रजिस्ट्री सं. डी.एल.- 33004/99 REGD. No. D. L.-33004/99

भारत का राजपत्र
The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-29092026-276606
CG-DL-E-29092026-276606

असाधारण
EXTRAORDINARY

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

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 5139] नई दिल्ली, मंगलवार, सितम्बर 29, 2026/आश्विन 7, 1948
No. 5139] NEW DELHI, TUESDAY, SEPTEMBER 29, 2026/ASVINA 7, 1948

विद्युत मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 29 सितम्बर, 2026

का.आ. 5346(अ).— केन्द्रीय सरकार, ऊर्जा संरक्षण अधिनियम,2001 (2001 का 52) की धारा 14 के खंड (क), (ख) और (ग) तथा धारा 20 के साथ पठित धारा 18 द्वारा प्रदत्त शक्तियों का प्रयोग करते हुए, ऊर्जा दक्षता ब्यूरो के परामर्श से, तारीख 1 अप्रैल, 2027 से तारीख 31 मार्च, 2032 तक की अवधि के लिए, केन्द्रीय मोटर यान नियम, 1989 के अधीन निर्दिष्ट एम-1 प्रवर्ग (इसमें इसके पश्चात उक्त मोटर यान के रूप में संदर्भित किया जाएगा)के मोटर यानों के लिए निगमित औसत ईंधन दक्षता मानदंड और ऊर्जा खपत मानक को निर्दिष्ट करती है,अर्थात्:-

1. मानदंड और मानक

उक्त मोटर यानों के प्रत्येक विनिर्माता के लिए पेट्रोल समतुल्य लीटर प्रति 100 किलोमीटर के लिए वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक की गणना, संशोधित भारतीय ड्राइविंग चक्र (इसे इसके पश्चात एमआईडीसी के रूप में संदर्भित किया जाएगा) और निम्नलिखित समीकरण के अनुसार परिकल्पित किए जाएंगे, अर्थात्:

(क). वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक = a x (W - b) + c, जहाँ -

वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक = एमआईडीसी पर विनिर्माता का वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक;

a = स्थिर गुणक;
b = नियत स्थिरांक;
c = नियत स्थिरांक;

W = सभी नए मोटर यानों के भार रहित द्रव्यमान का भारित औसत (किलोग्राम में)विनिर्माता द्वारा निर्मित या बिक्री के लिए आयातित;

(ख). स्थिर गुणक और नियत स्थिरांकों का निर्धारण नीचे दी गई तालिका 1.1 से किया जाएगा, जो भारत में उक्त मोटर यान के विनिर्माण या आयात के वर्ष पर निर्भर करेगा।

तालिका 1.1

(वित्तीय वर्ष 2027-2028 से 2031-2032 तक)

क्रम सं.	वर्ष	वित्तीय वर्ष 2027-2028	वित्तीय वर्ष 2028-2029	वित्तीय वर्ष 2029-2030	वित्तीय वर्ष 2030-2031	वित्तीय वर्ष 2031-2032
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	a (लीटर **/100** कि.मी. प्रति कि.ग्रा.)	0.00158	0.00152	0.00148	0.00139	0.00131
2.	b (कि.ग्रा.)	1229				
3.	c (लीटर /100 कि.मी.)	3.9960	3.8600	3.7585	3.5313	3.3273
4.	पेट्रोल के समतुल्य में विनिर्माता के लिए औसत ईंधन खपत मानक (लीटर /100 कि.मी.)	[a x (W – b) + c]				

(क). जहां विनिर्माता के लिए वार्षिक भारित औसत भार रहित द्रव्यमान (W) निम्नलिखित सूत्र के अनुसार परिकल्पित किया जाता है: -

$$W = \frac{\sum n_i \, W_i}{\sum n_i}$$

जहाँ,

n_i = संबंधित वित्तीय वर्ष में मॉडल **i** के उक्त मोटर यान की भारत में बिक्री के लिए विनिर्मित या आयातित मोटर यानों की संख्या;

W_i = संबंधित वित्तीय वर्ष में मॉडल **i** का भार रहित द्रव्यमान (किलोग्राम में)।

2. निष्पादन निर्धारण – (1) उक्त मोटर यानों के प्रत्येक विनिर्माता के लिए वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक संशोधित भारतीय ड्राइविंग चक्र) एमआईडीसी (और निम्नलिखित समीकरण के अनुसार परिकल्पित किया जाएगा, अर्थात्:

किसी विनिर्माता के लिए पेट्रोल समतुल्य लीटर प्रति 100 किलोमीटर के लिए वास्तविक ईंधन खपत का वार्षिक औसत, एक वित्तीय वर्ष में निर्मित या आयातित सभी मोटर यानों की भारित औसत ईंधन खपत है और इसे निम्नलिखित सूत्र के अनुसार निर्धारित किया जाएगा: -

$$\text{वास्तविक ईंधन खपत का वार्षिक औसत} = \frac{\sum v_i\, n_i\, [FC_i \times (1 - C.N.F_i) - c_i]}{\sum v_i\, n_i}$$

जहां,

n_i = संबंधित वित्तीय वर्ष में मॉडल i के उक्त मोटर यान की भारत में बिक्री के लिए निर्मित या आयातित मोटर यानों की संख्या;

v_i = इस अधिसूचना के उप-पैरा (6) के अधीन तालिका 1.4 में यथा परिभाषित मॉडल i के लिए सुपर क्रेडिट के लिए मात्रा अपवहन कारक;

FC_i = मॉडल i में लीटर प्रति 100 किलोमीटर में पेट्रोल समतुल्य ईंधन की खपत;

$C.N.F_i$ = इस अधिसूचना के उप-पैरा (5) में परिभाषित मॉडल i के लिए प्रतिशत में लागू कार्बन तटस्थ कारक;

c_i= मॉडल i के लिए पेट्रोल समतुल्य ईंधन खपत कम करने वाली प्रौद्योगिकी अपवहन (c_i) कारक ,जैसा कि इस अधिसूचना के उप-पैरा (4) में परिभाषित किया गया है।

(2) प्रत्येक मॉडल की ईंधन खपत (एफसी) प्रति सौ किलोमीटर में निम्नलिखित सूत्र के अनुसार निर्धारित की जाएगी, अर्थात्:-

