



**Uttar Pradesh Elbilstillverkning  
och Mobilitetspolicy 2019**

---

# **DISTINATION UTTAR PRADESH**

Invest in BIDA

---



# Uttar Pradesh Elbilstillverkning och Mobilitetspolicy 2019

## Bakgrund

Elektriska fordon vinner mycket på marknaden över hela världen. På grund av högt tryck och snabb utarmning av fossila bränslen har elektrisk mobilitet blivit nödvändigt för att minska transporternas påverkan på miljö och klimatförändringar. Det nyligen genomförda Parisavtalet som verkställdes i november 2016 föreskriver att koldioxidutsläppen ska begränsas för att kontrollera den globala uppvärmningen och hoten om klimatförändringar. Elektrifiering av fordonsindustrin syftar till att uppnå de uppsatta målen genom att minska koldioxidutsläppen i transportsystemet.

Indiska bilindustrin är en av de största växande industrierna i världen, och sektorn lovar ytterligare tillväxt i tillverkningssektorn som driver landets ekonomiska tillväxt. Eftersom bilindustrin för närvarande till stor del bidrar till föroreningar, främjar regeringen elektrisk mobilitet mot detta.

Under 2018 översteg den globala elbilsflottan 5,1 miljoner från 2 miljoner föregående år och nästan en fördubbling av antalet nya elbilsförsäljningar. Med den snabba expansionen inom elektrisk mobilitet har den privata och offentliga laddinfrastrukturen kontinuerligt expanderat. Den årliga tillväxttakten för allmänt tillgänglig laddinfrastruktur var högre än tillväxttakten för elbilar på global nivå.

Elfordonsmarknaden i Indien kommer att bli enorm och beräknas vara omkring 80 lacs år 2020, och cirka 5 crores år 2030. Priserna på litiumbatterier går snabbt ner, vilket gör elbilar billigare. Lagringsmöjligheter för elfordon (i GW) i Indien förväntas växa med 44 % CAGR fram till 2022.

I en nyligen publicerad rapport publicerad av FICCI och Rocky Mountain Institute, har det uppskattats att Indiens övergång till delad, elektrisk och uppkopplad mobilitet skulle kunna bidra till att spara upp till INR 20 Lakh Cr i oljeimport och nästan 1 Giga ton koldioxidutsläpp till 2030. Rapporten säger vidare att försäljningen av 4-hjuliga elbilar förväntas överstiga försäljningen av förbränningsmotorer (ICE) i Indien 2023.

För att öka tillverkningen av hybrid- och elfordon i Indien har Indiens regering lanserat The Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles in India (FAME Scheme) 2015, under National Electric Mobility Mission Plan (NEMMP) med ett mål att främja miljövänliga fordon i landet. Man har satt upp ett ambitiöst mål på 6-7 miljoner försäljningar av hybrid- och elfordon år efter år från 2020 och framåt i Indien<sup>4</sup>

, vilket skapar breda möjligheter inom EV

<sup>1</sup> NITI Iyog och RMI-analys, 'Enabling the transition to Electric Mobility in India', november 2017. Se [https://www.rmi.org/wp-content/uploads/2017/11/report\\_electric\\_mobility\\_india\\_FICCI\\_RMI.pdf](https://www.rmi.org/wp-content/uploads/2017/11/report_electric_mobility_india_FICCI_RMI.pdf)

<sup>2</sup> Enincon research, IESA. Se [https://enincon.com/wp-content/uploads/2017/07/Flyer-EV-Market-in-India\\_enincon.pdf](https://enincon.com/wp-content/uploads/2017/07/Flyer-EV-Market-in-India_enincon.pdf)

<sup>3</sup> Se <http://ficci.in/PressRelease/2938/ficci-press-nov20-smart2.pdf>

<sup>4</sup> Pressmeddelanden: Ministeriet för tung industri och offentliga företag, se <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=154119>

tillverkning. För att förlänga programmet har Indiens regering kommit med FAME II och National Mission on Electric Mobility & Battery Storage har lanserats.

Indiska bilindustrin blev den 4:e största i världen genom att producera totalt nästan 30,92 miljoner fordon inklusive passagerarfordon, kommersiella fordon, trehjulingar, tvåhjulingar i april-mars 2019 jämfört med 29,09 miljoner i april-mars 2018, vilket registrerade en tillväxt på 6,26 % jämfört med samma period förra året. Den inhemska bilproduktionen ökade med 7,08 % CAGR mellan räkenskapsåret 2013-18.

Indien är också en framstående bilexportör där bilexporten växte med 15,54 % under april-mars och nu är landet också på väg att bli den tredje största tillverkaren av bilar i världen. Genom att omvandla denna stora sektor är Indiens regering fast besluten att minska förorenande utsläpp från bilindustrin och planerar att byta till 100 % hybrid- eller elfordon till 2030.

## 1. Fördel Uttar Pradesh

Eftersom Uttar Pradesh är landets största konsumentbas, är elfordonsmarknaden inställd på att växa i delstaten. Uttar Pradesh är landets fjärde största ekonomi och bidrar med nästan 8 % till landets BNP. Uttar Pradesh är bland de fem största tillverkningsstaterna och har det högsta antalet MSME-enheter med starkt fotfäste inom bilindustrin.

