



ウツタル・プラデーシュ州の電気自動車製造
およびモビリティ ポリシー 2019

DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA



ウッタール・プラデーシュ州の電気自動車製造 およびモビリティ ポリシー 2019

背景

電気自動車は世界中で広く市場を拡大しています。高圧と化石燃料の急速な枯渇により、輸送が環境や気候変動に及ぼす影響を軽減するために電気モビリティが必要になっています。2016年11月に発効した最近のパリ協定では、地球温暖化と気候変動の脅威を制御するために二酸化炭素の排出を制限することが規定されています。自動車産業の電動化は、交通システムを脱炭素化することで設定された目標を達成することを目的としています。

インドの自動車産業は世界最大の成長産業の一つであり、同国の経済成長を牽引する製造業のさらなる成長が期待されています。現在、自動車産業が公害に大きく寄与していることから、政府はこれに向けて電動モビリティの推進を進めている。

2018年、世界の電気自動車保有台数は前年の200万台から510万台を超え、電気自動車の新車販売台数はほぼ2倍となった。電気モビリティの急速な拡大に伴い、民間および公共の充電インフラは継続的に拡大しています。公的に利用可能な充電インフラの年間成長率は、世界レベルでの電気自動車在庫の成長率よりも高かった。

インドの電気自動車市場は巨大化する見込みで、2020年までに約80ラック、2030年までに約50億になると推定されています¹。リチウム電池の価格は急速に下がっており、EVの価格も安くなっている。インドにおける電気自動車保管機会 (GW 単位) は、2022年まで CAGR 44% で成長すると予想されています²。

FICCIとロッキーマウンテン研究所が発行した最近の報告書では、インドが共有型、電動型、コネクテッドモビリティへ移行することで、2030年までに最大20万ルピーの石油輸入とほぼ1ギガトンの二酸化炭素排出量を節約できる可能性があるとして推定されている。報告書はさらに、インドでは4輪EVの販売が2027年までに内燃機関 (ICE) の販売を超えると予想されていると述べています³。

インドでのハイブリッド車および電気自動車の製造を促進するために、インド政府は2015年に国家電気モビリティ ミッション プラン (NEMMP) に基づき、インドにおける (ハイブリッドおよび) 電気自動車のより迅速な導入と製造 (FAME スキーム) を開始しました。国内で環境に優しい車を普及させることが目的。インドでは、2020年以降、ハイブリッド車および電気自動車の販売台数を前年比600～700万台とするという野心的な目標を設定しています⁴

、それによってEV分野で幅広い機会を創出します

¹ NITI Aayog および RMI 分析、「インドにおける電動モビリティへの移行を可能にする」、2017年11月。https://www.rmi.org/wp-content/uploads/2017/11/report_electric_mobile_india_FICCI_RMI.pdfを参照してください。

² Enincon の調査、IESA。https://enincon.com/wp-content/uploads/2017/07/Flyer-EV-Market-in-India_enincon.pdfを参照してください。

³ <http://ficci.in/PressRelease/2938/ficci-press-nov20-smart2>を参照してください

⁴ い。pdfプレスリリース: 重工業・公営企業省、参照 <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=154119>

製造業。この制度を拡張して、インド政府は FAME II を考案し、電気モビリティとバッテリー貯蔵に関する国家ミッションが発足しました。

インドの自動車産業は、2018年4～3月の2,909万台に対し、2019年4～3月には乗用車、商用車、三輪車、二輪車を含む合計3,092万台近くを生産し、6.26倍の成長を記録し、世界第4位となった。前年同期比%。国内の自動車生産は、2013年度から2018年度にかけて7.08%のCAGRで増加しました。

インドは著名な自動車輸出国でもあり、4月から3月にかけて自動車輸出が15.54%増加し、現在では同国は世界第3位の自動車生産国となる勢いでもある。この大規模部門を変革するインド政府は、自動車産業からの汚染物質の排出を抑制することを決意しており、2030年までに100%ハイブリッド車または電気自動車に切り替えることを構想しています。

1. アドバンテージ ウットル プラデーシュ州

ウットルプラデーシュ州は国内最大の消費基地であるため、同州では電気自動車市場が急成長するとみられている。ウットルプラデーシュ州は国内第4位の経済大国であり、国のGDPの8%近くに貢献しています。ウットル・プラデーシュ州は製造業州のトップ5に属し、自動車産業に強固な足場を築いているMSME企業の数が多い州です。