(क). प्रत्येक मॉडल की वास्तविक ईंधन खपत की गणना प्रति सौ किलोमीटर (पेट्रोल, एलपीजी या डीजल के मामले में) और किलोग्राम प्रति सौ किलोमीटर (सीएनजी के मामले में) निम्नलिखित सूत्रों द्वारा की जाएगी:

एफसी पेट्रोल =0.04217 x CO_2

एफसी डीजल =0.03776 x CO_2

एफसी एलपीजी =0.06150 x CO_2

एफसी सीएनजी =0.03647 x CO_2

जहां,

CO_2 = निष्पादन pi, अर्थात् टाइप अनुमोदन के अनुसार ग्राम प्रति किलोमीटर में कार्बन डाइऑक्साइड के टेलपाइप उत्सर्जन का मापा गया मान;

परंतु विनिर्माता, प्रत्येक मॉडल के लिए, सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय द्वारा अधिसूचित एमआईडीसी और डब्ल्यूएलटीपी पर परीक्षित निष्पादन pi (एमआईडीसी) तथा निष्पादन pi (डबल्यूएलटीपी) की रिपोर्ट, केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के अधीन संबंधित एआईएस में यथा-अधिसूचित नामनिर्दिष्ट अभिकरण को रिपोर्ट करेंगे;

(ख). प्रत्येक विद्युत चालित मॉडल की वास्तविक ईंधन खपत को प्रकार अनुमोदन के अनुसार किलोवाट-घंटे प्रति एक हजार किलोमीटर में मापा जाएगा;

(ग). डीजल, एलपीजी, सीएनजी और बिजली से चलने वाले मोटर वाहनों के लिए पेट्रोल समतुल्य में वास्तविक ईंधन खपत उपर्युक्त खंड (क) और (ख) में उल्लिखित वास्तविक ईंधन खपत को नीचे तालिका 1.2 में विनिर्दिष्ट रूपांतरण कारकों से गुणा करके प्राप्त की जाएगी:

तालिका 1.2

क्रम सं.	ईंधन का प्रकार	पेट्रोल समतुल्य में रूपांतरण कारक
(1)	(2)	(3)
1	डीजल	1.1168
2	एलपीजी	0.6857
3	सीएनजी	1.1563
4	विद्युत	0.1028

(3) एक विनिर्माता उप-पैरा (4) में तालिका 1.3 में विनिर्दिष्ट तकनीकों में से यान में तैनात प्रत्येक पात्र तकनीक के लिए 1.0 ग्राम CO_2/कि.मी. ,0.0422 लीटर/100 कि.मी. के समतुल्य, की छूट का दावा कर सकता है, परंतु समग्र सीमा 9.0 ग्राम CO_2/कि.मी. ,0.3795 लीटर/100 कि.मी. के बराबर हो।

(4) (क) नीचे दी गई तालिका 1.3 में सूचीबद्ध इन प्रौद्योगिकियों से ईंधन खपत में कमी को प्रमाणित करने के लिए उपयुक्त प्रमाणन पद्धतियाँ पृथक् रूप से विकसित करेगा;

(ख) प्रथम ब्लॉक अवधि के लिए, इन प्रौद्योगिकियों पर विनिर्माता द्वारा दावा की गई ऊर्जा बचत स्व-घोषणा पर आधारित होगी।

(ग) द्वितीय ब्लॉक अवधि के लिए, इन प्रौद्योगिकियों पर ऊर्जा बचत के किसी भी दावे को सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा विनिर्दिष्ट परीक्षण पद्धतियों और प्रक्रियाओं के अनुसार उत्पन्न मान्य परीक्षण परिणामों द्वारा समर्थित होगा।

तालिका 1.3

क्रम सं.	प्रौद्योगिकी	न्यूनतम मानदंड
(1)	(2)	(3)
1	स्टार्ट-स्टॉप प्रणाली	निष्क्रियता के दौरान इंजन स्वचालित रूप से स्टॉप हो जाता है और परिचालन की स्थिति के दौरान पुन: स्वत: स्टार्ट हो जाता है।
2	टायर दाब निगरानी प्रणाली	टायरों के इंफ्लेशन दाब या समय के साथ इस इंफ्लेशन दाब की भिन्नता का निर्धारण करना।
3	पुनरुत्पादक ब्रेकिंग प्रणाली	अवमंदन/त्वरण में कमी के दौरान, यान की गतिज ऊर्जा को विद्युत ऊर्जा में परिवर्तित करने का उपबंध करता है।
4	6-स्पीड या उससे उच्चतर संचरण	आगे की गति के लिए 6 या अधिक गियर अनुपात के चयन के प्रावधान वाला संचरण।
5	12 वोल्ट/48 वोल्ट दक्ष प्रत्यावर्तित्र	पारंपरिक प्रत्यावर्तित्र का उन्नत संस्करण जो अधिक दक्षता से विद्युत उत्पन्न करता है। प्रत्यावर्तित्र की न्यूनतम दक्षता ≥ 67% के लिए ≥ 70ए से ≤ 90ए रेटिंग ≥ 72% के लिए ≥ 90ए से < 150 से रेटिंग ≥ 74% के लिए ≥ 150ए रेटिंग
6	12 वोल्ट/48 वोल्ट मोटर-जनित्र) सूक्ष्म-संकर(	एक युक्ति जो इंजन स्टार्ट कर सकती है, त्वरण के दौरान उसकी सहायता कर सकती है, और ब्रेकिंग के दौरान ऊर्जा को पुनः प्राप्त कर सकती है।
7	बाहरी एलईडी प्रकाश	यान की दृश्यता और संकेतन के लिए प्रकाश हेतु लगाई गई यान की सभी बाह्य बत्तियां एलईडी होंगी।
8	उन्नत कांच/ग्लेज़िंग	बेहतर ऊर्जा दक्षता और सुविधा के लिए ऊष्मा, प्रकाश और पराबैंगनी संचरण को नियंत्रित करने के लिए डिज़ाइन की गई उच्च-निष्पादन विंडो प्रौद्योगिकियां। न्यूनतम सौर ऊष्मा अर्जन स्थिरांक ≥ 58%
9	विद्युत जल पंप	विद्युत मोटर द्वारा संचालित शीतलक पंप जो इंजन की गति से स्वतंत्र रूप से शीतलक का परिसंचरण करता है।
10	उच्च दक्षता वाली वातानुकूलन प्रणाली	विनिर्माताओं द्वारा स्व-घोषणा और पहली ब्लॉक अवधि के बाद बेंचमार्क किया जाना है।

