



우타르프라데시(Uttar Pradesh) 전기 자동차 제조
및 모빌리티 정책 2019

DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA



우타르프라데시(Uttar Pradesh) 전기 자동차 제조 및 모빌리티 정책 2019

배경

전기 자동차는 전 세계적으로 널리 시장을 확보하고 있습니다. 화석 연료의 높은 압력과 빠른 고갈로 인해 교통이 환경과 기후 변화에 미치는 영향을 줄이기 위해 전기 이동성이 필요해졌습니다. 2016년 11월 발효된 최근 파리 협약은 지구 온난화와 기후 변화 위협을 통제하기 위해 이산화탄소 배출을 제한하는 것을 규정하고 있습니다. 자동차 산업의 전기화는 운송 시스템의 탈탄소화를 통해 설정된 목표를 달성하는 것을 목표로 합니다.

인도의 자동차 산업은 세계에서 가장 크게 성장하는 산업 중 하나이며, 이 분야는 국가의 경제 성장을 주도하는 제조 분야의 추가 성장을 약속합니다. 현재 자동차 산업이 환경오염의 주범이기 때문에 정부에서는 이를 위해 전기 모빌리티를 장려하고 있습니다.

2018년 글로벌 전기차 보유대수는 전년도 200만대에서 510만대를 넘어섰고, 전기차 신규 판매 대수도 두 배 가까이 늘었다. 전기 모빌리티의 급속한 확산으로 민간 및 공공 충전 인프라가 지속적으로 확장되고 있습니다. 공개적으로 이용 가능한 충전 인프라의 연간 증가율은 전 세계적으로 전기 자동차 재고 증가율보다 높았습니다.

인도의 전기 자동차 시장은 엄청나게 커질 것으로 예상되며 2020년에는 약 80lacs, 2030년에는 약 5crores에 이를 것으로 예상됩니다. 리튬 배터리 가격이 급속히 하락하면서 전기차 가격도 저렴해지고 있다. 인도의 전기 자동차 보관 기회(GW)는 2022년까지 CAGR 44%로 성장할 것으로 예상됩니다.

FICCI와 Rocky Mountain Institute가 최근 발표한 보고서에 따르면 인도가 공유, 전기 및 연결된 이동성으로 전환하면 2030년까지 석유 수입에서 최대 INR 20 Lakh Cr과 거의 1기가톤의 이산화탄소 배출량을 줄이는데 도움이 될 수 있는 것으로 추정되었습니다. 보고서는 또한 2027년까지 인도에서 4륜 EV의 판매량이 내연기관(ICE)의 판매량을 넘어설 것으로 예상한다고 밝혔습니다³.

인도의 하이브리드 및 전기 자동차 제조를 촉진하기 위해 인도 정부는 NEMMP(National Electric Mobility Mission Plan)에 따라 2015년 인도에서 (하이브리드 및) 전기 자동차의 빠른 채택 및 제조(FAME Scheme)를 시작했습니다. 국내 친환경차 보급을 목표로 하고 있습니다. 인도에서는 2020년부터 매년 하이브리드 및 전기 자동차를 600만~700만 대 판매한다는 야심찬 목표를 세웠습니다⁴

, 이를 통해 EV 분야에서 폭넓은 기회 창출

¹ NITI Aayog 및 RMI 분석, '인도에서 전기 이동성으로의 전환 활성화', 2017년 11월. https://www.rmi.org/wp-content/uploads/2017/11/report_electric_mobility_india_FICCI_RMI.pdf를 참조하십시오.

² Enincon 연구, IESA. https://enincon.com/wp-content/uploads/2017/07/Flyer-EV-Market-in-India_enincon.pdf를 참조하십시오. <http://>

³ ficci.in/PressRelease/2938/ficci-press-nov20-smart2를 참조하십시오. .pdf 보도

⁴ 자료: 중공업·공기업부, 참조

<http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=154119>

조작. 계획을 확장하여 인도 정부는 FAME II를 마련했으며 전기 이동성 및 배터리 저장에 대한 국가 임무가 시작되었습니다.

인도 자동차 산업은 2019년 4~3월 승용차, 상용차, 삼륜차, 이륜차 등 총 3092만대에 가까운 차량을 생산해 2018년 4~3월 2909만대에 비해 626만대 성장해 세계 4위 규모의 산업이 됐다. 작년 같은 기간 대비 %입니다. 국내 자동차 생산은 FY 2013-18 사이에 CAGR 7.08%로 증가했습니다.

인도는 또한 4월부터 3월까지 자동차 수출이 15.54% 증가한 주요 자동차 수출국이기도 하며, 현재 인도는 세계 3위의 자동차 생산국이 되기 위한 과정을 밟고 있습니다. 이 대규모 부문을 변화시키기 위해 인도 정부는 자동차 산업의 오염 배출을 억제하기로 결심하고 2030년까지 100% 하이브리드 또는 전기 자동차로 전환할 계획입니다.

1. 우타르프라데시의 장점

우타르프라데시는 국가 최대의 소비자 기반이기 때문에 주 내 전기 자동차 시장은 호황을 누릴 것으로 예상됩니다. 우타르프라데시는 국가의 GDP에 거의 8%를 기여하는 국가에서 4 번째로 큰 경제입니다. 우타르프라데시는 제조업 상위 5개 주에 속하며 자동차 산업에서 강력한 기반을 갖춘 MSME 기업 수가 가장 많습니다.

