

加 急

广东省财政厅  
广东省发展和改革委员会  
广东省科学技术厅  
广东省经济和信息化委员会

文件

粤财工〔2017〕27号

---

**转发财政部 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**

各地级以上市财政局、发展改革局、科技主管部门、经济和信息化主管部门：

现将《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)转发给你们,请认真遵照执行。



特 急

财 政 部  
科 技 部  
工 业 和 信 息 化 部  
发 展 改 革 委

文件

财建〔2016〕958号

---

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

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

为进一步促进新能源汽车产业健康发展，不断提高产业技术水平，增强核心竞争力，做好新能源汽车推广应用，经国务院批准，现将有关事项通知如下：

## 一、调整完善推广应用补贴政策

(一) 提高推荐车型目录门槛并动态调整。一是增加整车能耗要求。纯电动乘用车按整车整備质量不同，增加相应工况条件下百公里耗电量要求；纯电动专用车按照车型类别增加单位载质量能量消耗量 ( $E_{kg}$ )、吨百公里电耗等要求；进一步提升纯电动客车单位载质量能量消耗量 ( $E_{kg}$ ) 要求。二是提高整车续航里程门槛要求。提高纯电动客车、燃料电池汽车续航里程要求，适时将新能源客车续航里程测试方法由40km/h等速法调整为工况法；逐步提高纯电动乘用车续航里程门槛。三是引入动力电池新国标，提高动力电池的安全性、循环寿命、充放电性能等指标要求，设置动力电池能量密度门槛。提高燃料电池汽车技术要求。四是提高安全要求，对由于产品质量引起安全事故的车型，视事故性质、严重程度等扣减补贴资金、暂停车型或企业补贴资格。五是建立市场抽检机制，强化验车环节管理，对抽检不合格的企业及产品，及时清理出《新能源汽车推广应用推荐车型目录》(以下简称《目录》)。六是建立《目录》动态管理制度。新能源汽车产品纳入《目录》后销售推广方可申请补贴。一年内仍没有实际销售的车型，取消《目录》资格。七是督促推广的新能源汽车应用。非个人用户购买的新能源汽车申请补贴，累计行驶里程须达到3万公里(作业类专用车除外)，补贴标准和技术要求按照车辆获得行驶证年度

执行。

(二) 在保持2016-2020年补贴政策总体稳定的前提下，调整新能源汽车补贴标准。对新能源客车，以动力电池为补贴核心，以电池的生产成本和技术进步水平为核算依据，设定能耗水平、车辆续航里程、电池/整车重量比重、电池性能水平等补贴准入门槛，并综合考虑电池容量大小、能量密度水平、充电倍率、节油率等因素确定车辆补贴标准。进一步完善新能源货车和专用车补贴标准，按提供驱动动力的电池电量分档累退方式核定。同时，分别设置中央和地方补贴上限，其中地方财政补贴（地方各级财政补贴总和）不得超过中央财政单车补贴额的50%（详细方案附后）。除燃料电池汽车外，各类车型2019-2020年中央及地方补贴标准和上限，在现行标准基础上退坡20%。同时，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，不断调整完善。

(三) 改进补贴资金拨付方式。每年初，生产企业提交上年度的资金清算报告及产品销售、运行情况，包括销售发票、产品技术参数和车辆注册登记信息等，企业注册所在地新能源汽车推广牵头部门会同有关部门对企业所上报材料审查核实并公示无异后逐级报省级推广工作牵头部门；省级新能源汽车推广牵头部门会同相关部门，审核并重点抽查后，将申报材料报至工业和信息

化部、财政部，并抄送科技部、发展改革委。工业和信息化部会同有关部门对各地申请报告进行审核，并结合日常核查和重点抽查情况，向财政部出具核查报告。财政部根据核查报告按程序拨付补贴资金。

## 二、落实推广应用主体责任

(一) 生产企业是确保新能源汽车推广信息真实准确的责任主体。生产企业应严格遵守国家和行业相关法律法规、标准和制度办法；应对自身生产和销售环节加强管理与控制，会同销售企业对上报的新能源汽车推广信息的真实可靠性负责；应制定切实可行的管控方案，运用产品信息管理系统等，加强对其各级销售商销售信息的管理，销售企业应严格核对每一笔销售信息，确保逐级上报的产品推广信息和消费者信息真实、准确、可查。生产企业应建立企业监控平台，全面、真实、实时反映车辆的销售、运行情况，并按照国家有关要求，统一接口和数据交换协议，及时、准确上报相关信息。新出厂车辆必须安装车载终端等远程监控设备；2016年及以前已出厂或销售车辆，为用户提供无偿加装服务；对销售给个人消费者的车辆，在信息采集和管理上应严格保护个人隐私。