11	सौर-परावर्तक पेंट	विनिर्माताओं द्वारा स्व-घोषणा और पहली ब्लॉक अवधि के बाद बेंचमार्क किया जाना है।
12	पीडब्ल्यूएम-नियंत्रित रेडिएटर पंखा	तापमान अनुकूलित करने, ऊर्जा की खपत कम करने और यान की दक्षता में सुधार करने के लिए स्पंद चौड़ाई मॉड्यूलेशन द्वारा नियंत्रित परिवर्तनीय-गति शीतलन पंखा।

(5) विनिर्माता द्वारा घोषित CO2 (pi) को मॉडल 'i' के लिए छूट देते हुए निम्नानुसार कार्बन उदासीनता कारक (सीएनएफ) पेट्रोल, सीएनजी और फ्लेक्स फ्यूल इथेनॉल वाहनों पर लागू होगा, अर्थात्:

(क) एसएचईवी, पीएचईवी को शामिल करते हुए इथेनॉल मिश्रित पेट्रोल (ई 20 अथवा यथा विनिर्दिष्ट उच्च मिश्रण) यानों के लिए: टेलपाइप CO2 पर 8% सीएनएफ;

(ख) फ्लेक्स फ्यूल इथेनॉल यानों के लिए टेलपाइप CO2 पर 22.3 % सीएनएफ;

(ग) सीएनजी यानों के लिए 5% का सीएनएफ़ या पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा अधिसूचित सीबीजी मिश्रण प्रतिशत, जो भी अधिक हो;

(घ) डीजल वाहनों के लिए टेलपाइप CO2 उत्सर्जन पर सीएनएफ़, पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय द्वारा यथा विनिर्दिष्ट वास्तविक जैव ईंधन मिश्रण प्रतिशत के अनुसार होगा।

(6) कोई विनिर्माता अपने प्रत्येक मॉडल के लिए नीचे दी गई तालिका 1.4 में उल्लिखित आयतन अपवाद कारकों का उपयोग करने पर विचार कर सकता है :—

तालिका 1.4

क्रम सं.	**यान प्रकार**	**सुपर क्रेडिट के लिए आयतन अपवाद कारक (v_i)**
(1)	(2)	(3)
1	बैटरी विद्युत यान/ परिसीमा विस्तारित विद्युत यान	3.0
2	प्लग-इन हाइब्रिड विद्युत यान/सशक्त हाइब्रिड विद्युत यान (फ्लेक्स फ्यूल इथेनॉल)	2.5
3	सशक्त हाइब्रिड विद्युत यान	1.6
4	फ्लेक्स फ्यूल इथेनॉल यान	1.1

टिप्पण :मॉडल 'i' और उसके प्रकारों की प्रभावी आयतन) एनआई (को निम्नानुसार परिकलित किया जाएगा:

$$N_i = v_i \times n_i$$

(7) विनिर्माता प्रत्येक मॉडल के लिए निष्पादन Pi (एमआईडीसी) और निष्पादन Pi (डब्ल्यूएलटीपी) (ग्राम CO2/कि.मी. में) घोषित करेंगे, जो तारीख 01 अप्रैल 2027 से बिक्री के लिए उपलब्ध होंगे, जिनका परीक्षण मौजूदा संशोधित भारतीय ड्राइविंग साइकिल (एमआईडीसी) और सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (एमओआरटीएच) द्वारा अधिसूचित विश्वव्यापी सामंजस्थित हल्के यान परीक्षण प्रक्रिया (डब्ल्यूएलटीपी) पर दोनों नामनिर्दिष्ट अभिकरण द्वारा किया जाएगा।

(8) प्रत्येक विनिर्माता को रिपोर्ट की गई आयतन (Ni) के लिए, अंतिम अनुपालन रिपोर्ट के साथ, राज्य-वार यानों की बिक्री का डाटा नामनिर्दिष्ट अभिकरण को वार्षिक आधार पर प्रस्तुत करना होगा।

(9) निगमित औसत ईंधन दक्षता लक्ष्यों को एमआईडीसी से डबल्यूएलटीपी में परिवर्तित करने का रूपांतरण कारक, उप-पैरा(7) के अनुसार नामनिर्दिष्ट अभिकरण द्वारा ऊर्जा दक्षता ब्यूरो को प्रस्तुत आंकड़ों के आधार पर, ऊर्जा दक्षता ब्यूरो के परामर्श से विद्युत मंत्रालय द्वारा अलग से अधिसूचित किया जाएगा।

(10) प्रत्येक विनिर्माता के लिए वास्तविक ईंधन खपत के वार्षिक औसत और संबंधित विनिर्माता पर लागू वार्षिक औसत ईंधन खपत मानकों के बीच का अंतर निम्नानुसार क्रेडिट या डेबिट के रूप में परिणत होगा, अर्थात्: —

$$\text{क्रेडिट} = (T - P) \times \sum n_i$$

$$\text{डेबिट} = (P - T) \times \sum n_i$$

जहां,

(क) T का अर्थ विनिर्माता पर लागू g CO2/कि.मी. में वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक है;

(ख) P का अर्थ संबंधित विनिर्माता की g CO2/ कि.मी. में वास्तविक ईंधन खपत का वार्षिक औसत है;

(ग) ni का अर्थ विनिर्माता द्वारा घोषित रिपोर्टिंग अवधि में प्रकार अनुमोदित मॉडल 'i' के, उसके वेरिएंट(यों) सहित, निर्मित/आयातित यानों की कुल संख्या है।

(11) (क) क्रेडिट और डेबिट का आकलन प्रत्येक विनिर्माता के लिए वार्षिक आधार पर किया जाएगा और विनिर्माता की पासबुक में दर्ज किया जाएगा;

(ख) ऐसे क्रेडिट और डेबिट को अनुपालन ब्लॉक के भीतर अग्रानीत किए जा सकते हैं;

(ग) अनुपालन ब्लॉक के अंत में शेष कोई भी अनिर्णीत क्रेडिट समाप्त हो जाएगा।

3. पूलिंग — (1) व्यष्टिक विनिर्माता अनुपालन के प्रयोजन के लिए अन्य विनिर्माताओं के साथ पारस्परिक रूप से सहमत निबंधनों और शर्तों पर क्रेडिट का आदान-प्रदान या व्यापार कर सकता है।