1.1. 인프라 활성화

황금 사변형을 따라 전략적으로 위치한 이 주는 주요 국내 및 국제 공항과 잘 연결되어 있습니다. 동부 전용 화물 통행로(EDFC)의 집수 면적 57%가 UP를 통과하여 국가 동부와 연결됩니다. 마찬가지로 WDFC(Western Dedicated Freight Corridor)의 8.5% 집수 면적이 UP에 속합니다. 그럼에도 불구하고, Jewar에 곧 건설될 국제공항은 인도 북부 지역 최대 규모의 국제공항이 될 것입니다.

고속도로 상태(State of Expressways)로 알려진 기존 Yamuna 및 Agra-Lucknow 고속도로는 NCR을 주도와 연결합니다. 이러한 이점에 더해 인도 동부 및 중부 지역과의 원활한 연결을 보장하기 위해 Poorvanchal 고속도로, Bundelkhand 고속도로가 등장하고 있습니다. Allahabad와 Haldia 항구를 연결하는 NW 1 수로는 국가 수출 허브와 동부 항구를 연결하는 독특한 프로젝트입니다. 기존의 강력한 물류 인프라를 바탕으로 우타르프라데시는 노이다(Noida), 보라키(Boraki) 및 바라나시(Varanasi)에 복합 물류/운송 허브를 건설할 예정입니다.

1.2. 대규모 시장 기반

인도 인구의 약 16.5%가 살고 있는 이 주는 자동차 산업에 있어 유망한 시장입니다. 주는 인도에 등록된 차량 수에서 3위를 차지하고 있으며, 인도에 등록된 전체 차량의 10.3%를 공유합니다(2012). 2010년과 2015년 사이에 주 내 차량 등록이 거의 81% 증가했습니다⁵

⁵ 자동차 - 도로교통부, 고속도로부, 2015년 3월 31일 기준 Stascs.

자동차의 수요는 숫자로 쉽게 측정할 수 있습니다. 주 내 공인 운전자 등록. 2015년에 주 교통부에서 발급한 승인된 운전 면허증의 수는 약 139만 개였습니다⁶

, 만드는

그것은 미국에서 가장 큰 소비자 기반 중 하나입니다.

중산층이 성장함에 따라 인도의 자동차 산업은 인도 경제에서 가장 큰 부문이 될 것입니다. 인도인의 34%가 도시 지역에 살고 있는 인도는 급속도로 도시화되고 있습니다. 도시 인구의 10년 성장률은 거의 31%에 달합니다(2001-

11). 4,440만 명의 도시 인구가 있는 우타르프라데시 주는 전체 인도 도시 인구의 거의 12%를 차지합니다. 우타르프라데시는 주 전체 인구 대비 도시 인구의 비율이 22.27%로 높으며(2011년 인구 조사) 지속적으로 증가하고 있습니다.

EV 주행 비용은 km당 INR 1로 낮고, 휘발유 차량의 주행 비용은 km당 약 INR 5.5이므로 EV 소유자에게는 뛰어난 주행 경제성을 보여줍니다.

전기 자동차 이동성을 높이기 위한 전환 과정을 고려할 때 우타르프라데시는 139만 라크에 달하는 3 번째 로 등록된 전기 자동차 가 되 FAME 제도의 최대 수혜자(2019)⁷, 그리고 가장 높은
었습니다⁸.

주의 수도인 러크나우는 인도 정부의 FAME India 계획에 따라 다중 모드 전기 대중 교통 시범 프로젝트로 확인된 10 개 도시 중 하나입니다⁹.

전기 인력거 시장은 이미 주에서 호황을 누리고 있으며 2020년에는 EV로 전환됩니다.

휠러, 4륜차, 특히 대중교통 부문에서는 점차적으로 목격될 것입니다.

1.3. 주요 투자지역

Noida 산업 지역, Greater Noida 산업 지역, Yamuna 고속도로 산업 지역 및 주도인 Lucknow를 포함한 NCR 지역의 산업 통로는 UP의 자동차 산업 성장에 주요 기여자입니다.

우타르프라데시는 NCR 자동차 및 자동차 부품 제조 허브 클러스터의 상당 부분을 공유합니다. ¹⁰

, Greater Noida의 India Yamaha Motors, Honda Siel Cars India, New Holland Agriculture/CHN 등의 제조업체와 Lucknow의 Tata Motors를 비롯한 제조업체를 호스팅합니다. 2016년에 Tata 모터스는 러크나우 공장에서 모듈이 설계된 하이브리드 전기 버스를 출시했습니다.

또한 자동차 부문의 대규모 중소기업 제조 기지를 고려하면 Kanpur, Lucknow, Noida, Ghaziabad, Aligarh, Agra, Meerut, Jhansi 등이 기타 투자 지역입니다. 주 내 배터리 제조와 관련된 다른 구역은 Greater Noida, Ghaziabad, Fatehpur, Kanpur, Lucknow, Gorakhpur 등에 위치해 있습니다.