### 1.1. Aktivera infrastruktur

Strategiskt beläget längs den gyllene fyrhörningen, är staten väl ansluten till stora nationella och internationella flygplatser. 57 % av avrinningsområdet för den östra dedikerade godskorridoren (EDFC) går genom UP och ansluter till den östra delen av landet. På liknande sätt faller 8,5 % av upptagningsområdet för Western Dedicated Freight Corridor (WDFC) i UP. Icke desto mindre kommer den kommande internationella flygplatsen i Jewar att bli landets största internationella flygplats i norra Indien.

Känd som State of Expressways, den befintliga Yamuna och Agra-Lucknow Expressway ansluter NCR till statens huvudstad. För att lägga till denna fördel kommer Poorvanchal Expressway, Bundelkhand Expressway, att säkerställa sömlös anslutning till östra och centrala Indien. Vattenvägarna NW 1 som förbinder Allahabad med Haldias hamn är ett unikt projekt som förbinder statens exportknutpunkter med de östra hamnarna. Med en befintlig stark logistikinfrastruktur, kommer Uttar Pradesh upp multimodala logistik/transportnav i Noida, Boraki och Varanasi.

### 1.2. Stor marknadsbas

Hemvist för nästan 16,5 % av Indiens befolkning är staten en lovande marknad för bilindustrin. Delstaten är 3:e i antalet registrerade fordon i Indien och delar 10,3 % av det totala antalet registrerade fordon i Indien (2012). Nästan 81 % ökning av fordonsregistreringen redovisades i staten mellan 2010 och 2015<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Motorfordon - Stascs per 2015-03-31, Ministry of Roads, Transport & Highways.

Efterfrågan på motorfordonet kan lätt mätas med nr. av registreringar för auktoriserad förare i staten. Antalet auktoriserade körkort som utfärdats av transportavdelningen i staten var nästan 1,39 miljoner år 2015<sup>6</sup>, vilket gör

det är en av de största konsumentbaserna i landet.

Med en växande medelklass är bilindustrin i Indien redo att bli den största sektorn i den indiska ekonomin.

Med 34 % av indier som bor i stadsområden, urbaniseras Indien snabbt. Den decadal tillväxttakten i stadsbefolkningen är nästan 31 % (2001-

11). Med 44,4 miljoner stadsbefolkningar utgör Uttar Pradesh nästan 12 % av den totala indiska stadsbefolkningen. Uttar Pradesh har en hög andel stadsbefolkning i förhållande till den totala befolkningen i staten på 22,27% (folkräkning 2011) och ökar kontinuerligt.

Eftersom kostnaden för att köra elbilarna är så låg som 1 INR per km och för bensinfordon är omkring 5,5 INR per km, visar det på en fantastisk körekonomi för ägarna av elbilar.

Med tanke på övergångsprocessen för att öka rörligheten för elfordon har Uttar Pradesh varit den tredje registrerade största förmånstagaren under FAME-systemet (2019)<sup>7</sup>, och har den högsta elbilen uppgående till 1,39 Lakh<sup>8</sup>.

Statens huvudstad - Lucknow är en av de tio städer som identifierats för pilotprojekt för multimodal elektrisk kollektivtrafik under FAME India Scheme of Government of India<sup>9</sup>.

E-rickshawmarknaden blomstrar redan i staten, och övergången till elbilar inom 2-hjulhjulringar, 4-hjulringar och specifikt inom kollektivtrafiksektorn kommer att bevitnas gradvis.

### 1.3. Viktiga investeringszoner

Industrikorridorerna i NCR-regionen, inklusive Noida Industrial Area, Greater Noida Industrial Area och Yamuna Expressway Industrial Area och delstatshuvudstaden Lucknow är viktiga bidragsgivare till tillväxten av bilindustrin i UP.

Uttar Pradesh delar en betydande del av NCR Cluster of Automobile & Automobile Components Manufacturing Hub 10, och är värd för tillverkare inklusive Indien Yamaha Motors, Honda Sael Cars India, New Holland Agriculture/CHN, etc. på Greater Noida, och Tata Motors på Lucknow. Under 2016 lanserade Tata motors hybridelektriska bussar för vilka modulen designades i deras Lucknow-anläggning.

Förutom den stora tillverkningsbasen för små och medelstora företag inom bilsektorn är Kanpur, Lucknow, Noida, Ghaziabad, Aligarh, Agra, Meerut, Jhansi andra investeringsområden. Andra zoner som är involverade i tillverkning av batterier i staten är belägna över Greater Noida, Ghaziabad, Fatehpur, Kanpur, Lucknow, Gorakhpur, etc.