(2) व्यष्टिक विनिर्माताओं द्वारा क्रेडिट के व्यापार या आदान-प्रदान का परिणाम नामनिर्दिष्ट अभिकरण को प्रस्तुत किया जाएगा।

4. ब्यूरो से क्रेडिट की खरीद — (1) विनिर्माताओं को ऊर्जा दक्षता ब्यूरो से क्रेडिट की खरीद के माध्यम से अपनी संबंधित पासबुक में संचित किसी भी डेबिट शेष की भरपाई करने की भी अनुमति होगी और क्रेडिट की खरीद से प्राप्त रकम ऊर्जा संरक्षण (अनुपालन प्रवर्तन) नियम, 2025 के नियम 8 द्वारा शासित होगी।

(2) प्रत्येक रिपोर्टिंग अवधि के लिए ऐसे क्रेडिट का मूल्य भारतीय रुपये में प्रति ग्राम CO2/कि.मी. क्रमश: वित्तीय वर्ष 2027-28 – 2,500 भारतीय रुपये; वित्तीय वर्ष 2028-29 – 3,000 भारतीय रुपये; वित्तीय वर्ष 2029-30 – 3,500 भारतीय रुपये; वित्तीय वर्ष 2030-31 – 4,000 भारतीय रुपये; और वित्तीय वर्ष 2031-32 – 4,500 भारतीय रुपये के लिए विहित किया जाएगा।

5. कार्यान्वयन एजेंसी — सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय संबंधित मंत्रालयों और विभागों के परामर्श से केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के अधीन सभी मोटर वाहनों के लिए परीक्षण और गणना पद्धतियों, रिपोर्टिंग, उत्पादन के अनुरूपता, न्यूनीकरण, जैव ईंधनों के उपयोग के लिए कार्बन न्यूट्रलता कारक, सुपर-क्रेडिट के लिए वॉल्यूम न्यूनीकरण कारक (vi) और पेट्रोल समतुल्य ईंधन खपत को कम करने वाली प्रौद्योगिकी न्यूनीकरण कारक (ci) से संबंधित उपबंधों को लागू करेगा।

6. रिपोर्टिंग की समयसीमा — (1) नामनिर्दिष्ट अभिकरण प्रत्येक निर्धारण वर्ष के 30 सितंबर को या उससे पहले निगमित औसत ईंधन दक्षता मानदंडों के अधीन संकलित आंकड़ों की रिपोर्ट ऊर्जा दक्षता ब्यूरो को प्रस्तुत करेगा।

(2) पैरा 3 के अधीन क्रेडिट के आदान-प्रदान और/या पैरा 4 के अधीन ऊर्जा दक्षता ब्यूरो से क्रेडिट की खरीद के माध्यम से डेबिट की भरपाई केवल प्रत्येक निर्धारण वर्ष के 1 अक्टूबर से 31 अक्टूबर तक तीस दिनों की विनिर्दिष्ट व्यापार अवधि के भीतर ही अनुमत होगी।

(3) नामनिर्दिष्ट अभिकरण ट्रेडिंग विंडो बंद होने के एक महीने के भीतर यानि प्रत्येक निर्धारण वर्ष के 30 नवंबर से पहले अंतिम पासबुक संकलित करके ऊर्जा दक्षता ब्यूरो को प्रस्तुत करेगी।

7. अनुपालन — (क) 1 अप्रैल, 2027 से शुरू होने वाले किसी भी वित्तीय वर्ष में, किसी विनिर्माता के लिए पैरा 2 में यथा विनिर्दिष्ट वास्तविक ईंधन खपत का वार्षिक औसत, संबंधित विनिर्माता के लिए संबंधित वित्तीय वर्ष के पैरा 1 में यथा विनिर्दिष्ट वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक से कम या उसके बराबर होगा।

(ख) अनुपालन का आकलन वार्षिक आधार पर किया जाएगा, और इस संबंध में किसी भी उल्लंघन का आकलन अनुपालन ब्लॉक के अंत में, क्रेडिट के निपटान के बाद किया जाएगा और अधिनियम की धारा 26 से 28 के उपबंधों के अनुसार निपटा जाएगा, और ऐसा आकलन किसी व्यष्टिक विनिर्माता द्वारा अनुपालन ब्लॉक में की गई मोटर यान की संपूर्ण बिक्री पर किया जाएगा।

(ग) ब्लॉक अवधि के अंत में पेट्रोल समतुल्य लीटर/100 कि.मी. में गैर-अनुपालन को निम्नलिखित सूत्र के अनुसार परिकल्पित किया जाएगा, अर्थात्:—

लीटर/100 किमी में गैर-अनुपालन दर =	ब्लॉक अवधि के अंत में कुल डेबिट (ग्राम CO2/किमी) में ——————————— ब्लॉक अवधि में कुल बिक्री x 23.7135

(घ) छोटे पैमाने के विनिर्माताओं को निगमित औसत ईंधन दक्षता मानदंडों के अधीन विशिष्ट उत्सर्जन लक्ष्य को पूरा करने से छूट दी गई है और ऐसे विनिर्माता ऊर्जा दक्षता ब्यूरो को वास्तविक ईंधन खपत का संबंधित वार्षिक औसत रिपोर्ट करना जारी रखेंगे।

8. स्पष्टीकरण— इस अधिसूचना के प्रयोजन के लिए, —

(क) “वार्षिक औसत ईंधन खपत मानक” से तात्पर्य किसी विनिर्माता द्वारा निर्मित या आयातित वाहनों की अनुमत भारित औसत ईंधन खपत से है और इसे पैरा 1 के उप-पैरा (1) के अनुसार परिकल्पित किया जाता है तथा इसे पेट्रोल समतुल्य लीटर/100 कि.मी. में व्यक्त किया जाएगा तथा तीन दशमलव स्थानों तक पूर्णांकित किया जाएगा;

(ख) “वास्तविक ईंधन खपत का वार्षिक औसत”, किसी भी विनिर्माता द्वारा किसी रिपोर्टिंग अवधि के दौरान निर्मित या आयातित सभी पात्र यानों की भारित औसत पेट्रोल समतुल्य ईंधन खपत है और इसकी गणना पैरा 2 के उप-पैरा (1) के अनुसार की जाती है और इसे पेट्रोल समतुल्य लीटर/100 कि.मी. में व्यक्त किया जाएगा तथा तीन दशमलव स्थानों तक पूर्णांकित किया जाएगा;