⁶ <http://uptransport.co.in/license.aspx> FAME Dashboard

⁷ <http://www.fame-india.gov.in/#> 에서 액세스한 데이터 (2018년 10월 1일에 액세스함)

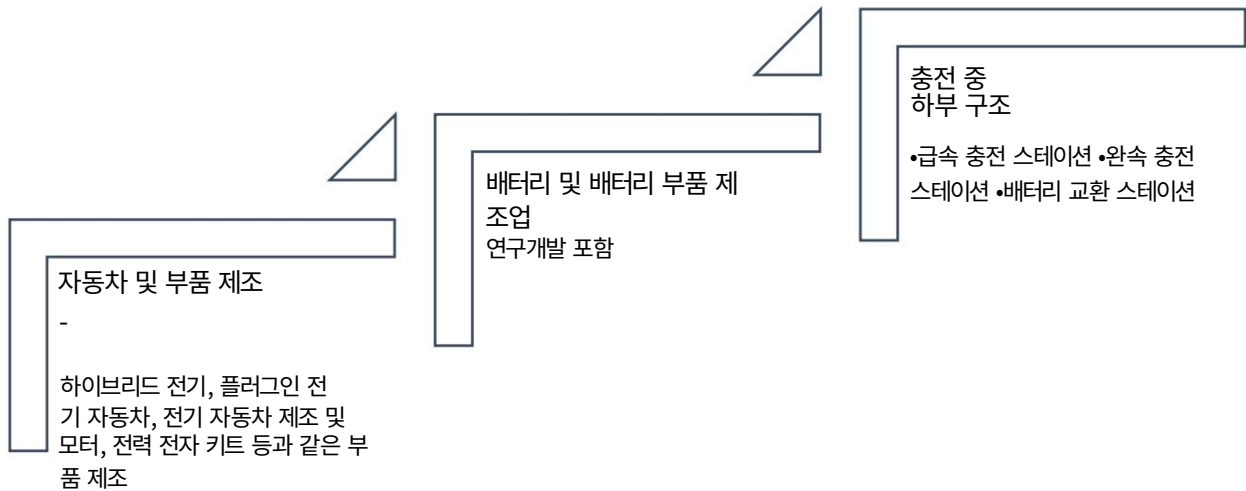
⁸ Lok Sabha Queson에 대한 답변, 2019년 7월 보도

⁹ 자료: 중공업 및 공기업부, 참조

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

¹⁰ [HP://www.makeinindia.com/arcle/-/v/india-s-automobile-hubs](http://www.makeinindia.com/arcle/-/v/india-s-automobile-hubs)

1.4. 주요 기회



2. 정책에 대하여

이를 위해 2018년 우타르프라데시 전기 자동차 제조 및 이동성 정책은 주 내 전기 이동성을 촉진하기 위한 투자를 유치할 수 있는 매력적인 재정 및 비재정 정책을 제공합니다. 이 정책은 또한 주 내 EV의 조기 채택을 촉진하고 해당 부문의 수요를 창출합니다. 따라서 정책에는 3가지 구성 요소가 포함됩니다.

- (1) 제조
- (2) 충전 인프라
- (3) 수요 창출.

이 정책은 2017년 UP 산업 투자 및 고용 촉진 정책(UP IIEP)을 보완합니다. 인프라 및 산업 개발부 외에도 교통부, 전력부 및 도시 개발부가 이 정책 실행에 중추적인 역할을 합니다.

2.1. 정책의 목표 • 주에서 보다 친

환경적인 환경을 조성하기 위해 주에서 EV 채택을 촉진합니다. • 우타르프라데시를 투자 유치를 위한 우선 목적지로 설정합니다.

전기자동차(EV) 제조에

- 전기 자동차의 공급 측면과 수요 측면 모두에서 고용 기회를 창출합니다. • 내연기관(IC) 엔진에서 전기 자동차(EV)로의 전환에 유리한 환경을 조성합니다. • 하

이브리드 EV(HEV) 및 플러그인 전기 자동차(PEV) 사용을 장려합니다.

전환 단계에서.

- 인적 자원을 개발하고 필요를 충족하기 위한 전력 용량을 증대합니다.
주에서 전기 이동성을 촉진하는 산업의
- 배터리 관리를 위한 강력하고 지속 가능한 생태계를 개발하려면
생산단계부터 폐기단계까지

2.2. 정책대상

1. 50,000명의 고용 잠재력이 있는 전기 이동성 생태계 전반에 걸쳐 향후 5년 동안 INR 40,000억 이상의 투자를 유치합니다. 2. 1,000대의 전기 버스(BEV/FCEV)를 출시하고 확인된 녹색 경로에서 EV 대중 교통의 70%를 달성합니다. 2030년까지 10개의 EV 도시로 선정됩니다.
3. 2024년까지 확인된 10개 EV 도시와 2030년까지 모든 도시에서 모든 기존 상업용 차량과 물류 차량을 단계적으로 폐지하고 상품 운송 부문에서 EV 이동성을 50% 달성합니다.
4. 2024년까지 모든 차량 부문에 걸쳐 약 100만 대의 EV를 출시합니다.
5. 최소 5GWh 이상의 고밀도 전력저장 장치 제조 시설을 도입합니다.
원활한 전기 이동성을 위해 향후 5년간 용량 확보 6. 2024년까지 약 200만 개의 저속 및 고속 충전소를 설치하고 충전소를 교체합니다.