<sup>6</sup> Data nås från <http://uptransport.co.in/license.aspx> FAME

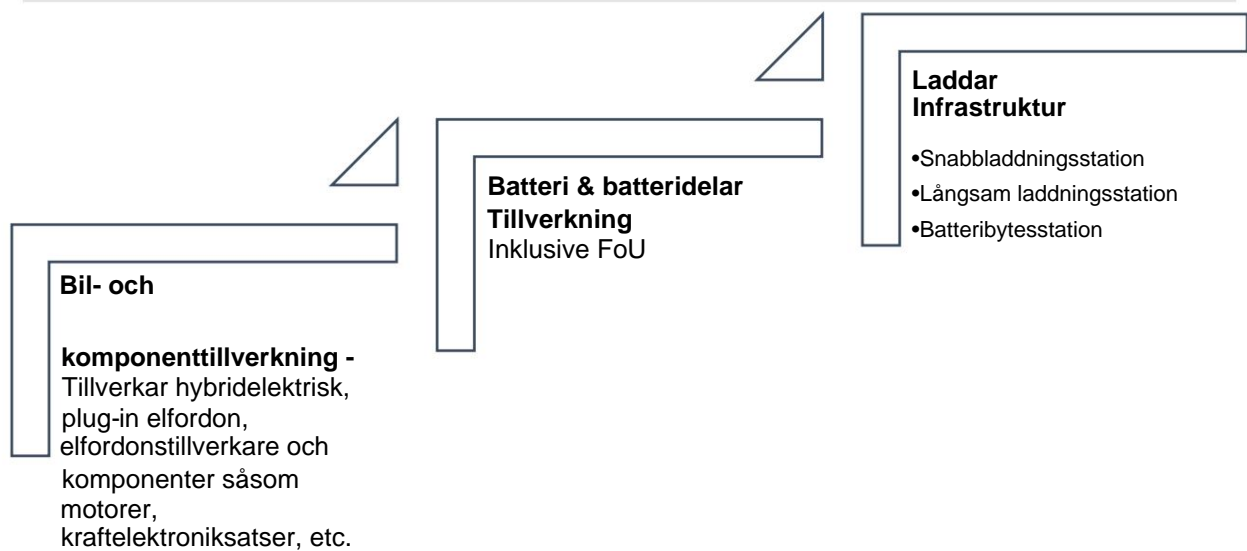
<sup>7</sup> Dashboard <http://www.fame-india.gov.in/#> (tillgänglig 2018-10-1)

<sup>8</sup> Svar till Lok Sabha Queson,

<sup>9</sup> pressmeddelanden från juli 2019: Ministry of Heavy Industries & Public Enterprises, Se <http://pib.nic.in/newsite/PrintRelease.aspx?relid=174902>

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

#### 1.4. Nyckelmöjligheter



## 2. Om policy

Mot detta tillhandahåller Uttar Pradesh Electric Vehicles Manufacturing and Mobility Policy 2018 attraktiva skattemässiga och icke-skattemässiga för att locka investeringar för att främja elektrisk mobilitet i staten. Policyn främjar också tidig användning av elbilar i staten samt skapar efterfrågan i sektorn. Därför innehåller policyn tre komponenter:

- (1) Tillverkning
- (2) Laddningsinfrastruktur
- (3) Skapande av efterfrågan.

Denna policy kompletterar UP:s policy för industriella investeringar och sysselsättningsfrämjande (UP IIEP), 2017. Förutom avdelningen för infrastruktur och industriell utveckling, spelar avdelningen för transport, avdelningen för makt och avdelningen för stadsutveckling en central roll i genomförandet av denna policy.

### 2.1. Mål för policyn • Att främja

- införandet av elbilar i staten för att skapa en grönare miljö i staten. • Att etablera Uttar Pradesh som föredragen destination för att attrahera investeringar inom tillverkning av elektriska fordon (EV).
- Att skapa sysselsättningsmöjligheter både från utbuds- och efterfrågesidan av elfordon. • Att skapa en gynnsam miljö för övergång från förbränningsmotorer (IC) till elektriska fordon (EV). • Att uppmuntra användningen av hybridbilar (HEV) och plug-in-elektriska fordon (PEV) under övergångsfasen.



- Att utveckla humankapital och öka kraftkapaciteten för att möta behoven av industrin som främjar elektrisk mobilitet i staten
- Att utveckla ett starkt och hållbart ekosystem för batterihantering, eller hur från produktionsled till bortskaffande

## 2.2. Policymål

1. Att attrahera investeringar på över 40 000 crore INR under de kommande 5 åren i ekosystemet för elektrisk mobilitet med en sysselsättningspotential för 50 000 människor
2. Att lansera 1000 elbussar (BEVs/FCEVs) och uppnå 70 % EV kollektivtrafik på identifierade gröna rutter i identifierade 10 elbilar senast 2030.
3. Att fasa ut alla konventionella kommersiella flottor och logistikfordon och uppnå 50 % elbilsmobilitet inom godstransport i identifierade 10 elbilstäder till 2024 och alla städer till 2030.
4. Att rulla ut nästan 10 lakh elbilar, kombinerat i alla segment av fordon, senast 2024.
5. Att ta in tillverkningsenheter med högdensitetskraftlagring på minst 5GWh kapacitet under de kommande 5 åren för smidig elektrisk mobilitet
6. Att installera nästan 2 lakh långsam och snabb laddning, byta station till 2024

## 2.3. Definitioner

2.3.1. **Electric Vehicle (EV)** hänvisar till alla bilar som använder en elmotor som drivs av antingen batterier, ultrakondensatorer eller bränsleceller. Detta inkluderar alla 2-hjuliga, 3-hjuliga och 4-hjuliga hybridelektriska fordon (HEV), Plug-in Electric Vehicles (PHEV), Battery Electric Vehicles (BEV) och Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV).