(ग) “निर्धारण वर्ष” से तात्पर्य उस रिपोर्टिंग अवधि के बाद के वर्ष से है, जिसके दौरान निगमित औसत ईंधन दक्षता मानदंडों के अधीन संकलित आंकड़ों का सत्यापन किया जाता है और ऊर्जा दक्षता ब्यूरो को रिपोर्ट किया जाता है;

(घ) “अनुपालन ब्लॉक” से तात्पर्य क्रेडिट के पूलिंग या व्यापार के उद्देश्य से निर्धारित समयावधि से है। पहला अनुपालन ब्लॉक 2027-2028 से तीन वर्ष का होगा और दूसरा ब्लॉक 2030-2031 से दो वर्ष का होगा;

(ङ) “क्रेडिट” से तात्पर्य सकारात्मक अनुपालन शेष से है जो तब प्रोद्भूत होता है जब किसी विनिर्माता की निगमित औसत ईंधन खपत लागू लक्ष्य से बेहतर (कम) होती है, जिसे 'ग्राम CO2/कि.मी.' के संदर्भ में व्यक्त किया जाता है;

(च) “डेबिट” से तात्पर्य उस कमी से है जो किसी विनिर्माता की निगमित औसत ईंधन खपत विहित लक्ष्य से अधिक होने पर उत्पन्न होती है। 'g CO2/किमी' के रूप में निर्दिष्ट ये क्रेडिट और डेबिट एक अनुपालन खाते में दर्ज किए जाते हैं जिसे आमतौर पर “पासबुक” कहा जाता है, जो प्रत्येक विनिर्माता या आयातक के लिए बनाए रखा जाता है;

(छ) “फ्लेक्स ईंधन इथेनॉल यान” का अर्थ है एक ऐसा यान जो गैसोलीन और इथेनॉल के मिश्रण पर भी चल सकता है जिसमें 85 प्रतिशत इथेनॉल (ई85) या 100 प्रतिशत इथेनॉल (ई100) हो;

(ज) “विनिर्माता" का अर्थ है एक ऐसा संगठन जो मोटर यानों के निर्माण या आयात में लगा हुआ है, जिन्हें प्रकार अनुमोदन के अधीन किया गया है और जो घरेलू बिक्री के लिए अभिप्रेत हैं;

(झ) मॉडल 'i' और उसके प्रकार के लिए "विनिर्माता द्वारा घोषित CO2 (Pi)" का अर्थ निर्माता द्वारा घोषित और टाइप अनुमोदन के दौरान सत्यापित ग्राम प्रति किलोमीटर में CO2 का विशिष्ट उत्सर्जन है;

(ञ) “पासबुक” का अर्थ प्रत्येक विनिर्माता के लिए एक क्रेडिट और डेबिट खाता है जिसे अनुपालन अवधियों में बनाए रखा जाता है, दर्ज किया जाता है, ट्रैक किया जाता है, आगे ले जाया जाता है और समायोजित किया जाता है;

(ट) मॉडल 'i' और उसके प्रकारों के लिए "पेट्रोल समतुल्य ईंधन खपत (FCi)" का अर्थ है मॉडल 'i' और उसके प्रकारों की प्रति 100 किलोमीटर में लीटर में पेट्रोल समतुल्य ईंधन खपत। यह विनिर्माता द्वारा घोषित टेलपाइप CO2 मान (ग्राम प्रति किलोमीटर) के बराबर है और इसे 23.7135 से विभाजित किया जाता है;

(l) "प्लग-इन हाइब्रिड विद्युत यान (पीएचईवी)" का वही अर्थ होगा जैसा ऑटोमोबाइल उद्योग मानक या केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 में परिभाषित है;

(ठ) “पूलिंग” का तात्पर्य एक स्वैच्छिक अनुपालन तंत्र से है जो संबंधित विनिर्माता के लिए अनुमत वार्षिक औसत ईंधन खपत को पूरा करने के लिए यान विनिर्माताओं के बीच क्रेडिट के आदान-प्रदान या व्यापार की अनुमति देता है;

(ड) "परिसीमा विस्तारित विद्युत यान (आरईईवी)" का वही अर्थ होगा जो ऑटोमोबाइल उद्योग मानक या केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 में परिभाषित है;

(ढ) "रिपोर्टिंग अवधि" से तात्पर्य निगमित औसत ईंधन दक्षता मानदंडों के अधीन पूर्ववर्ती निर्धारण वर्ष के 1 अप्रैल से 31 मार्च तक की बारह माह की अवधि से है, जिसमें दोनों तारीखें शामिल हैं;

(त) "लघु मात्रा विनिर्माता" से तात्पर्य उस विनिर्माता से है जिसकी पात्र यान की निर्मित/आयातित मात्रा एक रिपोर्टिंग अवधि (बिक्री वर्ष) में 1,000 यूनिट से कम है;

(थ) "सशक्त हाइब्रिड विद्युत यान" का वही अर्थ होगा जो ऑटोमोबाइल उद्योग मानक या केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 में परिभाषित है;

(द) "परीक्षण या ड्राइविंग साइकिल" से तात्पर्य एक मानकीकृत ड्राइविंग पैटर्न से है जिसे गति-समय प्रोफ़ाइल के रूप में दर्शाया जाता है, जिसका वाहनों को चेसिस डायनेमोमीटर पर पालन करना होता है ताकि प्रासंगिक ऑटोमोबाइल उद्योग मानक या केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 में यथा वर्णित नियंत्रित परिस्थितियों में ईंधन की खपत और उत्सर्जन का निर्धारण किया जा सके;

(ध) "प्रकार अनुमोदन अभिकरण", से तात्पर्य केंद्रीय मोटर यान नियम, 1989 के अधीन अधिसूचित परीक्षण अभिकरणों से है, जिनका उद्देश्य मोटर वाहनों और उनके घटकों के लिए परीक्षण करना और प्रकार अनुमोदन प्रमाण पत्र प्रदान करना है, ताकि मोटर यान अधिनियम, 1988 और उसके अधीन बनाए गए नियमों के उपबंधों का अनुपालन सुनिश्चित किया जा सके;

(न) "आयतन (ni)" का अर्थ है किसी रिपोर्टिंग अवधि में विनिर्माता द्वारा यथा घोषित किए गए प्रकार अनुमोदित मॉडल 'i' के निर्मित या आयातित वाहनों की कुल संख्या से है, जिसमें उसके प्रकार भी शामिल हैं, जिसके लिए उत्पाद शुल्क या माल एवं सेवा कर या सीमा शुल्क का भुगतान किया गया है।