2.3. 정의

- 2.3.1. 전기 자동차 (EV)는 배터리, 울트라 커패시터 또는 연료 전지로 구동되는 전기 모터를 사용하는 모든 자동차를 말합니다. 여기에는 모든 2륜차, 3륜차, 4륜차 하이브리드 전기 자동차(HEV), 플러그인 전기 자동차(PHEV), 배터리 전기 자동차(BEV) 및 연료 전지 전기 자동차(FCEV)가 포함됩니다.
- 2.3.2. 전기 자동차 배터리는 위에 정의된 EV에 사용되는 모든 에너지 저장 시스템을 의미합니다. 여기에는 리튬 이온 배터리, 니켈 금속 수소 배터리, 납축 배터리, 울트라 축전기 및 연료 전지(직접 메탄올, 알칼리, 인산, 용융 탄산염, 고체 산화물 및 가역 연료 전지)가 포함됩니다.
- 2.3.3. EVMU(전기 자동차 제조 단위) - 본 정책(섹션 2.2.1.)에 정의된 대로 전기 자동차를 제조하는 모든 제조 기업은 본 정책에 따라 인센티브와 양보를 받을 수 있습니다.
- 2.3.4. EV 배터리 제조 또는 조립 장치(EBU) - 모든 EV 배터리 또는 연료 전지 제조(섹션 2.3.2에 언급됨)는 이 정책에 따라 인센티브 및 양보를 받을 수 있습니다.
- 2.3.5. 서비스 단위 - 고속/저속 충전소 및/또는 배터리 교환소 또는 2륜차, 3륜차용 수소 충전소 시설을 제공하는 단위

휠러, 자동차, 버스 및 기타 4륜 전기 자동차. 배터리 재활용 장치도 본 정책에서 서비스 장치로 간주됩니다.

2.3.6. DISCOM은 Uttar Pradesh의 배전 회사를 나타냅니다. 여기에는 Paschimachal Vidyut Vitran Nigam Ltd., Madhyanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd., Kanpur Electricity Supply Company Ltd., Purvanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd. 등 5개 DISCOM이 모두 포함됩니다. 및 Dakshinanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.

2.4. 투자기준

2.4.1. Mega Anchor 프로젝트는 통합 프로젝트로 EV 파워트레인 조립, 프레스 공장, 차체 공장, EV 배터리 조립 또는 연료전지 조립, 조립 라인, 도장 공장 등이 자체적으로 또는 컨소시엄 또는 합작 투자 방식으로 진행됩니다. 최소 INR 1000억을 투자하면 설립 후 3년 이내에 최소 INR 200 crore 투자의 보조 단위를 가져올 수 있습니다.

2.4.2. 앵커 유닛

<p>▶ EVMU</p>	<p>이 정책에 정의된 대로 전기 자동차를 설계, 제조하고 최소 INR 500 Cr을 투자하고 이 정책에 정의된 대로 동일한 클러스터에 최소 10개 공급업체 단위를 포함하는 인도 OEM(Original Equipment Manufacturer)</p>
<p>▶ EBU</p>	<p>재활용 시설을 갖춘 EV 배터리 또는 연료 전지를 설계, 제조 또는 조립하고 최소 INR 300 Cr을 투자하고 이 정책에 정의된 대로 동일한 클러스터에 최소 10개 공급업체 단위를 참여시키는 인도 OEM(Original Equipment Manufacturer)</p>

2.4.3. 공급업체 장치(EVMU/EBU) - 앵커 장치(EVMU 또는 EBU)와 동일한 클러스터에 위치하고 최종 제품의 최소 50%를 앵커 장치에 공급하는 장치입니다.

2.4.4. 대규모 프로젝트

<p>크기가 큰 EVMU</p>	<p>• Bundelkhand 지역에서 최소 INR 200 crores의 고정 자본 투자 또는 최소 1000명의 직접 고용 창출 • 최소 INR 300 crores의 고정 자본 투자 또는 UP의 나머지 지역에서 최소 1500명의 직접 고용 창출(제외 분델칸트)</p>
<p>크기가 큰 EBU</p>	<p>INR 100억 이상의 고정 자본 투자 또는 최소 1,200명의 직접 고용 창출.</p>

2.4.5. MSME 단위 - 우타르프라데시 주 정부는 MSME Act 2006에 따라 인도 정부가 MSME에 대해 제시한 MSME 정의를 따릅니다.

UP IIEPP 2017에 따라 적용 가능합니다. 이 정책은 전기 이동성 생태계의 일부인 부품 및 최종 제품을 제조하는 MSME 기업에 대한 인센티브를 지정합니다. 이러한 회사는 EVMU 및/또는 EBU 모두에 대한 공급업체일 수도 있고 수리 및 유지 관리 서비스를 제공하는 서비스 단위일 수도 있습니다.

2.4.6. 초대형 배터리 공장 - 최소 INR 1,000 Crores 투자로 재활용 시설과 통합된 연간 생산량 1GWh 이상의 배터리 또는 연간 생산량 1.5GW 이상의 연료 전지를 제조하기 위한 공장 설정입니다.