2.3.2. **Elfordonsbatteri** avser alla energilagringssystem som används i de definierade elbilarna ovan. Detta inkluderar litiumjonbatterier, nickelmetallhydridbatterier, blybatterier, ultrakondensatorer och till och med bränsleceller (direkt metanol, alkalisk, fosforsyra, smält karbonat, fast oxid och reversibla bränsleceller).

2.3.3. **Tillverkningsenheter för elektriska fordon (EVMU)** – Alla tillverkningsföretag som tillverkar elfordon enligt definitionen i denna policy (avsnitt 2.2.1.) kommer att vara berättigade till incitament och koncessioner enligt denna policy.

2.3.4. **Tillverknings- eller monteringsenheter för elbilar (EBU)** – All tillverkning av elbilsbatterier eller bränsleceller (som nämns i avsnitt 2.3.2) kommer att vara berättigade till incitament och eftergifter enligt denna policy.

2.3.5. **Serviceenheter** – Enheter som ger möjlighet till snabba/långsamma laddningsstationer och/eller batteribytesstationer eller vätgastankstationer för 2-hjulingar, 3-

hjul, bilar, bussar och andra 4-hjuliga elfordon. Batteriåtervinningsenheter kommer också att betraktas som serviceenhet i denna policy.

2.3.6. **DISCOM** hänvisar till kraftdistributionsföretagen i Uttar Pradesh. Detta inkluderar alla 5 DISCOMs, nämligen Paschimanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd., Madhyanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd., Kanpur Electricity Supply Company Ltd., Purvanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd. och Dakshinanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.

## 2.4. Investeringskriterier

2.4.1. **Mega Anchor Project** kommer att vara ett integrerat projekt och kommer att ha EV-drivlinamontage, pressverkstad, karosseriverkstad, EV-batterimontage eller bränslecellsmontering, monteringslinje, lackeringsverkstad etc. antingen på egen hand eller i konsortium- eller joint venture-läge i samma plats, investera minst INR 1000 crores vilket kommer att ge stödenheter på minst INR 200 crore investeringar inom 3 år efter etableringen.

### 2.4.2. Ankarenheter

<b>Ankare EVMU</b>	Indian Original Equipment Manufacturers (OEM) som designar, tillverkar elektriska fordon enligt definitionen i denna policy, investerar minst INR 500 Cr och tar med minst 10 leverantörsenheter enligt definitionen i denna policy i samma kluster
<b>Ankare EBU</b>	Indian Original Equipment Manufacturer (OEM) som designar, tillverkar eller monterar elbilsbatteri eller bränslecell med återvinningsinstallation, investerar minst INR 300 Cr och tar med minst 10 leverantörsenheter enligt definitionen i denna policy i samma kluster

2.4.3. **Leverantörsenheter (EVMU/EBU)** - Enheter som är placerade i samma kluster som Anchor-enheten (EVMU eller EBU) och levererar minst 50 % av sin slutprodukt till Anchor-enheten.

### 2.4.4. Stora projekt

<b>Stor EVMUs</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fast kapitalinvestering på minst INR 200 crores eller skapa minst 1 000 direkt sysselsättning i Bundelkhand-regionen</li> <li>• Fast kapitalinvestering på minst INR 300 crores eller skapa minst 1500 direkt sysselsättning i resten av UP (förutom Bundelkhand)</li> </ul>
<b>Stor EBU</b>	Fasta investeringar på mer än lika med INR 100 crores eller skapa minst 1200 direkt sysselsättning.

2.4.5. **MSME-enheter** – Uttar Pradeshs regering kommer att följa MSME-definitionen som fastställts av Indiens regering för MSME enligt MSME Act 2006 (som

ändras från tid till annan) i enlighet med UP IIEPP 2017. Denna policy specificerar incitament för MSME-företag som tillverkar komponenter och slutprodukter som är en del av ekosystemet för elektrisk mobilitet. Dessa företag kan vara leverantörer till både EVMU och/eller EBU, eller kan vara serviceenheter som tillhandahåller reparations- och underhållstjänster.

**2.4.6. Ultra-Mega Battery Plant** - En anläggningsuppsättning för tillverkning av batterier med en årlig effekt på 1 GWh eller mer, eller bränslecell med en årlig effekt på 1,5 GW eller mer integrerad med återvinningsanläggningar med en minsta investering på INR 1 000 Crores.

**2.4.7. Kriterier för serviceenheter:** Följande kriterier kommer att övervägas – Inrättat med en

<b>Långsam laddning</b>	minsta kapitalinvestering (exklusive markkostnad) storlek på INR 25 lakh, vilket ger en laddningsräckvidd på mer än 15 km men mindre 80 km per timmes laddning 10-50 kW effektnivå Ställ in med minsta kapitalinvestering (exklusive
<b>Snabb kategori</b>	markkostnad) storlek INR 50 lakh, ger laddningsräckvidd på mer än 80 km per halvtimmes laddning vid 50-150 kW effektnivå Ställ in med minsta kapitalinvestering (exklusive markkostnad) storlek av INR 20 lakh, tillhandahåller integrerade
<b>Byte Station</b>	tjänster för batteribyte, reparation och underhåll på åtminstone 5 platser i en stad.