1.1. インフラストラクチャの実現

黄金の四角形沿いに戦略的に位置するこの州は、主要な国内空港や国際空港との接続が良好です。東部貨物専用回廊(EDFC)の集水域の57%がUPを通過し、国の東部につながっています。同様に、西部貨物専用回廊(WDFC)の集水域面積の8.5%がUPに該当します。それにもかかわらず、ジュワールに建設される国際空港は北インドで最大の国際空港となる。

高速道路の州として知られる既存のヤムナ高速道路とアグラ-ラクナウ高速道路は、NCRと州都を結んでいます。この利点をさらに高めるために、インド東部および中部へのシームレスな接続を確保するために、プアヴァンチャル高速道路、ブンデルカンド高速道路が建設されようとしています。アラハバードとハルディア港を結ぶ北西1水路は、州の輸出拠点と東部の港を結ぶユニークなプロジェクトです。既存の強力な物流インフラを備えたウットル プラデーシュ州は、ノイダ、ボラキ、バラナシに複合物流/輸送ハブを建設しようとしています。

1.2. 大規模な市場基盤

インドの人口の約16.5%が住むこの州は、自動車産業にとって有望な市場です。同州はインドで登録された自動車の台数で第3位にランクされており、インドで登録された自動車総数の10.3%を占めています(2012年)。2010年から2015年の間に州内での自動車登録台数のほぼ81%の増加が見られました⁵

⁵ 自動車 - 道路・運輸・高速道路省、2015年3月31日時点の停留所。

自動車の需要は、番号によって簡単に測定できます。州内の認定ドライバーの登録の数。同州の運輸局が発行した公認運転免許証の数は、2015年に約139万件でした⁶

それは

国内最大の消費者基盤の一つです。

中間層の成長に伴い、インドの自動車産業はインド経済の最大の部門となる見込みです。インド人の34%が都市部に住んでおり、インドは急速に都市化が進んでいます。都市人口の10年間の増加率は31%近くです(2001年から

11)。ウッタル プラデーシュ州の都市人口は4,440万人で、インドの都市人口全体のほぼ12%を占めます。ウッタル プラデーシュ州の州総人口に対する都市人口の割合は22.27%(2011年国勢調査)と高く、増加し続けています。

EVの走行コストは1kmあたり1INRと低く、ガソリン車の走行コストは1kmあたり約5.5INRなので、EVの所有者にとっては優れたランニング経済性を示しています。

電気自動車のモビリティを促進するための移行プロセスが与えられ、ウッタル プラデーシュ州では3番目に登録された FAME制度における最大の受益者(2019年)⁷、そして最も高いのはEVが13万9万台に達しました⁸。

州都ラクナウは、インド政府のFAME Indiaスキームに基づくマルチモーダル電気公共交通機関のパイロットプロジェクトに指定された10都市の1つです⁹。

同州では電動人力車市場がすでに活況を呈しており、2年以内にEVに移行する。

車輪、四輪車、特に公共交通機関での使用が徐々に目撃されるようになるでしょう。

1.3. 主要な投資ゾーン

ノイダ工業地帯、グレーターノイダ工業地帯、ヤムナ高速道路工業地帯を含むNCR地域の工業回廊と州都ラクナウは、UP州の自動車産業の成長に大きく貢献しています。

ウッタル プラデーシュ州は、NCR クラスターの自動車および自動車部品製造ハブ10のかなりの部分を共有しています。また、グレーター・ノイダではインド・ヤマハ・モーターズ、ホンダ・シエル・カーズ・インディア、ニューホランド・アグリカルチャー/CHNなど、ラクナウではタタ・モーターズなどのメーカーを受け入れています。2016年、タタ・モーターズは、ラクナウ工場でモジュールが設計されたハイブリッド電気バスを発売した。

さらに、カンプール、ラクナウ、ノイダ、ガーズィヤーバード、アリーガル、アーグラ、メーラト、ジャーンシは、自動車部門の大規模な中小企業製造拠点に与えられる投資ゾーンです。州内のバッテリー製造に関与する他のゾーンは、グレーターノイダ、ガーズィヤーバード、ファテール、カンプール、ラクナウ、ゴラクプルなどに位置しています。

⁶ データは<http://uptransport.co.in/license.aspx>からアクセスされま

⁷ す。FAME ダッシュボード<http://www.fame-india.gov.in/#> (2018年10月1日にアクセス)