2.4.7. 서비스 단위 기준: 다음 기준이 고려됩니다. - INR 25 lakh의 최소 자본 투자(토지 비용 제외) 크기로 설정하여

느린 충전	10-50kW 전력 수준에서 충전 범위 15km 이상, 시간당 80km 미만의 충전 범위를 제공합니다. INR 50 lakh의 최소 자본 투자(토지 비용 제외) 크기로 설정하여 50-150kW 전력 수준에서 충전 시 30분 당 80km 이상의 충전 범위를 제공합니다. 최소 자본 투자(토지 비용 제외) 크기로 설정합니다. INR 20 lakh
빠른 카테고리	의 규모로 도시 내 최소 5개 장소에서 배터리 교체, 수리 및 유지 관리를 위한 통합 서비스를 제공합니다.
스왑 영역	

3. 정책 프레임워크 3.1. EV 제조 구

역/공원 - 우타르프라데시 주 정부는 EV 제조 및 EV 배터리(연료전지 등 포함) 제조를 포함하여 이 주를 EV 제조 허브로 개발하기 위해 포괄적인 시설을 갖춘 고품질 인프라를 구축할 계획입니다. 이를 위해 EV 제조 구역과 단지에 인센티브를 부여하고 폐기물 처리, 하수 처리, 테스트 시설 등을 포함한 공통 인프라를 잘 갖추고 있습니다.

3.2. EV 모빌리티 - Noida, Ghaziabad, Meerut, Mathura, Agra, Kanpur, Lucknow, Allahabad, Gorakhpur 및 Varanasi를 포함한 10개 도시가 EV, 충전 및 수소 충전 인프라와 새로운 EV 지원 건축 규정을 채택하는 1단계 모델 EM 도시로 선언됩니다. . Noida는 2020년까지 첫 번째 단계에서 모든 새로운 모빌리티 이니셔티브의 시범 도시가 될 것입니다. 우타르프라데시 주 정부는 인도 정부의 지침에 따라 전기 모빌리티 생태계의 CSR 이니셔티브를 지원할 것입니다.

3.3. 전기 자동차로의 전환 - 가연성 차량에서 EV 차량으로의 전환을 촉진하기 위해 우타르프라데시 주 정부는 하이브리드 전기 자동차를 홍보하고 주 내 HEV 수요를 늘리기 위한 인센티브를 제공할 것입니다.

3.3.1. 전환 단계의 하이브리드 EV(HEV) - HEV는 내연기관 추진 시스템과 전기 모터 추진 시스템을 모두 갖춘 복합 차량입니다. HEV를 사용하면 환경의 대기 오염을 줄일 수 있을 뿐만 아니라 천연 자원 보존에도 도움이 됩니다. 따라서 State of UP는 2022년까지 ICE 차량에서 EV로 전환하는 데 따른 장벽을 극복하기 위해 주의 전환 단계에서 HEV 사용을 장려할 것입니다. 이후 주에서는 연료 전지 기반 차량의 사용을 촉진하여 전환을 원활하게 하는 것을 목표로 합니다. 그리고 오염을 줄이세요. 전환 단계에서 주정부는 대중교통 및 물품 운송에 EV 사용을 장려할 것입니다.

3.3.2. 대중교통 - 대중교통에서 EV 차량을 홍보하기 위해 주에서는 2030년까지 EV 버스 1000대를 단계적으로 도입할 예정입니다. 2020년까지 1단계에서 25%, 2022년까지 2단계에서 35%, 2030년까지 3단계에서 40%를 차지합니다. 또한 이러한 맥락에서 10개 모델 EM 도시에서 녹색 경로가 장려될 것입니다(이 정책의 섹션 4.2). 이 노선에서 70%의 EV 대중교통을 보장합니다. 또한 2024년까지 정부기관 차량, 위원회, 정부 구급차 등 모든 형태의 정부 차량을 전기차로 전환한다.

3.3.3. 개인 교통 - 주 정부는 입장을 촉진할 것입니다. 2-단거리 이동을 위한 휠러 EV 택시를 만들고, 택시, 스쿨버스/밴, 구급차 등의 전기 기술 채택을 장려합니다. 또한 10개 모델 도시에서는 2024년까지 해당 분야의 전기 이동성 50%를 목표로 삼을 것입니다.

3.3.4. 물품 운송 - 주정부는 물품 운송에 EV 채택을 촉진하고 10개 모델 EM 도시에서 EV-3 휠러, 4륜 미니 물품 차량을 장려할 것입니다. 주정부는 2024년까지 상위 10개 도시와 2030년까지 모든 도시에서 상품 운송 부문에서 EV를 50% 달성하는 것을 목표로 하고 있습니다.

마지막으로 주정부는 우타르프라데시에서 EV 배터리 및 충전 장비 제조를 촉진할 예정입니다. 또한, 주정부는 대체 청정 에너지원으로 수소 구동 연료 전지와 Sower 구동 전지의 제조를 장려할 것입니다.

3.4. 충전 인프라 - 우타르프라데시 주 정부는 주에서 상업적으로 실행 가능한 사업 벤처로서 충전 인프라 개발을 촉진할 것입니다. 이를 향해 -

3.4.1. 공공 부문 단위에 '충전 인프라' 구축을 권장합니다.
주에서, 주정부는 지정된 지역에서 양허율로 이러한 PSU의 토지 취득을 촉진할 것입니다.

3.4.2. DISCOM은 정부 건물 및 기타 공공 장소에 완속 및 고속 충전 네트워크를 설정하는 데 투자할 것입니다. 이러한 충전 지점은 정부 차량과 개인 차량 모두에서 접근 가능합니다. 디스콤

10개 모델 EM 도시 각각에 100개의 DC 공공 충전소를 설치할 계획입니다(본 정책의 섹션 4.2).

