उत्तर प्रदेश शासन

औद्योगिक विकास अनुभाग-6

संख्या-41 /2022/2596/77-6-2022-1(एम)/2022

लखनऊ : दिनांक 14 अक्टूबर, 2022

<u>अधिसूचना</u>

भारत का संविधान के अनुच्छेद 162 के अन्तर्गत कार्यपालिका शक्तियों का प्रयोग कते हुए श्री राज्यपाल द्वारा "**उत्तर प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन विनिर्माण एवं गतिशीलता नीति-2022"** को प्रख्यापित किया जाता है।

2- उत्तर प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन विनिर्माण एवं गतिशीलता नीति-2022, इस अधिसूचना के निर्गत होने की तिथि से 05 वर्ष तक प्रभावी रहेगी।

(अरविन्द कुमार)
अपर मुख्य सचिव।

संख्या-41 /2022/2596(1)/77-6-2022-1(एम)/2022, तद्दिनांक।

प्रतिलिपि निम्नलिखित को सूचनार्थ एवं आवश्यक कार्यवाही हेतु प्रेषित:-

1. महालेखाकार, उत्तर प्रदेश, प्रयागराज।
2. समस्त अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, उत्तर प्रदेश शासन।
3. स्टाफ ऑफिसर, मुख्य सचिव, उत्तर प्रदेश शासन।
4. मुख्य कार्यपालक अधिकारी, इन्वेस्ट यू0पी0।
5. समस्त मुख्य कार्यपालक अधिकारी, औद्योगिक विकास प्राधिकरण, उत्तर प्रदेश।
6. समस्त मण्डलायुक्त/जिलाधिकारी, उत्तर प्रदेश।
7. प्रबंध निदेश, पिकप।
8. आयुक्त एवं निदेशक, उद्योग, उद्योग निदेशालय, कानपुर।
9. निदेशक, सूचना एवं जन सम्पर्क विभाग, उत्तर प्रदेश, प्रयागराज।
10. समस्त अनुभाग, अवस्थाना एवं औद्योगिक विकास विभाग।
11. गार्ड फाइल।

आज्ञा से,
14.10.22
(मनोज कुमार मौर्य)
उप सचिव।

संलग्नक-1

उत्तर प्रदेश इलेक्ट्रिक वाहन विनिर्माण एवं गतिशीलता नीति–2022

उत्तर प्रदेश सरकार

प्रस्तावना

वैश्विक स्तर पर ऑटोमोटिव उद्योग इलेक्ट्रिक गतिशीलता (मोबिलिटी) में एक संक्रांति के शीर्ष पर है। जीवाश्म ईंधन की तेजी से होती हुई कमी तथा ईंधन के मूल्य में वृद्धि, वाहनों की संख्या एवं पर्यावरण प्रदूषण के कारण स्वच्छ परिवहन का अंगीकरण आवश्यक हो गया है। जहाँ भारत वर्ष 2070 तक शुद्ध शून्य–उत्सर्जन के लिए प्रतिबद्ध है, वहाँ उत्तर प्रदेश अपनी परिवहन प्रणाली, जो भारत की सबसे बड़ी परिवहन प्रणालियों में से एक है, को प्रदूषण रहित करने हेतु कटिबद्ध है। भारत त्वरित गति से प्रगति करती हुई अर्थव्यवस्थाओं में एक होने के कारण तथा राष्ट्रीय सकल घरेलू उत्पाद में लगभग 8 प्रतिशत योगदान देने वाला उत्तर प्रदेश भारत का सबसे पसंदीदा निवेश गंतव्य बन गया है। राज्य सरकार द्वारा ,निवेशक–अनुकूल नीतियों, सुधारों एवं सक्रिय शासन के माध्यम से प्रदेश को 1 ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था के रूप में विकसित करने का लक्ष्य निर्धारित किया है।

लगभग 24 करोड़ निवासियों के साथ, उत्तर प्रदेश भारत का सबसे बड़ा जनसंख्या आधार वाला राज्य है, जो निवेशकों को एक विशाल उपभोक्ता एवं श्रम बाजार प्रदान करता है। विगत् कुछ वर्षों में, राज्य में विश्वभर से निवेश आकर्षित हुआ है। राज्य सरकार अधिक से अधिक निवेश आकर्षित करने के अपने मिशन के अंतर्गत नवीन व नवोदय क्षेत्रों को प्रोत्साहित करने हेतु प्रयत्नशील है। अपनी औद्योगिक क्षमता के लाभ संवर्धन हेतु राज्य सरकार पर्यावरण के अनुकूल सतत विकास पर भी बल दे रही है।