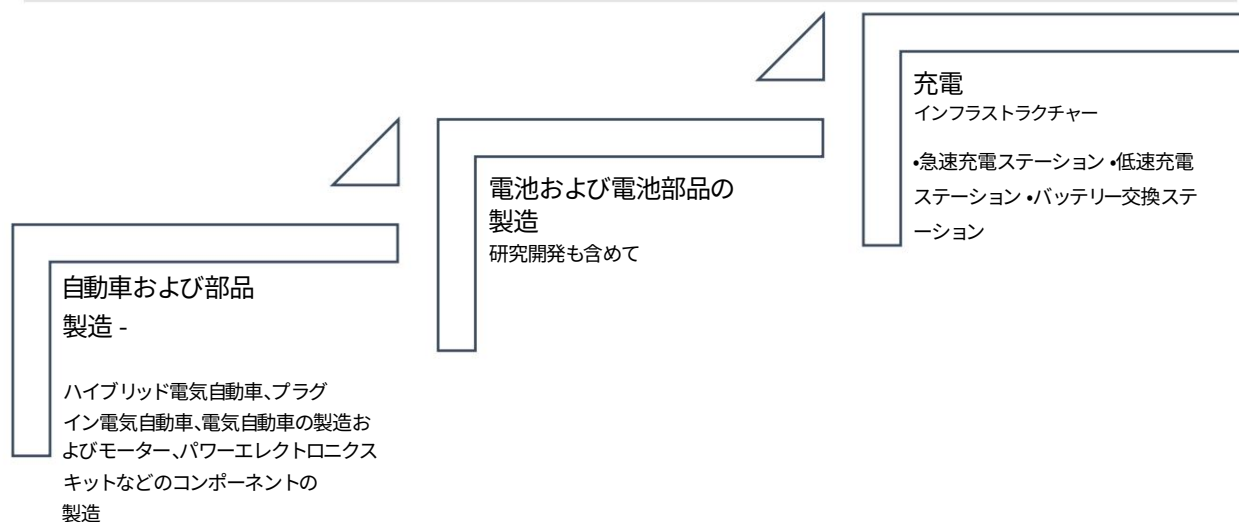
⁸ Lok Sabha Queson への回答、2019年7月プレス

⁹ リリース: 重工業・公共企業省、参照

<http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=174902>

¹⁰ <http://www.makeinindia.com/arcle/-/v/india-s-automobile-hubs>

1.4.重要な機会



2. ポリシーについて

これに向けて、ウツタルプラデーシュ州電気自動車製造およびモビリティ政策 2018 では、州内での電気自動車モビリティを促進するための投資を誘致するための魅力的な財政的および非財政的財政を提供しています。この政策は州内でのEVの早期導入を促進し、この分野での需要を創出することも目的としている。したがって、ポリシーには次の3つのコンポーネントが含まれます。

- (1) 製造業
- (2) 充電インフラ
- (3) 需要の創出。

この政策は、2017年のUP産業投資・雇用促進政策 (UP IIEP) を補完するものです。この政策の実施においては、インフラ・産業開発局に加え、運輸省、電力省、都市開発局が中心的な役割を果たしています。

2.1.政策の目的・州内でよりグリーン

ンな環境を作り出すために、州内でのEVの導入を促進する。•ウツタルプラデーシュ州を投資誘致先として優先することを確立する。

電気自動車 (EV)の製造において。

- 電気自動車の供給側と需要側の両方から雇用の機会を創出する。•内燃 (IC) エンジンから電気自動車 (EV) への移行に適した環境を作り出す。•ハイブ

リッドEV (HEV)およびプラグイン電気自動車 (PEV)の使用を促進する。

移行段階中。

- 人的資本を開発し、ニーズを満たす電力容量を増強する。
州内で電動モビリティを推進する業界のトップ
- バッテリー管理のための強力で持続可能なエコシステムを開発するためです。
生産段階から廃棄段階まで

2.2.政策目標

1. 今後 5 年間で 50,000 人の雇用の可能性を備えた電動モビリティ エコシステム全体で 40,000 億ルピー以上の投資を誘致する 2. 1,000 台の電気バス (BEV/FCEV) を導入し、特定されたグリーン ルートで 70% の EV 公共交通機関を達成する2030 年までに特定の 10 の都市で EV を実現します。
3. 従来のすべての商用車両と物流車両を段階的に廃止し、2024 年までに特定の 10 の EV 都市で、2030 年までにすべての都市で物品輸送における EV モビリティの 50% を達成する。
4. 2024 年までに、車両の全セグメントを合わせて 1,000 万台近くの EV を展開する。
5. 少なくとも5GWhの高密度電力貯蔵の製造ユニットを導入すること
6. 2024 年までに約 20 万台の低速充電と急速充電、交換ステーションを設置する