3.4.3. 공공건물 및 공공장소의 충전 기반 시설을 개발하고, 충전 콘센트 설치, 정기적인 전기 공급 등을 촉진합니다. UPSRTC 차고지, 버스 터미널 및 버스 정류장에는 충전소가 있습니다. 공공주차장에는 충전소 설치가 의무화된다.

3.4.4. 이 외에도 야무나 고속도로(Yamuna Expressway), 아그라-러크나우 고속도로(Agra-Lucknow Expressway) 및 퍼반찰 고속도로(Purvanchal Expressway) 등 향후 예정된 고속도로와 같은 주요 고속도로에서 차량 밀도가 높으며, 고속 충전소, 배터리 교환 인프라가 50km마다 추진될 예정입니다.

3.4.5. 주의 새 아파트, 고층 건물, 기술 단지에는 EV용 충전 인프라를 마련하도록 권장될 것입니다. 건축 면적이 5,000평방미터 이상인 상업 단지, 주택 조합 및 주거 타운십에 대한 모든 새로운 허가에는 충전소가 의무화됩니다.

3.4.6. 이러한 맥락에서 UPERC는 이미 저비용 EV 충전을 촉진하기 위해 특별 전력 요금 정책을 계획하고 있습니다. 피크 시간이 아닌 시간에 더 저렴한 전력을 제공하기 위해 EV에 대한 일일 전력 판매가 고려됩니다.

그럼에도 불구하고, 주정부는 EV 배터리 폐기를 위한 전략을 개발하고 배터리 폐기에 종사하는 회사를 육성할 것입니다.

3.5. 연료 기반 EV 개발 - 전기 자동차 촉진의 주요 목표는 교통 시스템의 오염을 줄이는 것이므로 EV의 전통적인 전력원이나 오염을 일으키는 배터리에 대한 의존도를 줄이는 것이 중요합니다. 우타르프라데시 주 정부는 지속 가능한 접근 방식을 채택하여 이 정책에 따라 EV용 청정 연료 사용을 장려하는 것을 목표로 합니다.

전환 단계에서 주 정부는 전기 하이브리드 자동차에 메탄올 연료 전지의 사용을 장려해야 합니다. 또한, 리튬 배터리의 위험성을 극복하기 위해 국가에서는 수소 연료 전지 및 태양열 전지의 개발 및 사용을 촉진하는 것을 목표로 합니다. 또한 민간 개발자도 수소 충전소를 설치할 수 있게 됩니다. EBU(전기 자동차 배터리 장치) 및 서비스 제공업체는 UP에서 이러한 기술을 채택하도록 장려됩니다.

3.6. 배터리 재활용 생태계 - 배터리 재활용 부문은 EV 모빌리티의 확대와 함께 확실히 확장될 것입니다. 주정부는 이번 정책을 통해 전기차 배터리의 생산부터 폐기까지 관리 생태계를 조성하는 것을 목표로 하고 있다. 이렇게 하면 배터리 수명이 다할 때와 생산 중에 위험 물질이 폐기물 흐름에 유입되는 것을 제한할 수 있습니다. 따라서 정책은 제련, 직접 회수 또는 중간 공정을 사용하는 배터리 재활용 장치에 인센티브를 제공합니다. 주 정부는 주 내 EV 제조업체가 재활용 서비스 매장을 설립하도록 장려할 것입니다.

배터리 제조 부서 및 고철 상인과 협력하여 지역 재활용 시스템을 구축합니다.

3.7. 연구 및 개발 - EV 기술은 여전히 성숙 단계에 있으므로 학계, 업계 및 기타 이해관계자의 참여를 장려하여 저비용 기술, 스마트 디자인을 개발하고 주 내 EV로의 전환을 촉진하는 것이 중요합니다. 이를 위해 배터리 기술 개발, 충전 인프라, 인증 및 교육을 촉진하는 것이 정책의 목표입니다. 또한 이 정책은 EV 기술, 특히 주 내 EV의 청정 연료 기술에 대한 R&D 생태계 개발을 지원할 것입니다.

3.8. 스타트업 및 혁신 - 주에서 EV 제조를 촉진하고 관련 기술을 개발하는 연구 및 혁신 생태계를 강화하기 위해 UP 정부는 이 분야의 스타트업도 장려할 것입니다. EV 모빌리티나 혁신적인 비즈니스 모델을 촉진하는 인큐베이션 센터는 주요 엔지니어링 기관에서 장려될 것입니다. UP IT 및 스타트업 정책 2017에 따라 조성된 스타트업 기금도 이러한 맥락에서 스타트업을 홍보하는 데 사용됩니다.

4. 재정적 인센티브

4.1. 제조 단위(EVMU 및 EBU)에 대한 인센티브 - 4.1.1. 토지 보조금 - 본 정책에 정의된 메가 앵커 프로젝트 및 울트라 메가 배터리 공장은 일반적인 순환율 또는 구매 가격 중 더 낮은 가격으로 토지 비용의 최대 25%까지 상환됩니다. 이 인센티브는 우타르 프라데시(Uttar Pradesh)의 신고된 지역에서 구입한 토지에 대해서만 제공됩니다. 이러한 통지는 우타르프라데시주 정부에서 수시로 발행됩니다.

4.1.2. 정의된 대형 앵커 EVMU/EBU 및 MSME 장치에는 UP IIEPP 2017에 따라 산업 장치에 제공되는 것과 동일한 인센티브가 제공됩니다.

