） | / | | 1 |
| 1.纯电动乘用车单车补贴金额=Min{里程补贴标准，车辆带电量×550元}×电池系统能量密度调整系数×车辆能耗调整系数。  2.对于非私人购买或用于营运的新能源乘用车，按照相应补贴金额的0.7倍给予补贴。 | | | |

**（二）新能源乘用车技术要求。**

1. 纯电动乘用车30分钟最高车速不低于100km/h。

2. 纯电动乘用车工况法续驶里程不低于250 km。插电式混合动力乘用车（含增程式）工况法续驶里程不低于50 km。

3. 纯电动乘用车动力电池系统的质量能量密度不低于125Wh/kg，125（含）-140Wh/kg的车型按0.8倍补贴，140（含）-160Wh/kg的车型按0.9倍补贴，160Wh/kg及以上的车型按1倍补贴。

4. 根据纯电动乘用车能耗水平设置调整系数。纯电动乘用车整车能耗比《关于调整完善新能源汽车推广应用财政补贴政策的通知》（财建〔2018〕18号）规定门槛提高10%（含）-20%的车型按0.8倍补贴，提高20%（含）-35%的车型按1倍补贴，提高35%（含）以上的车型按1.1倍补贴。

5. 工况法纯电续驶里程低于80km的插电式混合动力乘用车B状态燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与现行的常规燃料消耗量国家标准中对应限值相比小于60%，比值介于55%（含）-60%之间的车型按0.5倍补贴，比值小于55%的车型按1倍补贴。工况法纯电续驶里程大于等于80km的插电式混合动力乘用车，其A状态百公里耗电量应满足纯电动乘用车2019年门槛要求。

二、新能源客车补贴标准和技术要求

**（一）新能源客车补贴标准。**具体如下：

| **车辆**  **类型** | **中央财政补贴标准（元/kWh）** | **中央财政补贴调整系数** | | | **中央财政单车补贴上限（万元）** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| **6<L≤8m** | **8＜L≤10m** | **L>10m** |
| 非快充类纯电动客车 | **500** | 单位载质量能量消耗量（Wh/km·kg） | | | 2.5 | 5.5 | 9 |
| 0.19（含）-0.17 | 0.17（含）-0.15 | 0.15及以下 |
| 0.8 | 0.9 | 1 |
| 快充类纯电动客车 | **900** | 快充倍率 | | | 2 | 4 | 6.5 |
| 3C－5C（含） | 5C－15C（含） | 15C以上 |
| 0.8 | 0.9 | 1 |
| 插电式混合动力（含增程式）客车 | **600** | 节油率水平 | | | 1 | 2 | 3.8 |
| 60%－65%（含） | 65%－70%（含） | 70%以上 |
| 0.8 | 0.9 | 1 |
| * 单车补贴金额=Min{车辆带电量×单位电量补贴标准；单车补贴上限}×调整系数（包括：单位载质量能量消耗量系数、快充倍率系数、节油率系数） | | | | | | | |

**（二）新能源客车技术要求。**

1. 非快充类纯电动客车单位载质量能量消耗量（Ekg）不高于0.19Wh/km·kg，电池系统能量密度不低于135Wh/kg，续驶里程不低于200公里（等速法）。计算Ekg值所需的附加质量按照《关于2016-2020年新能源汽车推广应用财政支持政策的通知》（财建〔2015〕134号）执行，能量消耗率按《电动汽车能量消耗率和续驶里程试验方法》（GB/T 18386-2017）测试（新能源货车也按此计算）。

2. 快充类纯电动客车快充倍率要高于3C。

3. 插电式混合动力客车（含增程式）节油率水平要高于60%。对于燃用气体燃料的插电式混合动力客车，以油电混合动力客车为基准按照一定比例进行折算。插电式混合动力客车（含增程式）纯电续驶里程不低于50公里（等速法）。

4. 取消新能源客车电池系统总质量占整车整备质量比例（m/m）不高于20%的门槛要求。

三、新能源货车补贴标准和技术要求

**（一）新能源货车补贴标准。**具体如下：

| **车辆**  **类型** | **中央财政补贴标准（元/kWh）** | **中央财政单车补贴上限（万元）** | | |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **N1类** | **N2类** | **N3类** |
| 纯电动货车 | **350** | 2 | 5.5 | |
| 插电式混合动力（含增程式）货车 | **500** | — | — | 3.5 |
|
|
| 根据GB/T 15089-2001，N1类指最大设计总质量不超过3500kg的载货汽车;N2类指最大设计总质量超过3500kg,但不超过12000kg的载货汽车；N3类指最大设计总质量超过12000kg的载货汽车。 | | | | |

**（二）新能源货车技术要求。**

1. 纯电动货车装载动力电池系统能量密度不低于125Wh/kg。

2. 纯电动货车单位载质量能量消耗量（Ekg）不高于0.30Wh/km·kg。作业类纯电动专用车吨百公里电耗（按试验质量）不超过8kWh。

3. 插电式混合动力货车（含增程式）燃料消耗量（不含电能转化的燃料消耗量）与现行的常规燃料消耗量国家标准中对应限值相比小于60%。

4. 纯电动货车续驶里程不低于80公里。插电式混合动力货车（含增程式）纯电续驶里程不低于50公里。