2.3.定義

- 2.3.1.電気自動車(EV)とは、バッテリー、ウルトラキャパシター、または燃料電池によって駆動される電気モーターを使用するすべての自動車を指します。これには、すべての二輪車、三輪車、四輪車のハイブリッド電気自動車 (HEV)、プラグイン電気自動車 (PHEV)、バッテリー電気自動車 (BEV)、および燃料電池電気自動車 (FCEV) が含まれます。
- 2.3.2.電気自動車のバッテリーとは、上記で定義された EV で使用されるすべてのエネルギー貯蔵システムを指します。これには、リチウムイオン電池、ニッケル水素電池、鉛蓄電池、ウルトラキャパシタ、さらには燃料電池 (直接メタノール、アルカリ、リン酸、溶融炭酸塩、固体酸化物、可逆型燃料電池)も含まれます。
- 2.3.3.電気自動車製造ユニット (EVMU) – このポリシー (セクション 2.2.1.) で定義されている電気自動車を製造するすべての製造企業は、このポリシーに基づくインセンティブと譲歩を受ける資格があります。
- 2.3.4. EV バッテリー製造または組立ユニット (EBU) – すべての EV バッテリーまたは燃料電池製造 (セクション 2.3.2 で言及) は、このポリシーに基づくインセンティブおよび譲歩の対象となります。
- 2.3.5.サービスユニット– 二輪車、三輪車用の急速/低速充電ステーションおよび/またはバッテリー交換ステーションまたは水素充填ステーションの施設を提供するユニット

車輪、乗用車、バス、その他の四輪電気自動車。このポリシーでは、バッテリーリサイクルユニットもサービスユニットとして考慮されます。

2.3.6. DISCOM は、ウッタール プラデーシュ州の配電会社を指します。これには、Paschimanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.、Madhyanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.、Kanpur electric Supply Company Ltd.、Purvanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd. の 5 つの DISCOM がすべて含まれます。およびダクシナンチャル ヴィデュット ヴィトラン ニガム Ltd.

2.4.投資基準

2.4.1.メガアンカープロジェクトは統合プロジェクトとなり、EVパワートレイン組立、プレス工場、ボディ工場、EV バッテリー組立または燃料電池組立、組立ライン、塗装工場などを単独で、または同じコンソーシアムまたは合併会社で行うことになる。少なくとも 1,000 億ルピーを投資し、設立から 3 年以内に最低 2 億ルピーの附属ユニット投資がもたらされます。

2.4.2.アンカーユニット

アンカー EVMU	このポリシーで定義されている電気自動車を設計、製造し、少なくとも 500 インドルピーを投資し、同じクラスター内でこのポリシーで定義されている少なくとも 10 のベンダーユニットを導入するインドの相手先商標製品製造業者 (OEM)
アンカー EBU	少なくとも 300 Cr を投資し、同じクラスター内にこのポリシーで定義されている少なくとも 10 のベンダー ユニットの導入して、EV バッテリーまたはリサイクル設定付き燃料電池を設計、製造、または組み立てるインドの相手先ブランド供給製造業者 (OEM)

2.4.3.ベンダー ユニット (EVMU/EBU) -アンカー ユニット (EVMU または EBU) と同じクラスター内に配置され、最終製品の少なくとも 50% をアンカー ユニットに供給するユニット。

2.4.4.大規模プロジェクト

大きい EVMU	<ul style="list-style-type: none"> •ブンデルカンド州で少なくとも 200 億ルピーの固定資本投資、または少なくとも 1,000 人の直接雇用の創出 •UP の残りの地域で少なくとも 300 億ルピーの固定資本投資、または少なくとも 1500 人の直接雇用の創出 <p>ブンデルカンド州)</p>
大きい EBU	100億ルピー以上の固定資本投資、または少なくとも1,200人の直接雇用の創出。

2.4.5. MSME 部門- ウッタール プラデーシュ州政府は、2006 年 MSME 法に従ってインド政府が MSME に対して定めた MSME の定義に従います (

このポリシーは、電動モビリティ エコシステムの一部であるコンポーネントおよび最終製品を製造する MSME 企業に対するインセンティブを指定します。これらの企業は、EVMU および/または EBU の両方のサプライヤーになることも、修理およびメンテナンス サービスを提供するサービス ユニットになることもできます。

2.4.6.ウルトラメガバッテリープラント- 年間出力1 GWh以上のバッテリー、またはリサイクル施設と統合された年間出力1.5 GW以上の燃料電池を、1,000億ルピーの最小投資で製造するためのプラントセットアップ。