이러한 인센티브에는 자본 이자 보조금, 인프라 이자 보조금, 산업 품질 보조금, 인지세 및 전기세 면제, SGST 환급 등이 포함됩니다.

4.1.3. 대체 청정 연료 이동성을 위한 기술 이전 - 수소 기반 연료 전지, 메탄올/바이오 연료 기반 연료 전지 또는 태양열 기반 전지 등을 포함하여 전기 이동성을 위한 대체 청정 연료 공급원을 제조하는 EBU는 기술 이전에서 지원됩니다. 4.1.3.1. Mega Anchor EBU (첫 번째)는 동일한 클러스터의 각 공급업체 단위에 대해 최대 INR 50 lakh에 따라 공급업체 단위에 대한 기술 이전 비용 100%를 상환받습니다.

4.1.3.2. 앵커 EBU는 처음 5개 공급업체 단위에 대해서는 기술 이전 비용 100%, 다음 5개 공급업체 단위에 대해서는 75%를 상환받습니다.

동일한 클러스터의 각 공급업체 단위에 대해 최대 INR 50 lakh가 적용됩니다.

4.1.3.3. 울트라 메가 배터리 공장은 연간 최대 한도 INR 10 lakh 및 전체 한도 INR 50 lakh에 따라 기술 이전 비용의 50%를 상환받습니다. 이 정책 기간 동안 해당 프로젝트는 5개만 고려됩니다.

참고 1: 인센티브는 우타르프라데시주 정부의 교통부 또는 우타르프라데시주 오염통제위원회로부터 프로토타입에 대한 검증 인증서를 얻은 후 적격 단위에 제공됩니다.

4.2. 서비스 단위에 대한 인센티브 -

본 정책에 정의된 서비스 단위는 다음과 같은 인센티브로 제공됩니다.

4.2.1. 충전소당 최대 Rs 6 lakh가 적용되는 최초 1000개 충전소에 대한 고정 자본 투자(토지 비용 제외)에 대한 자본 보조금 @25%.

4.2.2. 수소 기반 연료 보급 인프라 구축 - 50% 고정 자본 투자(토지 비용 제외)에 대한 자본 이자 보조금은 최대 INR 50에 따라 UP의 처음 10개 단위에 대한 상환 형태로 수소 생성 및 연료 공급 공장을 설정하기 위해 제공됩니다. 이 정책 기간 동안 단위당 lakh.

4.3. 환경 보호 인센티브 -

대형 앵커 EVMU/EBU 및 서비스 장치는 지속 가능하고 친환경적인 생산 조치를 채택하기 위한 인센티브에 따라 제공됩니다.

4.3.1. 폐기물 처리 공장 설치 - 대형 및 앵커 EVMU/EBU는 폐기물 처리 공장을 설치하기 위한 상환 형태로 대출금에 대한 연간 이자에 대해 50%의 보조금을 5년 동안 최대 INR 1 crore까지 제공받습니다.

4.3.2. 배터리 재활용의 경우 - 대형 앵커 EBU 및 서비스 장치에는 연간 최대 INR 1 lakh 한도에 따라 배터리 재활용을 위한 장비/기계 조달을 위해 받은 대출에 대한 상환 형태로 5년 동안 연간 50%의 자본 이자 보조금이 제공됩니다. 5년 동안.

5. 개인 EV 공원 -

우타르프라데시 주 정부는 플러그 앤 플레이 시설을 갖춘 민간 EV 파크 및 클러스터 개발자에게 인센티브를 제공할 것입니다. 공원은 150에이커 이상의 토지에 걸쳐 개발되어야 하며 다음을 포함해야 합니다.

- 제조 분야(부품, 하위 부품, 하위 조립품 등) • R&D 및 테스트 센터 • 배터리 제조/취급 분야 • 공용 시설

- 재활용 생태계, 폐기물 처리 시설 등

이를 위해 우타르프라데시 주 정부는 주의 민간 산업 단지 및 사유지에 제공되는 인센티브와 동등한 인센티브를 민간 EV 공원 및 클러스터에 제공할 것입니다. (UP IIEPP 2017, 섹션 3.2.3 참조)

6. 연구개발

이 정책을 통해 우타르프라데시는 친환경 자동차 제조 허브가 될 뿐만 아니라 차세대 배터리 관리 시스템, 드라이브 트레인 부품, 배터리 화학, 연료 전지 시스템 및 지능형 교통 시스템에 초점을 맞춘 R&D 허브가 되는 것을 목표로 하고 있습니다. 이를 위해 다음 조항이 작성됩니다.

6.1. 인큐베이션 및 스타트업 - EV 모빌리티 또는 혁신적인 EM 모델을 촉진하는 인큐베이션 센터에는 일반적인 UP 스타트업 정책에 따라 인센티브가 제공됩니다. 스타트업 기금은 또한 주에서 전기 이동성을 촉진하는 스타트업을 촉진하기 위해 동원되어야 합니다.

6.2. 학술 제휴 및 연구 - 우타르프라데시 주 정부는 자동차 제조, 교육 및 연구 분야의 우수성을 갖춘 대학(인도 및 해외)이 주 내 대학, 공과대학과 협력하여 전기 이동성을 촉진하는 교육학 및 R&D를 강화하도록 장려할 것입니다. 차세대 배터리 화학, 연료 전지 시스템, 파워트레인, 자동차 전자 장치 및 전기 도로 시스템(ERS)에 중점을 둘 것입니다.