(二) 地方政府是实施配套政策、组织推广工作的责任主体。地方政府应认真落实国务院有关文件要求，承担新能源汽车推广

应用主体责任，要明确本地新能源汽车推广牵头部门，切实做好新能源汽车推广组织实施工作。一是调整完善地方支持政策。各级地方政府应结合本地实际，科学制定新能源汽车推广方案，加大对新能源汽车充电基础设施的支持力度，加大城市公交、出租、环卫等公共服务领域新能源汽车更新更换力度，加强对企业监督检查。二是强化资金使用管理。地方新能源汽车推广牵头部门应会同有关部门切实承担财政资金申报使用管理的监管，按各自职责对车辆上牌、车辆运营、补贴申报、数据审核等环节严格审核把关；应加强验车环节管理，确保车辆交付使用时整车及电池等核心零部件与《道路机动车辆生产企业及产品公告》（以下简称《公告》）一致；应建立责任追究制度，依法对把关不严的责任人予以追究，加大对骗补等失信企业处罚。各地财政部门应加强财政资金管理，根据企业实际推广情况拨付补贴资金，确保补贴资金安全有效。三是建立健全地方监管平台。有关省（区、市）应建立地方新能源汽车监管平台，及时汇总整理企业报送数据，对接国家监管平台，加强对本地区车辆的监督管理。四是优化产业发展环境。不得对新能源汽车实施限行限购政策。应严格执行国家统一的《目录》，不得设置或变相设置障碍限制外地品牌车辆及零部件、外地充电设施建设、运营企业进入本地市场。

（三）国家有关部门将加强推广应用监督检查。工业和信息

化部牵头建立国家新能源汽车监管平台，并通过该平台对新能源汽车（私人购买乘用车可视情况适当放宽）推广应用等情况进行日常监管。此外，工业和信息化部会同有关部门建立新能源汽车推广核查制度，定期不定期组织第三方机构或省级有关部门开展新能源汽车推广信息核查、抽查。

### 三、建立惩罚机制

（一）对违规谋补和以虚报、冒领等手段骗补的企业，追回违反规定谋取、骗取的有关资金，没收违法所得，并按《财政违法行为处罚处分条例》等有关规定对相关企业和人员予以罚款等处罚，涉嫌犯罪的交由司法机关查处。同时，依情节严重程度，采取暂停或取消车辆生产企业及产品《公告》、取消补贴资金申请资格等处理处罚措施。对不配合推广信息核查，以及相关部门核查抽查认定虚假销售、产品配置和技术状态与《公告》《目录》不一致、上传数据与实际不符、车辆获得补贴后闲置等行为，将视情节严重程度，采取扣减补贴资金、取消补贴资金申请资格、暂停或取消车辆生产企业及产品《公告》等处罚措施。对在应用中存在安全隐患、发生安全事故的产品，视事故性质、严重程度等采取停止生产、责令立即改正、暂停补贴资金申请资格等处理处罚措施。

（二）对协助企业以虚报、冒领等手段骗取财政补贴资金的

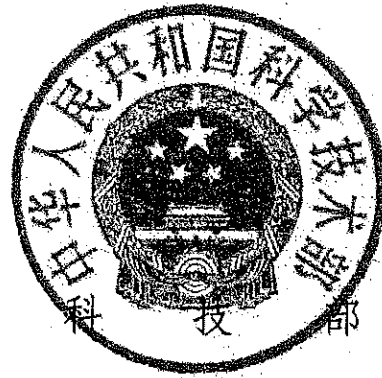


政府机关及其工作人员，按照《公务员法》、《行政监察法》等法律法规追究相应责任；涉嫌犯罪的，移送司法机关处理。

（三）对管理制度不健全、审核把关不严、核查工作组织不力、存在企业骗补行为的地区，将视情况严重程度予以通报批评、扣减基础设施奖补资金等处理处罚。

本通知从2017年1月1日起实施，其他相关规定继续按《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。