### 3. Policyram 3.1.

**Elbilstillverkningszoner/parker** – Uttar Pradeshs regering planerar att skapa kvalitetsinfrastruktur med omfattande faciliteter för att utveckla staten som ett nav för elbilstillverkning – inklusive tillverkning av elbilar och tillverkning av elbilsbatterier (inklusive bränslecell, etc.). Mot detta kommer EV-tillverkningszoner och parker att stimuleras och kommer att vara välutrustade med gemensam infrastruktur inklusive avfallshantering, avloppsrening, testanläggningar, etc.

**3.2. EV-mobilitet** – 10 städer inklusive Noida, Ghaziabad, Meerut, Mathura, Agra, Kanpur, Lucknow, Allahabad, Gorakhpur och Varanasi kommer att deklarerar som EM-modellstäder i den första fasen för att införa elbilar, infrastruktur för laddning och vätgastankning och nya EV-möjliggörande byggkoder . Noida kommer att vara pilotstad för alla nya mobilitetsinitiativ i den första fasen fram till 2020. Regeringen i Uttar Pradesh kommer att stödja CSR-initiativ i ekosystemet för elektrisk mobilitet, enligt riktlinjerna från Indiens regering.

**3.3. Övergång till elfordon** – För att gynna övergången från brännbara fordon till elfordon kommer regeringen i Uttar Pradesh att främja hybridelektriska fordon och ge incitament för att öka efterfrågan på elbilar i staten.



**3.3.1. Hybrida elbilar (HEV) under övergångsfas-** HEV är kombinationsfordon från både förbränningsmotorns framdrivningssystem och elmotorns framdrivningssystem. Användning av HEV minskar inte bara luftföroreningarna i miljön, utan hjälper också till att bevara naturresurserna. Därför kommer State of UP att uppmuntra användningen av elbilar under övergångsfasen i delstaten för att övervinna hindren för att migrera till elbilar från ICE-fordon fram till 2022. Därefter strävar staten efter att främja användningen av bränslecellsbaserade fordon för att smidigare övergången och minska föroreningarna. I övergångsfasen kommer staten att uppmuntra användningen av elbilar i kollektivtrafik och godstransport.

**3.3.2. Kollektivtrafik** - För att främja elfordon i kollektivtrafiken kommer 1000 elbussar att införas av staten senast 2030, i etapper. 25 % i fas I till 2020, återstående 35 % i fas II till 2022, och vila 40 % i fas III till 2030. Ytterligare i detta sammanhang kommer gröna rutter att främjas i de 10 EM-modellerna (avsnitt 4.2 i denna policy). för att säkerställa 70 % EV kollektivtrafik på dessa rutter. Alla former av statliga fordon, inklusive fordon under statliga företag, styrelser och statliga ambulanser etc. kommer också att konverteras till elfordon senast 2024.

**3.3.3. Privat transport** – delstatsregeringen kommer att främja adoption 2-wheeler EV-taxi för mobilitet på korta avstånd, och uppmuntrar även övergången av hytter, skolbussar/skåpbilar, ambulanser, etc. mot införande av elektrisk teknik. I 10 modeller av EM-städer kommer 50 % elektrisk mobilitet i dessa segment att siktas fram till 2024.

**3.3.4. Godstransport** – Staten kommer att främja införandet av elbilar i godstransporter och kommer att uppmuntra EV-3 Wheelers, 4-Wheelers minigodsfordon i 10 modell EM-städer. Staten siktar på att uppnå 50 % EV i godstransporter i dessa topp 10 städer till 2024 och alla städer till 2030.

Slutligen kommer statens regering att främja tillverkning av elbilsbatterier och laddningsutrustning i Uttar Pradesh. Staten kommer också att stimulera tillverkning av vätgasdrivna bränsleceller och sårdrivna celler, som en alternativ ren energikälla.

**3.4. Laddningsinfrastruktur** – Uttar Pradeshs regering kommer att främja utvecklingen av laddinfrastruktur som en kommersiellt gångbar affärsverksamhet i staten. Mot detta -

**3.4.1. Enheter i den offentliga sektorn** kommer att uppmuntras att inrätta "Laddningsinfrastruktur" i staten. Staten kommer att underlätta förvärv av mark till sådana PSU:er till förmånliga priser i angivna områden.

**3.4.2. DISCOM** kommer att investera i att upprätta både långsamma och snabba laddningsnätverk i statliga byggnader och andra offentliga platser. Dessa laddpunkter kommer att vara tillgängliga för såväl statliga som privata fordon. DISCOM

planerar att installera 100 offentliga DC-laddningsstationer i var och en av de 10 EM-modellerna (avsnitt 4.2 i denna policy).