2.4.7.サービスユニットの基準:以下の基準が考慮されます - 最小資本投資 (土地代を除く) 規模の 250 万ルピ

充電が遅い	一で設置され、10 ~ 50 kW の電力レベルでの充電範囲が 15 キロメートルを超え、1 時間あたり 80 キロメートル未満の充電を提供します。最小資本投資額 (土地代を除く) が 5000 万ルピーでセットアップされ、50 ~ 150 kW の電力レベルで 30 分充電あたり 80 km 以上の充電範囲を実現最
高速カテゴリ	小資本投資額 (土地代を除く) でセットアップ2,000 万ルピーで、市内の少なくとも 5 か所でバッテリー交換、修理、メンテナンスの統合サービスを提供しています。
スワッピング駅	

3. 政策枠組み3.1. EV 製造地帯/公園 -ウ

ウッタール プラदेश州政府は、EV 製造と EV バッテリー (燃料電池などを含む) 製造を含む EV 製造ハブとして州を発展させるための包括的な施設を備えた質の高いインフラを構築することを構想しています。これに向けて、EV製造ゾーンと公園は奨励され、廃棄物処理、下水処理、試験施設などの共通インフラが十分に整備されることになる。

3.2. EVモビリティ- ノイダ、ガーズィヤーバード、メーラト、マトウラ、アーグラ、カーンプル、ラクナウ、アラハバード、ゴーラクプール、バラナシを含む10都市が、第一段階でモデルEM都市として宣言され、EV、充電および水素燃料補給インフラ、新しいEVを可能にする建築基準を導入する予定。ノイダは、2020 年までの第 1 段階におけるすべての新しいモビリティ イニシアチブのパイロット都市となります。ウッタール プラदेश州政府は、インド政府のガイドラインに従って、電動モビリティ エコシステムにおける CSR イニシアチブを支援します。

3.3.電気自動車への移行 -可燃性自動車から EV 車への移行を促進するために、ウッタール プラदेश州政府はハイブリッド電気自動車を推進し、州内での HEV の需要を高めるための奨励金を与える予定です。

3.3.1.移行期のハイブリッド EV (HEV) - HEV は、内燃機関推進システムと電気モーター推進システムの両方を組み合わせた車両です。HEV の使用は、環境の大気汚染を軽減するだけでなく、天然資源の保護にも役立ちます。したがって、UP州は、2022年までのICE車両からEVへの移行における障壁を克服するために、州内の移行段階でHEVの使用を奨励する予定である。その後、州は移行を円滑にするために、燃料電池ベースの車両の使用を促進することを目指している。そして汚染を減らします。移行段階では、国は公共交通機関や物資輸送におけるEVの使用を奨励します。

3.3.2.公共交通機関- 公共交通機関における EV 車両の普及を促進するため、2030 年までに州によって段階的に 1,000 台の EV バスが導入される予定です。2020年までにフェーズIで25%、2022年までにフェーズIIで残りの35%、2030年までにフェーズIIIで残りの40%を達成する。さらにこれに関連して、10のモデル新興都市でグリーンルートが促進される（この政策のセクション4.2）。これらのルートで公共交通機関の 70% を EV にすることを目指します。また、政府機関の車両、委員会、政府の救急車などを含むあらゆる形態の政府車両は、2024年までに電気自動車に転換される予定です。

3.3.3.民間交通機関～州政府が導入を推進 2～

短距離移動用の車輪付き EV タクシーのほか、タクシー、スクールバス/バン、救急車などの電気技術の採用への移行も促進します。さらに、EM モデル都市 10 都市では、これらのセグメントにおける電動モビリティの 50% が 2024 年までに目標とされます。

3.3.4.商品輸送- 州は商品輸送におけるEVの採用を促進し、10のモデルEM都市でEV-3輪車、4輪小型商品車の導入を奨励します。同州は、2024年までにこれら上位10都市で、2030年までにすべての都市で物品輸送のEV化50%を達成することを目指している。

最後に、州政府はウツタルプラデーシュ州でのEVバッテリーと充電機器の製造を促進する予定です。また、同州は、代替クリーンエネルギー源として、水素燃料電池とソーラー燃料電池の製造を奨励する予定である。

3.4.充電インフラ- ウツタルプラデーシュ州政府は、州内での商業的に実行可能な事業として充電インフラの開発を推進します。これに向けて -

3.4.1.公共部門は「充電インフラ」を設置することが奨励される

状態にあります。国は、指定された地域において、そのような PSU に対する土地の取得を譲許的な料金で促進する予定です。

3.4.2. DISCOM は、政府の建物やその他の公共の場所に低速充電ネットワークと急速充電ネットワークの両方を設置することに投資します。これらの充電ポイントは、政府車両だけでなく民間車両も利用できるようになります。ディスコム

10 のモデル EM 都市のそれぞれに 100 の DC 公共充電ステーションを設置する計画です (このポリシーのセクション 4.2)。

3.4.3.公共建築物や公共の場所における充電インフラを整備し、充電コンセントの設置や常時電力供給等の整備を推進する。UPSRTCの車庫、バスターミナル、バス停には充電ステーションが設置されます。公共駐車場には充電ステーションの設置が義務付けられる。