附件：新能源汽车推广补贴方案及产品技术要求



附件：

## 新能源汽车推广补贴方案及产品技术要求

### 一、新能源客车补贴标准和技术要求

(一) 新能源客车补贴标准。补贴金额 = 车辆带电量 × 单位电量补贴标准 × 调整系数 (调整系数: 系统能量密度/充电倍率/节油水平), 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)			地方财政单车补贴
					6<L≤8m	8<L≤10m	L>10m	
非快充类纯电动客车	1800	系统能量密度 (Wh/kg)			9	20	30	不超过中央财政单车补贴额的50%
		85-95 (含)	95-115 (含)	115 以上				
		0.8	1	1.2				
快充类纯电动客车	3000	快充倍率			6	12	20	
		3C-5C (含)	5C-15C (含)	15C 以上				
		0.8	1	1.4				
插电式混合动力 (含增程式) 客车	3000	节油率水平			4.5	9	15	
		40%-45% (含)	45%-60% (含)	60%以上				
		0.8	1	1.2				

### (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  $0.24 \text{Wh/km} \cdot \text{kg}$ 。
2. 纯电动客车 (不含快充和插电式混合动力客车) 续航里程不低于 200 公里 (等速法)。
3. 电池系统总质量占整车整备质量比例 ( $m/m$ ) 不高于 20%。
4. 非快充类纯电动客车电池系统能量密度要高于

85Wh/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 40%。

## 二、新能源乘用车补贴标准和技术要求

（一）新能源乘用车、插电式混合动力（含增程式）乘用车推广应用补贴标准如下：

单位：万元/辆

车辆类型	纯电动续航里程 R(工况法、公里)				地方财政单车补贴上限 (万元)
	100≤R<150	150≤R<250	R≥250	R≥50	
纯电动乘用车	2	3.6	4.4	/	不超过中央 财政单车补 贴额的 50%
插电式混合动力乘用车 (含增程式)	/	/	/	2.4	

### （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. 纯电动乘用车动力电池系统的质量能量密度不低于 90Wh/kg，对高于 120Wh/kg 的按 1.1 倍给予补贴。

3. 纯电动乘用车产品，按整车整备质量（m）不同，工况条件下百公里耗电量（Y）应满足以下要求： $m \leq 1000\text{kg}$  时， $Y \leq 0.014 \times m + 0.5$ ； $1000 < m \leq 1600\text{kg}$  时， $Y \leq 0.012 \times m + 2.5$ ； $m > 1600\text{kg}$  时， $Y \leq 0.005 \times m + 13.7$ 。

4. 工况纯电续航里程低于 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 70%。工况纯电续航里程大于等于 80km 的插电式混合动力乘用车，其 A 状态百公里耗电量满足与纯电动乘用车相同的要求。

### 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)	地方财政单车补贴 上限
30(含)kWh 以下部分	30~50(含) kWh 部分	50kWh 以上部分		
1500	1200	1000	15	不超过中央财政单 车补贴额的 50%

(二) 新能源货车和专用车技术要求

1. 装载动力电池系统质量能量密度不低于 90Wh/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 0.5 Wh/km · kg, 其他类纯电动专用车吨百公里电耗 (按试验质量) 不超过 13kWh。

### 四、燃料电池汽车补贴标准和技术要求

(一) 燃料电池汽车推广应用补贴标准如下:

单位: 万元/辆

车辆类型	补贴标准
燃料电池乘用车	20
燃料电池轻型客车、货车	30
燃料电池大中型客车、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不低于驱动电机额定功率的 30%, 且不小于 30kW。燃料电池系统额定功率大于 10kW 但小于 30kW 的燃料电池乘用车, 按燃料电池系统额定功率 6000 元/kW 给予补贴。

2.燃料电池汽车纯电续驶里程不低于 300 公里。

## 五、动力电池技术要求

新能源汽车所采用的动力电池应满足如下标准要求：

1. 储能装置（单体、模块）：电动道路车辆用锌空气蓄电池（标准号 GB/T 18333.2-2015，6.2.4 条/6.3.4 条 90 度倾倒试验暂不执行）、车用超级电容器（标准号 QC/T 741-2014）、电动汽车用动力蓄电池循环寿命要求及试验方法（标准号 GB/T 31484-2015，6.5 工况循环寿命暂不执行）、电动汽车用动力蓄电池安全要求及试验方法（标准号 GB/T 31485-2015，6.2.8、6.3.8 针刺试验暂不执行）。

2. 储能装置（电池包）：电动汽车用锂离子动力蓄电池包和系统第 3 部分：安全性要求与测试方法（标准号 GB/T 31467.3-2015）。

**公开方式： 主动公开**

---

抄送：省档案局。

---

广东省财政厅办公室

2017年2月20日印发

---