

财 政 部
工业和信息化部
科 技 部
发 展 改 革 委

文件

财建〔2018〕18号

财政部 工业和信息化部 科技部 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

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、科委）、发展改革委：

为贯彻落实党的十九大精神，加快促进新能源汽车产业提质增效、增强核心竞争力、实现高质量发展，做好新能源汽车推广应用工作，现将有关事项通知如下：

一、调整完善推广应用补贴政策

(一) 提高技术门槛要求。根据动力电池技术进步情况，进一步提高纯电动乘用车、非快充类纯电动客车、专用车动力电池系统能量密度门槛要求，鼓励高性能动力电池应用。提高新能源汽车整车能耗要求，鼓励低能耗产品推广。不断提高燃料电池汽车技术门槛。新能源汽车产品纳入《新能源汽车推广应用推荐车型目录》(以下简称《目录》)后销售推广方可申请补贴，2017年目录内符合调整后补贴技术条件的车型，可直接列入新的目录。有关部委将根据新能源汽车技术进步、产业发展、推广应用规模等因素，提前研究发布2019年和2020年关键技术指标门槛。

(二) 完善新能源汽车补贴标准。根据成本变化等情况，调整优化新能源乘用车补贴标准，合理降低新能源客车和新能源专用车补贴标准。燃料电池汽车补贴力度保持不变，燃料电池乘用车按燃料电池系统的额定功率进行补贴，燃料电池客车和专用车采用定额补贴方式。鼓励技术水平高、安全可靠的产品推广应用。

(三) 分类调整运营里程要求。对私人购买新能源乘用车、作业类专用车(含环卫车)、党政机关公务用车、民航机场场内车辆等申请财政补贴不作运营里程要求。其他类型新能源汽车申请财政补贴的运营里程要求调整为2万公里，车辆销售上牌后将按申请拨付一部分补贴资金，达到运营里程要求后全部拨付，补贴标准和技术要求按照车辆获得行驶证年度执行。

二、进一步加强推广应用监督管理

(一) 加快完善信息化监管平台。各级行业主管部门牵头，尽快建成企业、地方、国家三级联网的新能源汽车监管平台并发挥作用，动态掌握车辆生产、销售、运行、充电设施运营情况，结合现有管理手段实现对生产准入、目录审核、补贴发放、安全运营、运营里程等环节监管的全覆盖。

(二) 建立与补贴挂钩的整车和电池“一致性”抽检制度。在整车和动力电池生产、销售等环节随机抽查一定比例产品，进行动力电池能量密度、整车能耗等关键参数一致性检测。建立常态化信息发布机制，对抽检产品参数与推荐车型目录内参数值不一致的，根据情节轻重程度，暂停推荐车型目录、按型号扣减或缓拨补贴资金，并按有关规定对相关企业和检测机构给予处罚。

(三) 拓宽监督渠道，夯实监管责任。设立并公开举报电话或网上举报平台，充分发挥社会监督的作用。加大对骗补企业的处罚力度，除依据《财政违法行为处罚处分条例》予以没收违法所得和罚款外，还将视情节轻重采取暂停或取消推荐车型目录、取消补贴资格并纳入“黑名单”等限制性措施。有关地方应进一步落实推广主体责任，健全管理制度，加强审核把关和监督检查，对玩忽职守、徇私舞弊的单位和个人应予以严肃追责，对监管不严、骗补等问题多发的地区按有关规定严肃处理。

三、进一步优化推广应用环境

(一) 破除地方保护，建立统一市场。各地不得采取任何形式

的地方保护措施，包括但不限于设置地方目录或备案、限制补贴资金发放、对新能源汽车进行重复检验、要求生产企业在本地设厂、要求整车企业采购本地零部件等。对经有关部门认定存在地方保护行为的地方，中央财政将视情节相应扣减充电基础设施奖补资金。各地对列入《车辆生产企业及产品公告》的新能源汽车产品应一视同仁执行免限行、免限购、发放新能源汽车专用号牌等支持措施。地方应不断加大基础设施建设力度和改善新能源汽车使用环境，从2018年起将新能源汽车地方购置补贴资金逐渐转为支持充电基础设施建设和运营、新能源汽车使用和运营等环节。

（二）落实生产者责任，提高生产销售服务管理水平。企业应进一步落实生产者责任，对自身生产和销售环节加强管理与控制，建立企业监控平台，及时准确上报新能源汽车推广补贴申报信息，确保真实、可查。新能源汽车生产企业应按有关文件要求对消费者提供动力电池等储能装置、驱动电机、电机控制器质量保证。建立新能源汽车安全事故统计和审查机制，对已销售产品存在安全隐患、发生安全事故的，企业应提交产品事故检测报告、后续改进措施等材料。对由于产品质量引起安全事故的车型，视事故性质、严重程度等给予暂停车型推荐目录、暂停企业补贴资格等处罚，并扣减该车型补贴资金。

本通知从2018年2月12日起实施，2018年2月12日至2018年6月11日为过渡期。过渡期期间上牌的新能源乘用车、新能源客车按照《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)对应标准的0.7倍补贴,新能源货车和专用车按0.4倍补贴,燃料电池汽车补贴标准不变。

落实推广应用主体责任、建立惩罚机制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)、《财政部 工业和信息化部 科技部 发展改革委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)、《财政部 科技部 工业和信息化部 发展改革委关于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)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