6.3. 특허 및 품질 인증 - 본 정책에 정의된 MSME 단위에는 특허 등록 및 품질 인증에 소요되는 비용에 대한 재정 지원이 제공됩니다. 재정 지원은 비용의 75%(특허 등록을 위한 최대 25 lakhs)로 제한되며, 모든 비용의 50%(품질 인증 획득을 위한 최대 5 Lakhs)를 지불해야 합니다.

6.4. 테스트 시설 - 우타르프라데시 주 정부는 EV용 품질 테스트 센터를 설립하기 위해 노력할 것입니다. 이러한 시설은 해당 부문의 모든 제조업체와 서비스 제공업체가 접근할 수 있습니다.

참고 2: 본 정책에 정의된 적격 EVMU, EBU 및 서비스 단위에 대한 환급, 보조금, 면제 등의 모든 인센티브에는 고정 자본 투자의 최대 100%가 적용되며 연간 한도는 20입니다. 고정 자본 투자의 %.

7. EV 모빌리티 인센티브 -

국내 전기차 수요를 유도하고 시장을 창출하기 위해
우타르프라데시주 정부는 다음과 같은 인센티브를 확대할 예정입니다.

7.1. 이 정책 기간 동안 우타르프라데시주 내에서 제조된 개인 EV 구매자 중 선착순 1,00,000명에게 다음과 같은 면제가 제공됩니다.

7.1.1. 차량등록비 100% 면제 7.1.2. 이륜차 EV의 경우 도로세 100% 면제, 기타
EV의 경우 도로세 75% 면제

7.2. 산업부, 우타르프라데시주 정부는 전기 자동차와 모빌리티를 장려하기 위해 인도 정부가 제공하는 모빌리티 인센티브를 통합할 예정입니다.

8. 업무의 용이성

2017년 주의 산업 투자 및 고용 촉진(IIEP) 정책의 비전과 사명을 추진하는 이 정책은 또한 주 내 사업의 용이성을 보장합니다.

8.1. 단일 창 - EV 제조/EV 배터리 제조 단위 및 서비스 제공업체에 필요한 모든 승인은 국무총리실이 직접 모니터링하는 주의 단일 창 시스템을 통해 한 지붕 아래에서 제공되어야 합니다.

8.2. 단일 제재: 정책에 따라 상환, 보조금 등의 형태로 지급되는 모든 인센티브는 단일 제재 명령과 노드 기관의 단일 계정 책임자로 부터 이루어집니다.

8.3. 절차 단순화 - 이 정책은 자체 인증, 간주 승인 및 제3자 인증을 지원하여 기존 규제 제도를 합리화하고 절차를 단순화합니다. 이 목표를 위해 우타르프라데시 주 정부는 다음과 관련된 기존의 모든 법률, 규칙 및 절차를 정기적으로 검토할 것입니다.

산업 서비스/통관/승인/허가/라이선스 및 가능한 경우.

8.4. 고품질 전력 - 우타르프라데시 주 정부는 2017년 산업 투자 및 고용 촉진 정책의 조항에 따라 EV/EV 배터리 제조 산업에 신뢰할 수 있는 고품질 전력을 연중무휴 24시간 공급하기 위해 최선을 다하고 있습니다.

8.5. 전력 허가 - DISCOM은 신청 후 15일 이내에 충전/배터리 교환 스테이션에 공급을 해제해야 합니다. 지방자치단체는 충전/배터리 교환 스테이션을 설치하기 위해 즉시 온라인으로 임시 허가를 발급해야 합니다.
모든 확인은 임시 허가 승인 이후에만 이루어집니다.

8.6. 산업 보안 - 우타르프라데시 주 정부는 주의 안전하고 보안이 유지되는 산업 환경을 제공할 것입니다. 이를 위해 지역 내 산업집적·지역에 전문직 경찰을 단장으로 하는 전담 경찰력을 배치하고, 통합 경찰·소방서도 설치한다.

9. 정책 시행 9.1. 이 정책은 고시한 날부터 시행되며, 5년간 유효합니다.

9.2. 어떤 단계에서든 정책을 수정하거나 대체해야 하는 상황이 발생하는 경우 내각만이 그러한 수정/교체를 승인할 권한이 있습니다.

9.3. 본 정책이 수정되는 경우, 주 정부가 이미 어떤 단위에 대해 인센티브 패키지를 약속한 경우 해당 단위는 철회되지 않으며 해당 단위는 계속해서 혜택을 받을 수 있습니다.

참고 3 - 다른 정책이나 주 정부 부서에서 승인한 정책에서 인센티브를 받는 모든 EVMU, EBU, 서비스 단위 및 관련 MSME 단위도 동일한 종류의 혜택을 제공한다면 이 정책에 언급된 인센티브/혜택을 받을 자격이 있습니다. /인센티브는 다른 정책에서는 제공되지 않습니다.

부인 성명

본 'UP 전기 자동차 제조 및 모빌리티 정책' 문서
순전히 힌디어가 아닌 사용자의 편의를 도모하고 더 넓은 범위를 제공하기 위해 원본
힌디어를 번역했습니다. 보장하기 위해 최대한의 주의를 기울였음에도 불구하고
번역의 정확성에는 문제가 없으나, 해석상 차이가 있는 경우
여기에 규정된 조항에 따라 '원본' 공표된 힌디어 버전이 우선 적용
됩니다.