9. यह अधिसूचना तारीख 1 अप्रैल, 2027 से प्रभावी होगी और 31 मार्च, 2032 के पश्चात प्रभावहीन हो जाएगी।

[फा. सं. 9/2/2023-ऊर्जा संरक्षण (भाग-4)]

दिवाकर नाथ मिश्रा, अपर सचिव

MINISTRY OF POWER

NOTIFICATION

New Delhi, the 29th September, 2026

S.O. 5346(E).— In exercise of the powers conferred by clauses (a), (b) and (c) of section 14, section 18 read with section 20 of the Energy Conservation Act, 2001 (52 of 2001), the Central Government, in consultation with the Bureau of Energy Efficiency, for the period from 1st April, 2027 to 31st March, 2032, hereby specifies the Corporate Average Fuel Economy Norms and energy consumption standard for M1 category motor vehicles as specified under the Central Motor Vehicle Rules, 1989 (hereinafter referred to as the said motor vehicle), namely:—

1. Norms and standards. — The Annual Average Fuel Consumption Standards in petrol equivalent litre per 100 kilometres for each manufacturer of the said motor vehicles shall be calculated on Modified Indian Driving Cycle (hereinafter referred to as the MIDC) and in accordance with following equation, namely: —

(a) the Annual Average Fuel Consumption Standard = a x (W - b) + c, where—

Annual Average Fuel Consumption Standard = Annual Average Fuel Consumption Standard of manufacturer on MIDC;

a = Constant Multiplier;

b = Fixed Constant;

c= Fixed Constant;

W= weighted average of unladen mass in kilogram (kg) of all new said motor vehicle, manufactured or imported for sale by the manufacturer;

(b) the constant multiplier and the fixed constants shall be determined from Table 1.1 as given below depending upon the year of manufacturing or import of the said motor vehicle in India,

\

Table1.1

(From fiscal year 2027-2028 to 2031-2032)

S. No.	**Year**	**FY 2027-2028**	**FY 2028-2029**	**FY 2029-2030**	**FY 2030-2031**	**FY 2031-2032**
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)
1.	a (litre/100 km per kg)	0.00158	0.00152	0.00148	0.00139	0.00131
2.	b (kg)	1229				
3.	c (litre/100 km)	3.9960	3.8600	3.7585	3.5313	3.3273
4.	Average Fuel Consumption Standard for Manufacturer in petrol equivalent (litre/100 km)	[a x (W – b) + c]				

(c) where Annual weighted average unladen mass (W) for a manufacturer is calculated as per the following formula: —

$$W = \frac{\sum ni\ Wi}{\sum ni}$$

where,

n_i = number of the said motor manufactured or imported for sale in India of a model i in the respective fiscal year;

W_i = Unladen mass in kilogram of a model i in the respective fiscal year.

2. Performance assessment. - (1) The Annual Average of Actual Fuel Consumption for each manufacturer of the said motor vehicles shall be calculated on MIDC and in accordance with the following procedure, namely: —

Annual Average of Actual Fuel Consumption in petrol equivalent litre per one hundred kilometres for a manufacturer is the weighted average fuel consumption of all the said motor vehicles, manufactured or imported in a fiscal year and shall be determined as per the following formula: -

$$\text{Annual Average of Actual Fuel Consumption} = \sum v_i\, n_i\, [FC_i \times (1 - C.N.F_i) - c_i] \,/\, \sum v_i\, n_i$$

where,

n_i = number of the said motor vehicle manufactured or imported for sale in India of a model i in the respective fiscal year;

v_i = volume derogation factor for super credits for model i as defined in Table 1.4 under sub-paragraph (6) ;

FC_i = Petrol equivalent fuel consumption in litre per 100 kilometres of a model i;

$C.N.F_i$ = Applicable Carbon Neutral Factor in percentage for model i as defined in sub-paragraph (5);

c_i =Petrol Equivalent Fuel Consumption reducing technology derogation (c_i) factor for model i as defined in sub-paragraph (3) and (4).

(2) The Fuel Consumption (FC) in litre per one hundred kilometres of every model shall be determined as per the following formula, namely: -

(a) the actual fuel consumption of every model in terms of litre per one hundred kilometre (in the case of petrol, LPG or diesel) and in kilogram per one hundred kilometre in the case of CNG shall be calculated by the following formulae:

$$FC_{\text{Petrol}} = 0.04217 \times CO_2$$

$$FC_{\text{Diesel}} = 0.03776 \times CO_2$$

$$FC_{\text{LPG}} = 0.06150 \times CO_2$$

$$FC_{\text{CNG}} = 0.03647 \times CO_2$$

where,

CO_2 = the performance p_i i.e. the measured tailpipe emission of carbon dioxide in gram per kilometre as per type approval:

Provided that manufacturers shall report to the Designated Agency, as notified in the relevant AIS under the Central Motor Vehicle Rules, 1989, the performance p_i (MIDC) and Performance p_i (WLTP) for each model, tested on MIDC and WLTP notified by Ministry of Road Transport and Highways;

(b) the actual fuel consumption of every electricity driven model shall be measured in terms of kWh per one hundred kilometre as per type approval;

(c) the actual fuel consumption in petrol equivalent for diesel, LPG, CNG and electricity driven motor vehicles shall be obtained by multiplying the actual fuel consumption referred to in clauses (a) and (b) above with the conversion factors specified in Table 1.2 below:

TABLE 1.2

S.No.	Fuel type	Conversion factor to petrol equivalent
(1)	(2)	(3)
1	Diesel	1.1168
2	LPG	0.6857
3	CNG	1.1563
4	Electricity	0.1028

(3) A manufacturer may claim a derogation of 1.0 g CO_2 /km, equivalent to 0.0422 litre/100 km, for each eligible technology deployed in a vehicle, from among the technologies specified in Table 1.3 in sub-paragraph (4), subject to the overall cap of 9.0 g CO_2 /km, equivalent to 0.3795 litre/100 km.

(4) (a) The Ministry of Road Transport and Highways shall separately develop appropriate certification methodologies to certify reduction of fuel consumption from these technologies listed in Table 1.3 as given below;

(b) For the first block period, the energy savings claimed by a manufacturer on these technologies shall be based on self-declaration;

(c) For the second block period, any claim of energy savings on these technologies shall be supported by validated test results generated in accordance with the test methodologies and procedures specified by the Ministry of Road Transport and Highways.