3.4.4.これらに加えて、ヤムナ高速道路、アグラ・ラクナウ高速道路、そして今後建設されるプルヴァンチャル高速道路などの主要高速道路でのEVモビリティの推進を図るため、50キロメートルごとに車両密度が高く、急速充電ステーション、バッテリー交換インフラが整備される予定である。

3.4.5.州内の新しいアパート、高層ビル、テクノロジーパークでは、EV用の充電インフラの整備が奨励される。市街地面積が5,000平方メートル以上の商業複合施設、住宅団地、居住区に対するすべての新たな許可では、充電ステーションの設置が義務付けられる。

3.4.6.これに関連して、UPERC は低コストの EV 充電を促進するための特別電力料金政策をすでに計画しています。非ピーク時間帯に安価な電力を提供するため、EVへの電力の時間帯販売が検討される。

それにもかかわらず、州はEVバッテリーの廃棄に向けた戦略を策定し、バッテリーの廃棄に携わる企業を促進する予定です。

3.5.燃料ベースの EV の開発 -電気自動車の推進の主な目的は交通システムの汚染を除去することであるため、従来の電源や汚染物質であるバッテリーへの EV の依存を減らすことが重要です。持続可能なアプローチを採用し、ウッタール プラदेश州政府はこの政策に基づいて EV 用のクリーンな燃料の使用を促進することを目指しています。

移行段階では、州は電気ハイブリッド車用のメタノール燃料電池の使用を促進するものとします。さらに、リチウム電池の危険性を克服するために、国は水素燃料電池と太陽電池の開発と使用を促進することを目指している。また、民間開発業者が水素ステーションを設置することも認められる。電気自動車バッテリー ユニット (EBU) とサービス プロバイダーは、UP でそのような技術を採用するよう奨励されます。

3.6.バッテリーリサイクルエコシステム- バッテリーリサイクルセクターは、EVモビリティの拡大とともに確実に拡大します。州政府はこの政策を通じて、電気自動車用バッテリーの生産から廃棄までの管理エコシステムを開発することを目指しています。これにより、バッテリーの耐用年数の終了時と製造中の両方で、有害物質が廃棄物の流れに入ることが制限されます。したがって、この政策は、製錬、直接回収、または中間プロセスを使用するバッテリーリサイクルユニットを奨励することになります。州政府は州内のEVメーカーにリサイクルサービス店を設立するよう奨励するだろう

電池製造部門やスクラップ販売業者と協力して地域のリサイクルシステムを構築します。

3.7.研究開発- EV技術はまだ成熟途上にあるため、州内で低コスト技術、スマートな設計を開発し、EVへの移行を促進するために、学界、産業界、その他の利害関係者の参加を奨励することが重要です。これに向けて、この政策では、バッテリー技術、充電インフラ、認証およびトレーニングの開発を促進する予定です。また、この政策は州内のEV技術、特にEVにおけるクリーン燃料技術の研究開発エコシステムの開発を支援する予定だ。

3.8.スタートアップとイノベーション- 州内でのEV製造と関連技術の開発を促進する研究とイノベーションのエコシステムを強化するため、UP州政府はこの分野でのスタートアップも促進する予定です。EVモビリティや革新的なビジネスモデルを促進するインキュベーションセンターは、主要なエンジニアリング機関で奨励されるだろう。UP IT およびスタートアップポリシー 2017 に基づいて創設されたスタートアップ基金も、この文脈でのスタートアップの促進に活用されます。

4. 財政的インセンティブ

4.1.製造部門 (EVMU および EBU) へのインセンティブ- 4.1.1.土地補助金- この政策で定

義されているメガ アンカー プロジェクトおよびウルトラ メガ バッテリー プラントは、一般的な円レートまたは購入価格のいずれか低い方で土地価格の 25% まで払い戻されます。このインセンティブは、ウツタル プラデーシュ州の通知された地域で購入された土地にのみ提供されます。このような通知はウツタル プラデーシュ州政府によって随時発行されます。

4.1.2.定義された大規模アンカー EVMU/EBU および MSME ユニットには、UP IIEPP 2017 に基づいて産業ユニットに提供されるインセンティブと同等のインセンティブが提供されます。