3.4.3. Laddningsinfrastruktur i offentliga byggnader och offentliga platser ska utvecklas och bestämmelser om att upprätta laddplatser, regelbunden elförsörjning etc. främjas. UPSRTC-depåer, bussterminaler och busshållplatser kommer att ha laddstationer. Allmänna parkeringsplatser kommer att vara skyldiga att ha laddstationer.

3.4.4. Utöver dessa kommer att främja EV-mobilitet på framstående motorvägar, såsom Yamuna Expressway, Agra-Lucknow Expressway och kommande motorvägar inklusive Purvanchal Expressway, med hög täthet av fordon, snabbladdningsstationer, batteribytesinfrastruktur, var 50:e kilometer.

3.4.5. Nya lägenheter, höghus, teknikparker i delstaten kommer att uppmuntras att göra avsättningar för laddningsinfrastruktur för elbilar. Alla nya tillstånd för kommersiella komplex, bostadsrättsföreningar och bostadsområden med en bebyggd yta på 5 000 kvm och mer kommer att kräva laddstationer.

3.4.6. I detta sammanhang planerar UPERC redan en särskild strömtaxapolicy för att underlätta laddning av elbilar till låg kostnad. Tidpunkten på dygnets försäljning av el till elbilar kommer att anses ge billigare kraft under icke-högtrafik.

Trots detta kommer staten att utveckla en strategi för bortskaffande av elbilsbatterier och kommer att främja företag som arbetar med batteriavfall.

**3.5. Utveckling av bränslebaserad elbil** – Eftersom det främsta målet med att främja elfordon är att sanera transportsystemet, är det viktigt att minska elbilarnas beroende av traditionella elkällor eller förorenande batterier. Genom att anta ett hållbart tillvägagångssätt strävar regeringen i Uttar Pradesh efter att främja användningen av rent bränsle för elbilar enligt denna policy.

I övergångsfasen ska staten främja användningen av metanolbränsleceller för elhybridbilar. Vidare, för att övervinna riskerna med litiumbatterier, strävar staten efter att främja utveckling och användning av vätgasdrivna bränsleceller och solcellsdrivna celler. Privata utvecklare kommer också att få sätta upp vätgasstationer. Elektriska fordonsbatterier (EBU) och tjänsteleverantörer kommer att få incitament att använda sådan teknik i UP.

**3.6. Ekosystem för batteriåtervinning** – Batteriåtervinningssektorn kommer säkerligen att expandera med expansion inom elbilsmobilitet. Den statliga regeringen genom denna politik syftar till att utveckla ett förvaltningsekosystem för elbilsbatterier från produktion till bortskaffande. Detta kommer att begränsa de farliga materialen från att komma in i avfallsströmmen, både vid slutet av ett batteris livslängd, såväl som under dess produktion. Så policyn kommer att uppmuntra batteriåtervinningsenheterna att använda smältning, direktåtervinning eller mellanliggande processer. Statens regering skulle uppmuntra elbilstillverkare i staten att etablera återvinningstjänster

och samarbeta med batteritillverkningsenheter och skrothandlare för att bygga regionala återvinningssystem.

**3.7. Forskning och utveckling** – Eftersom elbilsteknologier fortfarande håller på att mogna är det viktigt att uppmuntra deltagande av akademi, industri och andra intressenter för att utveckla lågkostnadsteknologier, smart design och främja övergången till elbilar i staten. Mot detta avser policyn att främja utveckling av batteriteknik, laddningsinfrastruktur, certifiering och utbildning. Policyn kommer också att stödja utvecklingen av FoU-ekosystem inom elbilsteknik, särskilt ren bränsleteknik i elbilar i staten.

**3.8. Uppstart och innovation** – För att stärka forsknings- och innovationsekosystemet som främjar EV-tillverkning och utveckling av relevant teknik i staten, kommer regeringen för UP också att främja startups inom detta område. Inkubationscenter som underlättar EV-mobilitet eller innovativa affärsmodeller kommer att uppmuntras vid ledande ingenjörsinstitutioner. Startup Fund skapad under UP IT och Startup Policy 2017 ska också användas för att främja Startups i detta sammanhang.

## 4. Skattemässiga incitament

### 4.1. Incitament till tillverkningsenheter (EVMU och EBU) – 4.1.1. Marksubvention – Mega

Anchor Project och Ultra mega-batterianläggning enligt definitionen i denna policy kommer att ersättas med upp till 25 % av kostnaden för mark enligt gällande cirkulationspris eller inköpspris, beroende på vilket som är lägst. Detta incitament kommer endast att ges på mark som köpts i de anmälda områdena i Uttar Pradesh. Sådant meddelande kommer att utfärdas av regeringen i Uttar Pradesh från tid till annan.

4.1.2. De definierade Large, Anchor EVMUs/EBUs och MSME-enheterna kommer att tillhandahållas incitament i paritet med dem som ges till industriella enheter under UP IIEPP 2017.

Dessa incitament inkluderar kapitalräntesubvention, infrastrukturräntesubvention, industrikvalitetssubvention, stämpelskatt och befrielse från elskatt, SGST-ersättning, etc.