TABLE 1.3

S.no.	**Technology**	**Minimum Criteria**
(1)	(2)	(3)
1.	Start-Stop System	Engine stops automatically during idling and again starts automatically during operating condition.
2.	Tyre Pressure Monitoring System	Evaluate the inflation pressure of the tyres or the variation of this inflation pressure over time.
3.	Regenerative Braking System	During deceleration, provides for the conversion of vehicle kinetic energy into electrical energy.
4.	6-Speed or Higher Transmission	Transmission with provision of selection of 6 or more gear ratio for forward movement.
5.	12V/48V Efficient Alternator	Improved version of a conventional alternator that generates electricity more efficiently. Min. Efficiency of Alternator ≥ 67% for ≥70A to ≤90A rating ≥72% for ≥90A to < 150A rating ≥74% for ≥150A rating
6.	12V/48V Motor-Generator (Micro-Hybrid)	A device that can start the engine, assist it during acceleration, and recover energy during braking.
7.	Exterior LED Lighting	All exterior lights of a vehicle installed for illumination for vehicle visibility and signaling shall be LED.
8.	Advanced Glass / Glazing	High-performance window technologies designed to control heat, light, and UV transmission for better energy efficiency and comfort. Min. Solar Heat Gain Constant ≤58%
9.	Electric Water Pump	Coolant pump powered by an electric motor that circulates coolant independently of engine speed.
10.	High-Efficiency Air-Conditioning System	Self-declaration by Manufacturers and to be Benchmarked after 1st Block Period
11.	Solar-Reflective Paint	Self-declaration by Manufacturers and to be Benchmarked after 1st Block Period
12.	PWM-Controlled Radiator Fan	Variable-speed cooling fan controlled by pulse width modulation to optimize temperature, reduce energy consumption, and improve vehicle efficiency.

(5) Carbon Neutrality Factor (CNF) shall be applicable on Petrol, CNG and Flex Fuel Ethanol Vehicles, discounting manufacturer declared CO_2 (p_i), for a model 'i' as follows, namely: —

(a) For Ethanol blended petrol (E20 or such higher blends as specified) vehicles including SHEV, PHEV: 8% CNF on tailpipe CO_2;

(b) For Flex Fuel Ethanol Vehicles 22.3% CNF on tailpipe CO_2;

(c) For CNG vehicles CNF of 5% or CBG blending percentage notified by the Ministry of Petroleum and Natural Gas whichever is higher;

(d) For Diesel vehicles, CNF on tailpipe CO_2 emission shall be as per actual biofuel blending percentage, as specified by the Ministry of Petroleum and Natural Gas.

(6) A manufacturer may consider using Volume Derogation factors given below in Table 1.4 for each of its model: —

TABLE 1.4

S. no.	Vehicle type	Volume derogation factor for super credit (v_i)
(1)	(2)	(3)
1.	Battery Electric Vehicle / Range Extended Electric Vehicle	3.0
2.	Plug in Hybrid Electric Vehicle / Strong Hybrid Electric Vehicle (Flex Fuel Ethanol)	2.5
3.	Strong Hybrid Electric Vehicle	1.6
4.	Flex Fuel Ethanol Vehicles	1.1

Note: The effective Volume (N_i) of a model 'i' and its variant(s) shall be calculated as below:

$$N_i = v_i \times n_i$$

(7) Manufacturers shall declare the Performance p_i (MIDC) and Performance p_i (WLTP) (in g CO_2/km) for each model sold from 1st April 2027 onwards, tested on both existing MIDC and Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) notified by Ministry of Road Transport and Highways to Designated Agency.

(8) Every manufacturer for the reported volume (n_i) shall furnish to the Designated Agency, on an annual basis along with the final compliance report, the state-wise sales data of its vehicles.

(9) The conversion factor for Corporate Average Fuel Efficiency targets from MIDC to WLTP shall be separately notified by the Ministry of Power in consultation with Bureau of Energy Efficiency based upon the data reported to Bureau of Energy Efficiency by Designated Agency as per sub-paragraph (7).

(10) The difference in Annual Average of Actual Fuel Consumption for each manufacturer and Annual Average Fuel Consumption Standards applicable to the respective manufacturer shall result into credit or debit as follows, namely: —

$$\text{Credit} = (T - P) \times \sum n_i$$

$$\text{Debit} = (P - T) \times \sum n_i$$

where,

a) T is Annual Average Fuel Consumption Standard in g CO_2/km applicable to a manufacturer;

b) P is Annual Average of Actual Fuel Consumption in g CO_2/km of respective manufacturer;

c) n_i means the total number of manufactured / imported vehicles of a type approved model 'i', including its variant(s) in a reporting period as declared by the manufacturer.

(11) (a) Credits and debits shall be assessed on an annual basis for individual manufacturer and shall be recorded in manufacturer's passbook;

(b) Such credits and debits may be carried forward within the compliance block;

(c) Any credits remaining unsettled at the end of the compliance block shall stand lapsed.

3. Pooling. — (1) The individual manufacturer may exchange or trade credits with other manufacturers for the purpose of compliance on their mutually agreed terms and conditions.

(2) Result of trading or exchange of credits by individual manufacturers shall be furnished to the Designated Agency.

4. Credits buyout from Bureau. — (1) The manufacturers shall also be permitted to offset any debit balance accumulated in their respective passbooks through the buyout of credits from the Bureau of Energy Efficiency and the sums received from buyout of credits shall be governed by rule 8 of the Energy Conservation (Compliance Enforcement) Rules, 2025.

(2) The price in INR per g CO_2/km of such credits shall be as prescribed for each reporting period: FY 2027-2028 – INR 2,500; FY 2028-2029 – INR 3,000; FY 2029-2030 – INR 3,500; FY 2030-2031 – INR 4,000; and FY 2031-2032 – INR 4,500 respectively.

5. Implementing agency.— The Ministry of Road Transport and Highways shall enforce the provisions related to testing and calculation methodologies, reporting, conformity of production, derogation, carbon neutrality factor for use of biofuels, volume derogation factor for super-credits (v_i) and petrol equivalent fuel consumption reducing technology derogation factor (c_i) for all motor vehicles under the Central Motor Vehicle Rules, 1989, in consultation with the concerned Ministries and Departments.