信息公开选项：主动公开

抄送：财政部驻各省、直辖市、计划单列市财政监察专员办事处。

财政部办公厅

2018年2月12日印发



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。

车辆类型	纯电动续驶里程 R(工况法、公里)					
	150 ≤ R < 200	200 ≤ R < 250	250 ≤ R < 300	300 ≤ R < 400	R ≥ 400	R ≥ 50
纯电动乘用车	1.5	2.4	3.4	4.5	5	/
插电式混合动力乘用车(含增程式)	/					2.2

单车补贴金额=里程补贴标准×电池系统能量密度调整系数×车辆能耗调整系数。单位电池电量补贴上限不超过1200元/kWh。

(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150km。插电式混合动力(含增程式)乘用车工况法续驶里程不低于50km。
3. 纯电动乘用车动力电池系统的质量能量密度不低于105Wh/kg，105(含)-120Wh/kg的车型按0.6倍补贴，120(含)-140Wh/kg的车型按1倍补贴，140(含)-160Wh/kg的车型按1.1倍补贴，160Wh/kg及以上的车型按1.2倍补贴。
4. 根据纯电动乘用车能耗水平设置调整系数。按整车整备质量(m)不同，工况条件下百公里耗电量(Y)应满足以下门槛条件： $m \leq 1000\text{kg}$ 时， $Y \leq 0.0126 \times m + 0.45$ ； $1000 < m \leq 1600\text{kg}$ 时， $Y \leq 0.0108 \times m + 2.25$ ； $m > 1600\text{kg}$ 时， $Y \leq 0.0045 \times m + 12.33$ 。百公里耗电量(Y)优于门槛0(含)

-5%的车型按 0.5 倍补贴，优于门槛 5（含）-25%的车型按 1 倍补贴，优于门槛 25%（含）以上的车型按 1.1 倍补贴。

5. 工况法纯电续航里程低于 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 65%，比值介于 60%（含）-65%之间的车型按 0.5 倍补贴，比值小于 60%的车型按 1 倍补贴。工况法纯电续航里程大于等于 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	1200	系统能量密度（Wh/kg）			5.5	12	18
		115-135（含）	135 以上				
		1	1.1				
快充类纯电动客车	2100	快充倍率			4	8	13
		3C-5C（含）	5C-15C（含）	15C 以上			
		0.8	1	1.1			
插电式混合动力（含增程式）客车	1500	节油率水平			2.2	4.5	7.5
		60%-65%（含）	65%-70%（含）	70%以上			
		0.8	1	1.1			

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：电池系统能量密度系数、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. 单位载质量能量消耗量(E_{kg})不高于 0.21Wh/km·kg，0.15-0.21（含）Wh/km·kg 的车型按 1 倍补贴，0.15Wh/km·kg 及以下的车型按 1.1 倍补贴。计算 E_{kg} 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（新能源货车和专用车也按此计算）。

2.纯电动客车（不含快充类纯电动客车）续驶里程不低于200公里（等速法）。插电式混合动力（含增程式）客车纯电续驶里程不低于50公里（等速法）。

3.非快充类纯电动客车电池系统能量密度要高于115Wh/kg，快充类纯电动客车快充倍率要高于3C，插电式混合动力（含增程式）客车节油率水平要高于60%。

三、新能源货车和专用车补贴标准和技术要求

（一）新能源货车和专用车补贴标准。新能源货车和专用车以提供驱动动力的动力电池总储电量为依据，采取分段超额累退方式给予补贴，具体如下：

补贴标准（元/kWh）			中央财政单车补贴上限（万元）
30（含）kWh以下部分	30~50（含）kWh部分	50kWh以上部分	
850	750	650	10

（二）新能源货车和专用车技术要求

1. 装载动力电池系统能量密度不低于115Wh/kg。
2. 纯电动货车、运输类专用车单位载质量能量消耗量（ E_{kg} ）不高于0.4Wh/km·kg，对0.35-0.4Wh/km·kg（含）的按0.2倍补贴，对0.35Wh/km·kg及以下的按1倍补贴。

3.作业类纯电动专用车吨百公里电耗（按试验质量）不超过 8kWh。

四、燃料电池汽车补贴标准和技术要求

（一）燃料电池汽车补贴标准。燃料电池乘用车按照搭载燃料电池系统的额定功率进行补贴，燃料电池客车、货车采取定额补贴，具体如下：

车辆类型	补贴标准（元/kW）	补贴上限（万元/辆）
乘用车	6000	20
轻型客车、货车	-	30
大中型客车、中重型货车	-	50

（二）燃料电池汽车技术要求

1. 燃料电池系统的额定功率与驱动电机的额定功率比值不低于 30%，比值介于 0.3(含)-0.4 的车型按 0.8 倍补贴，比值介于 0.4(含)-0.5 的车型按 0.9 倍补贴，比值在 0.5(含)以上的车型按 1 倍补贴。

2.乘用车燃料电池系统的额定功率不小于 10kW，商用车燃料电池系统的额定功率不小于 30kW。

3.燃料电池汽车纯电续航里程不低于 300 公里。

4.燃料电池汽车所采用的燃料电池应满足《道路车辆用质子交换膜燃料电池模块》（标准号 GB/T 33978-2017）标准中的储存温度要求。