**4.1.3. Tekniköverföring för alternativ ren bränslemobilitet** – EBU som tillverkar alternativa rena bränslekällor för elektrisk mobilitet, inklusive vätebaserade bränsleceller eller metanol/biobränslebaserade bränsleceller eller solceller, etc. kommer att stödjas vid tekniköverföring – 4.1.3.1. **Mega Anchor EBU** (första) kommer att ersättas med 100 % kostnad för tekniköverföring till sina leverantörsenheter med förbehåll för maximalt INR 50 lakh till varje leverantörsenhet i samma kluster.

4.1.3.2. **Anchor EBU** kommer att ersättas med 100 % kostnad för tekniköverföring mot de första 5 leverantörsenheterna och 75 % till nästa 5 leverantörsenheter,

med förbehåll för maximalt INR 50 lakh mot varje leverantörsenhet i samma kluster.

4.1.3.3. **Ultra mega Battery Plant** kommer att ersättas med 50 % kostnad för tekniköverföring, med förbehåll för ett maximalt tak på INR 10 lakh per år och ett totalt tak på INR 50 lakh. Endast 5 sådana projekt kommer att övervägas under denna policyperiod.

**NOTERA 1:** Incitamentet kommer att ges till berättigade enheter efter att de har erhållit ett valideringscertifikat på prototypen från Department of Transportation eller Uttar Pradesh Pollution Control Board, Government of Uttar Pradesh.

## 4.2. Incitament till serviceenheter –

Tjänsteenheter enligt definitionen i denna policy kommer att tillhandahållas efter incitament –

4.2.1. **Kapitalsubvention @25 %** på investeringar i fast kapital (exklusive markkostnad) till de första 1 000 **laddstationerna med förbehåll** för maximalt Rs 6 lakh per laddstation.

4.2.2. **För att upprätta infrastruktur för vätgasförsörjning** – 50 % kapitalräntesubvention på investeringar i fast kapital (exklusive markkostnad) kommer att tillhandahållas för att inrätta väteproduktions- och bränsleanläggningar i form av ersättning till de första 10 enheterna i UP, med förbehåll för maximalt 50 INR lakh per enhet under denna policyperiod.

## 4.3. Miljöskyddsincitament –

De stora, Anchor EVMUs/EBUs och Service-enheter kommer att tillhandahållas efter incitament för att anta hållbara och gröna produktionsåtgärder –

4.3.1. **Inrättande av avfallsbehandlingsanläggning** – Large & Anchor EVMU/EBU kommer att ges subvention på 50 % på årlig ränta på lån som tagits i form av återbetalning för att inrätta en avfallsbehandlingsanläggning i 5 år upp till maximalt INR 1 crore per enhet

4.3.2. **För batteriåtervinning** – stora, ankare EBU och serviceenheter kommer att tillhandahållas kapitalräntesubvention @50 % per år i 5 år i form av återbetalning på lån som tagits för att anskaffa utrustning/maskiner för batteriåtervinning med ett maximalt tak på INR 1 lakh per år i 5 år.

## 5. Privata elbilar –

Uttar Pradeshs regering kommer att ge incitament till utvecklarna av privata elbilsparkeer och kluster med plug and play-faciliteter. Parken måste utvecklas över mer än 150 hektar mark och måste omfatta –

- Tillverkningsområde (komponenter, underkomponenter, underenheter, etc.) • FoU- och testcenter
- Områden för tillverkning/hantering av batterier • Gemensamma anläggningar
- Återvinningsekosystem, avfallsbehandlingsanläggningar m.m.

Mot detta kommer regeringen i Uttar Pradesh att ge incitament i nivå med dem som ges till privata industriparkeer och fastigheter i staten till privata elbilsparkeer och -kluster. (Se UP IIEPP 2017, avsnitt 3.2.3)

## 6. Forskning och utveckling

Genom denna policy strävar Uttar Pradesh inte bara efter att vara ett grönt nav för biltillverkning, utan också att vara ett FoU-nav med fokus på nästa generations batterihanteringssystem, komponenter för drivlinor, batterikemi, bränslecellssystem och intelligenta transportsystem. För detta kommer följande bestämmelser att göras -

- 6.1. Inkubation och nystartade företag** – Inkubationscenter som underlättar EV-mobilitet eller innovativa EM-modeller kommer att tillhandahållas incitament enligt gällande UP-startpolicy. Nystartsfonden ska också mobiliseras för att främja Startups som främjar elektrisk mobilitet i staten.
- 6.2. Akademisk koppling och forskning** – Uttar Pradeshs regering kommer att uppmuntra universitet (i Indien och utomlands) med spetskompetens inom biltillverkning, utbildning och forskning att knyta an till universitet, ingenjörshögskolor i staten för att förbättra pedagogik och FoU som främjar elektrisk mobilitet. Fokus kommer att ligga på nästa generations batterikemi, bränslecellssystem, drivlinor, fordons elektronik och elektriska vägsystem (ERS).
- 6.3. Patent- och kvalitetscertifieringar** – MSME-enheterna enligt definitionen i denna policy kommer att ges ekonomiskt stöd för utgifter för patentregistrering och för kvalitetscertifieringar. Det ekonomiska stödet kommer att begränsas till 75 % av kostnaden, med förbehåll för maximalt 25 lakhs för att erhålla patentregistrering och 50 % av alla avgifter, med förbehåll för att maximalt 5 lakhs betalas för att erhålla kvalitetscertifiering.