6. Timeline for reporting. — (1) The Designated Agency shall report the compiled data under Corporate Average Fuel Economy Norms to the Bureau of Energy Efficiency on or before 30th September of each assessment year.

(2) Offsetting of debits through exchange of credits under paragraph 3 or buyout of credits from Bureau of Energy Efficiency under paragraph 4 or both shall be allowed only within the designated trading window of thirty days, from 1st October to 31st October of each assessment year.

(3) The Designated Agency shall collate and submit to the Bureau of Energy Efficiency the final passbook within a period of one month from the closure of the trading window i.e., before 30th November of each assessment year.

7. Compliance. — (a) In any fiscal year commencing from the 1st day of April, 2027 onwards, the Annual Average of Actual Fuel Consumption as specified in paragraph 2, for a manufacturer shall be less than or equal to Annual Average Fuel Consumption Standard as specified in paragraph 1, of the respective fiscal year for the respective manufacturer.

(b) Compliance shall be assessed on an annual basis, and any contravention in this regard shall be assessed at the end of a Compliance block, subsequent to settlement of credits and dealt with the provisions of sections 26 to 28 of the Act and such assessment shall be made on the entire sales of motor vehicle made in Compliance block by an individual manufacturer.

(c) The non-compliance in petrol equivalent litre/100km at the end of the block period shall be calculated as per the following formula, namely:—

Non-compliance in litre/100km =	$\dfrac{\text{Total Debit at the end of the block period in (g } CO_2\text{/km)}}{\text{Total Sales in block period x 23.7135}}$

(d) the small volume manufacturers are exempt from meeting specific emission target under Corporate Average Fuel Economy Norms and such manufacturers shall continue to report respective Annual Average of Actual Fuel Consumption to Bureau of Energy Efficiency.

8. *Explanation*. — For the purpose of this notification, —

(a) "**Annual Average Fuel Consumption Standard**" means the weighted Average Fuel Consumption permitted of vehicles manufactured or imported by any manufacturer and is calculated in accordance with paragraph 1 and shall be expressed in petrol equivalent litre/100 km and rounded up to three decimal places;

(b)"**Annual Average of Actual Fuel Consumption**", means the weighted average petrol equivalent fuel consumption of all eligible vehicles manufactured or imported during a reporting period by any manufacturer and is calculated in accordance with the sub-paragraph (1) of paragraph 2 and shall be expressed in petrol equivalent litre/100 km, rounded up to three decimal places;

(c) "**Assessment year**" means the year following the reporting period, during which the compiled data under Corporate Average Fuel Economy Norms, is verified and reported to the Bureau of Energy Efficiency;

(d) "**Compliance block**" means the time period for the purpose of pooling or trading of credits. The first compliance block shall be of three years from 2027-2028 and second block of two years from 2030-2031;

(e) "**Credit**" means the positive compliance balance accrued when a manufacturer's Corporate Average Fuel Consumption is better (lower) than the applicable target, expressed in terms of 'g CO_2/km';

(f) "**Debit**" means the shortfall arising when a manufacturer's Corporate Average Fuel Consumption exceeds the prescribed target. These credits and debits expressed in terms of 'g CO_2/km' are recorded in a compliance account commonly referred to as a "passbook," which is maintained for each manufacturer or importer;

(g) "**Flex fuel ethanol vehicle**" means a vehicle that can also run on a mixture of gasoline and Ethanol with 85 percent ethanol (E85) or on 100 percent ethanol (E100);

(h) Manufacturer" means an organization engaged in the manufacture or import of motor vehicles which are subjected to type approval and intended for domestic sale;

(i) "**Manufacturer Declared CO_2 (p_i)**" for a model 'i' and its variant(s) means the specific emission of CO_2 in gram per kilometre declared by a manufacturer and verified during type approval;

(j) "**Passbook**" means a credits and debits account for each manufacturer and maintained, recorded, tracked, carried forward, and adjusted across compliance periods;

(k) "**Petrol Equivalent Fuel Consumption (FC_i)**" for a model 'i' and its variant(s) means the petrol equivalent fuel consumption in litre per 100 kilometers of a model 'i' and its variants(s). It is equal to tailpipe CO_2 value in gram per kilometer declared by manufacturer and divided by 23.7135;

(l)"**Plug-in hybrid electric vehicle (PHEV)**" shall have same meaning as defined in Automotive Industry Standard or in Central Motor Vehicle Rules, 1989;

(m) "**Pooling**" means a voluntary compliance mechanism that allows exchange or trading of credits between vehicle manufacturers for meeting Annual Average Fuel Consumption permitted for respective manufacturer;

(n) **"Range Extended Electric Vehicle (REEV)**" shall have same meaning as defined in Automotive Industry Standard or in Central Motor Vehicle Rules, 1989;

(o) "**Reporting period**" means the twelve-month period starting from 1st April to 31st March of the preceding assessment year under Corporate Average Fuel Economy Norms, both dates inclusive;

(p) "**Small Volume Manufacturer**" means the manufacturer whose manufactured / imported volume of eligible vehicle is less than 1,000 units in a reporting period (sales year);

(q) "**Strong Hybrid Electric Vehicle**" shall have same meaning as defined in Automotive Industry Standard or in Central Motor Vehicle Rules, 1989;

(r) "**Test or Driving Cycle**" means a standardized driving pattern represented as a speed-time profile that vehicles must follow on a chassis dynamometer to evaluate fuel consumption and emissions under controlled conditions as described in relevant Automotive Industry Standard or in the Central Motor Vehicle Rules, 1989;

(s) "**Type Approval Agency**", means the testing agencies notified under the Central Motor Vehicles Rules, 1989 for the purpose of conducting tests and granting type approval certificates to motor vehicles and their components, to ensure compliance with the provisions of the Motor Vehicles Act, 1988 and the rules made thereunder;

(t) "**Volume (n_i)**" means the total number of manufactured or imported vehicles of a type approved model 'i', including its variant(s) in a reporting period as declared by the manufacturer for which excise duty or Goods and Services Tax or customs duty has been paid.

9. This notification shall take effect from 1st April, 2027 and cease to have effect after 31st March, 2032.

[F. No. 9/2/2023-EC(Part-4)]

DIWAKAR NATH MISHRA, Addl. Secy.

Uploaded by Dte. of Printing at Government of India Press, Ring Road, Mayapuri, New Delhi-110064
and Published by the Controller of Publications, Delhi-110054.

BHABAJIT DEKA