これらのインセンティブには、資本利子補助金、インフラ利子補助金、産業品質補助金、印紙税と電気税の免除、SGST 償還などが含まれます。

4.1.3.代替クリーン燃料モビリティのための技術移転- 水素ベースの燃料電池、メタノール/バイオ燃料ベースの燃料電池、または太陽光ベースの電池などを含む、電気モビリティ用の代替クリーン燃料源を製造する EBU は、技術移転でサポートされます - 4.1.3.1。

Mega Anchor EBU (最初) は、同じクラスター内の各ベンダー ユニットに対して最大 500 万ルピーを条件として、そのベンダーユニットへの技術移転コストの 100% が払い戻されます。

4.1.3.2.アンカー EBU には、最初の 5 ベンダー ユニットに対しては 100%、次の 5 ベンダー ユニットに対しては 75% の技術移転コストが払い戻されます。

同じクラスター内の各ベンダー ユニットに対して最大 500 万ルピーが適用されます。

4.1.3.3.ウルトラメガバッテリー工場には技術移転費用の50%が払い戻されるが、上限は年間100万ルピー、全体の上限は5000万ルピーとなる。このポリシーの期間中に検討されるのは、そのようなプロジェクト 5 件のみです。

注 1:インセンティブは、運輸省またはウツタル プラデーシュ州政府のウツタル プラデーシュ公害管理委員会からプロトタイプを検証証明書を取得した後、対象となるユニットに提供されます。

4.2. サービスユニットへのインセンティブ

このポリシーで定義されているサービス ユニットには、次のインセンティブが提供されます。

4.2.1.最初の 1,000 の充電ステーションに対する固定資本投資 (土地代を除く) に対する 25% の資本補助金。充電ステーションあたり最大 60 万ルピーが適用されます。

4.2.2.水素対応の燃料供給インフラストラクチャの設置 -水素生成および燃料供給プラントの設置に対して、固定資本投資 (土地代を除く) に対する 50% の資本利子補助金が、UP 内の最初の 10 ユニットに払い戻しの形で提供されます (最大 INR 50 の条件付き)。このポリシーの期間中、ユニットあたり 10 万ルピー。

4.3. 環境保護奨励金

大規模なアンカー EVMU/EBU およびサービス ユニットは、持続可能でグリーンな生産対策を採用するためのインセンティブに従って提供されます。

4.3.1.廃棄物処理プラントの設置 - 大型およびアンカーEVMU/EBUには、廃棄物処理プラントの設置のための償還という形で取られたローンの年利50%が、5年間、最大1ユニット当たり10億ルピーの補助金として提供されます。

4.3.2.バッテリーリサイクルの場合 -大型のアンカー EBU およびサービスユニットには、年間最大 10 万ルピーの上限を条件として、バッテリーリサイクル用の機器/機械の調達のために取られたローンの償還という形で、5 年間にわたり年額 50% の資本利子補助金が提供されます。 5年間。

5. 民間EVパーク –

ウツタルプラデーシュ州政府は、プラグアンドプレイ施設を備えた民間のEVパークとクラスターの開発者に奨励金を提供する予定です。公園は 150 エーカーを超える土地で開発され、次の内容を含める必要があります。

- 製造エリア（コンポーネント、サブコンポーネント、サブアSEMBリなど）
- 研究開発および試験センター
- 電池の製造/取り扱いエリア
- 共用施設

- リサイクル生態系、廃棄物処理施設など。

これに向けて、ウツタルプラデーシュ州政府は、州内の民間工業団地および団地に提供されるものと同等のインセンティブを、民間EVパークおよびクラスターに提供する予定です。（UP IIEPP 2017、セクション 3.2.3 を参照）

6. 研究開発

この政策を通じて、ウツタル・プラデーシュ州はグリーン自動車製造拠点となるだけでなく、次世代バッテリー管理システム、ドライブトレイン部品、バッテリー化学、燃料電池システム、インテリジェント交通システムに焦点を当てた研究開発拠点となることも目指している。これに向けて、以下の規定が設けられます。

6.1. インキュベーションとスタートアップ- EV モビリティまたは革新的な EM モデルを促進するインキュベーション センターには、一般的な UP スタートアップ ポリシーに従ってインセンティブが提供されます。スタートアップ基金はまた、州内で電動モビリティを推進するスタートアップを促進するために動員されるものとする。

6.2. 学術提携と研究- ウツタルプラデーシュ州政府は、自動車製造、トレーニング、研究において優れた大学（インド国内外）に対し、州内の大学、工科大学と提携し、電動モビリティを促進する教育学と研究開発を強化することを奨励します。次世代のバッテリー化学、燃料電池システム、パワートレイン、自動車エレクトロニクス、および電気道路システム（ERS）に焦点が当てられます。