- 6.4. **Testanläggningar** – Uttar Pradeshs regering ska sträva efter att inrätta ett kvalitetstestcenter för elbilar. Dessa faciliteter skulle vara tillgängliga för alla tillverkare och tjänsteleverantörer inom sektorn.

**ANMÄRKNING 2:** Alla incitament till berättigade EVMU:er, EBU:er och serviceenheter enligt definitionen i denna policy i form av återbetalning, subventioner, undantag etc. kommer att omfattas av maximalt 100 % av investeringarna i fast kapital, med förbehåll för ett årligt tak på 20 % av investeringar i fast kapital.

## 7. Mobilitetsincitament för elbilar –

För att inducera efterfrågan och skapa marknad för elfordon i staten, Uttar Pradeshs regering kommer att förlänga efter incitament -

- 7.1. De första 1 00 000 köparna av privata elbilar tillverkade i delstaten Uttar Pradesh under perioden för denna policy kommer att tillhandahållas efter undantag -

7.1.1. 100 % befrielse från registreringsavgifter för fordon 7.1.2. 100

% befrielse från vägskatt för 2-hjuliga elbilar och 75 % befrielse från vägskatt för andra elbilar

- 7.2. Department of Industries, Government of Uttar Pradesh kommer att integrera mobilitetsincitamenten från Indiens regering för att främja elektriska fordon och mobilitet.

## 8. Enkel affärsverksamhet

Med visionen och uppdraget för statens policy för industriella investeringar och sysselsättningsfrämjande (IIEP) 2017, säkerställer denna policy också att det är lätt att göra affärer i staten.

- 8.1. **Enkelt fönster** – Alla erforderliga godkännanden för tillverkning av elbilar/batterier för elbilar och tjänsteleverantörer ska tillhandahållas under ett och samma tak genom ett enda fönstersystem i staten som direkt övervakas av statsministerns kontor.

- 8.2. **Enskild sanktion:** Alla incitamentsbetalningar i form av återbetalning, subventioner etc. enligt policyn kommer att göras med en enda sanktionsorder och från en enda kontochef av nodalbyrå.

- 8.3. **Förenkla förfaranden** – Denna policy säkerställer att befintliga regleringar och förfaranden rationaliseras genom att stödja självcertifiering, bedömt godkännande och tredjeparts-certifiering. Mot detta mål kommer regeringen i Uttar Pradesh regelbundet att se över alla sina befintliga lagar, regler och förfaranden relaterade till



industritjänster/tillstånd/godkännanden/tillstånd/licenser och där så är möjligt.

**8.4. Quality Power** - Uttar Pradeshs regering har åtagit sig att leverera tillförlitlig ström av hög kvalitet dygnet runt till EV/EV-batteritillverkningsindustrin enligt bestämmelserna i Industrial Investment & Employment Promotion Policy 2017.

**8.5. Power Permits**- DISCOM ska släppa försörjningen till laddnings-/batteribytesstationer inom 15 dagar efter ansökan. Kommuner ska omedelbart utfärda provisoriska tillstånd online för att sätta upp ladd-/batteribytesstationer.  
En eventuell verifiering ska endast vara efter sanktion av provisoriskt tillstånd.

**8.6. Industriell säkerhet** – Uttar Pradeshs regering kommer att tillhandahålla en säker och säker industriell miljö i staten. Mot detta kommer en dedikerad polisstyrka under ledning av en specialiserad tjänsteman att deputeras vid industrikuster/områden i regioner och en integrerad polis och brandstation kommer också att etableras.

## 9. Genomförande av policyn 9.1. Denna policy

kommer att träda i kraft på dagen för meddelandet och kommer att vara i kraft under en period av 5 år.

9.2. Om det i något skede uppstår en situation som kräver någon ändring eller upphävande av policyn, kommer endast kabinettet att ha rätt att godkänna sådana ändringar/upphävande.

9.3. I händelse av en ändring av denna policy, om något paket med incitament redan har åtagit sig av delstatsregeringen till någon enhet, kommer inte att dras tillbaka och enheten kommer att fortsätta att förbli berättigad till förmånerna.

**Not 3** – Alla EVMU:er, EBU:er, serviceenheter och relaterade MSME-enheter som utnyttjar incitament från någon annan policy eller de som sanktionerats av avdelningarna i delstatsregeringen, kommer också att ha rätt att utnyttja incitament/förmåner som nämns i denna policy förutsatt att samma typ av förmåner /incitament utnyttjas inte från någon annan policy.

\*\*\*\*\*

### VARNING

Detta dokument "UP Electric Vehicle Manufacturing and Mobility Policy". har översatts från original hindi enbart för att underlätta icke-hindi användare och för större räckvidd. Även om yttersta försiktighet har vidtagits för att säkerställa översättningens noggrannhet, men vid eventuella skillnader i tolkningen av bestämmelserna häri, kommer den "original" gazetted hindi-versionen att ha företräde.