6.3. 特許および品質認証- このポリシーで定義されている MSME 部門には、特許登録および品質認証にかかる費用に対する財政援助が提供されます。財政援助は、特許登録の取得については費用の 75%（最大 250 万円）、および品質認証の取得については全料金の 50%（最大 500 万円）に制限されます。

6.4.試験施設- ウットルプラデーシュ州政府は、EV 用の高品質な試験センターの設置に努めるものとして、これらの施設は、この分野のすべての製造業者とサービスプロバイダーが利用できるようになります。

注 2:このポリシーで定義されている適格な EVMU、EBU、およびサービスユニットに対する償還、補助金、免除などの形でのすべてのインセンティブは、固定資本投資の最大 100% を対象とし、年間上限は 20 です。固定資本投資の%。

7. EVモビリティのインセンティブ -

州内の電気自動車の需要を喚起し市場を創出するために、ウットルプラデーシュ州政府は以下のインセンティブを延長します -

7.1.この政策の期間中にウットル プラデーシュ州内で製造された自家用電気自動車の最初の 100,000 人の購入者には、以下の免除が提供されます。

7.1.1. 7.1.2. 車両登録手数料の 100% 免除。二輪車EVの道路税は100%免除、その他のEVは75%道路税免除

7.2.ウットル・プラデーシュ州政府産業省は、電気自動車とモビリティを促進するためにインド政府が提供するモビリティ奨励金を統合します。

8. ビジネスのしやすさ

2017 年の州の産業投資および雇用促進 (IIEP) 政策のビジョンと使命を継承し、この政策は州内でのビジネスの容易さも保証します。

8.1.シングルウィンドウ - EV 製造/EV バッテリー製造部門およびサービスプロバイダーに必要なすべての承認は、州首相府が直接監視する州のシングルウィンドウシステムを通じて 1 つの屋根の下で提供されます。

8.2.単一の制裁:この政策に基づく償還、補助金などの形でのすべてのインセンティブ支払いは、単一の制裁命令によって、ノード機関による単一の会計責任者から行われます。

8.3.手順の簡素化 -このポリシーは、自己認証、みなし承認、および第三者認証をサポートすることにより、既存の規制体制と手順を合理化することを保証します。この目標に向けて、ウットル プラデーシュ州政府は、以下に関連するすべての既存の法律、規則、手順を定期的に見直します。

産業サービス/認可/承認/許可/ライセンスなど、可能な限り。

- 8.4.高品質の電力 -ウツタルプラデーシュ州政府は、2017 年の産業投資および雇用促進政策の規定に従って、EV/ EV バッテリー製造業界に信頼性の高い高品質の電力を 24 時間 365 日供給することに取り組んでいます。
- 8.5.電力許可 - DISCOM は、申請から 15 日以内に充電/バッテリー交換ステーションへの供給を解除するものとします。地方自治体は、充電/バッテリー交換ステーションを設置するための仮許可をオンラインで直ちに発行するものとします。
いかなる検証も、仮許可の認可後にのみ行われるものとします。
- 8.6.産業セキュリティ -ウツタルプラデーシュ州政府は、州内に安全で安心な産業環境を提供します。これに向けて、地域の産業集積地域に専門警察官を長とする専任警察を配置するとともに、警察と消防の一体化した警察署を設置する。

9. ポリシーの実施9.1.このポリシーは通知日から発効し、

5 年間有効となります。

9.2.いずれかの段階で、政策の修正または変更を必要とする状況が生じた場合、内閣のみがそのような修正または変更を承認する権限を有します。

9.3.この方針が修正された場合でも、州政府がいずれかのユニットに対して既にコミットしているインセンティブパッケージは撤回されず、ユニットは引き続き特典を受け取る権利を持ち続けます。

注 3 - 他の政策または州政府の部門によって認可されたインセンティブを利用しているすべての EVMU、EBU、サービス単位および関連する MSME 単位も、同じ種類の特典を条件として、このポリシーに記載されているインセンティブ/特典を利用する権利があります。 /インセンティブは他のポリシーから利用されていません。

免責事項

この「UP 電気自動車の製造およびモビリティに関するポリシー」文書非ヒンディー語ユーザーを容易にし、より広範囲にリーチできるようにするために、純粋に元のヒンディー語から翻訳されています。細心の注意を払っておりますが、翻訳の正確性はもちろん、解釈に相違がある場合でも、

ここに規定されている規定がある場合は、官報に掲載された「オリジナル」のヒンディー語

版が優先されます。