इलेक्ट्रिक वाहन उद्योग वैश्विक स्तर पर तीव्र गति से विस्तारित हो रहा है। ऑटोमोबाइल उद्योग में आंतरिक दहन इंजन (आईसीई) वाहनों से इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) में हो रहे परिवर्तन को सरकारें एवं निर्माता रिचार्जेबल बैटरी पर आधारित इलेक्ट्रिक मोबिलिटी सहित वैकल्पिक प्रणोदन प्रणाली (ऑल्टरनेटिव प्रोपलशन सिस्टम्स)पर संचालित होने वाले ऑटोमोबाइल्स विकसित करने हेतु निवेश प्रारंभ कर रहे हैं। इसमें न केवल इलेक्ट्रिक वाहनों का विनिर्माण सम्मिलित है, अपितु इलेक्ट्रिक मोबिलिटी को प्रोत्साहित करने के लिए बैटरी विनिर्माण, चार्जर/उपकरण विनिर्माण तथा चार्जिंग अवस्थापना सुविधाओं का विकास भी सम्मिलित है।

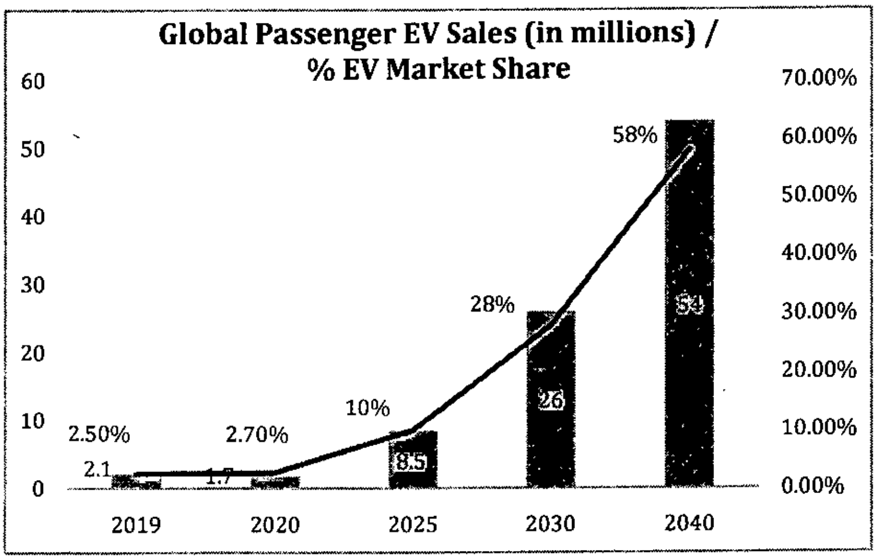
इस नवोदय क्षेत्र में अवसरों का लाभ उठाने, निवेश आकर्षित करने तथा सतत् विकास में योगदान करने के उद्देश्य से उत्तर प्रदेश शासन द्वारा नवीन इलेक्ट्रिक वाहन विनिर्माण एवं गतिशीलता नीति–2022 निरूपित की गई है। यह नीति इलेक्ट्रिक वाहन उद्योग के लिए एक अनुकूल पारिस्थितिकी तंत्र प्रदान करने हेतु एक व्यापक ढांचा प्रदान करती है, जिसे राज्य सरकार के विभिन्न विभागों/संस्थाओं द्वारा समर्थित किया जा सकता है। यह नीति इलेक्ट्रिक वाहनों के त्वरित अंगीकरण को प्रोत्साहित करती है, रिचार्जेबल बैटरी के विनिर्माण की लागत को कम करती है, राज्य में चार्जिंग अवस्थापना सुविधाओं (इंफ्रास्ट्रक्चर) के निर्माण एवं बड़े पैमाने पर रोजगार सृजन के लिए इलेक्ट्रिक वाहन तथा संबंधित घटक के विनिर्माण हेतु निजी निवेश को आकर्षित करती है। अनेक औद्योगिक संगठनों, प्रमुख उद्योगपतियों, शासकीय विभागों, नीति आयोग आदि के साथ व्यापक हितधारक परामर्श के उपरान्त नीति निरूपित की गई है।

1. पृष्ठभूमि

गतिशीलता आधुनिक सभ्यता का प्रमुख स्तंभ रही है। आगामी वर्षों में विश्वभर के ऑटोमोटिव एवं फ्रेट बाजारों में विद्युतीकरण तथा टिकाऊ गतिशीलता के रूप में महत्वपूर्ण परिवर्तन होंगे।

1.1. वैश्विक परिदृश्य

विश्व स्तर पर अधिकांश राष्ट्र डीकार्बोनाइजेशन की चुनौती का सामना अब अधिक सतर्कतापूर्वक कर रहे हैं। वर्ष 2021 ईवी के विक्रय के इतिहास में एक अतिमहत्वपूर्ण वर्ष था, आशा है कि वर्ष 2022 में 64 लाख ईवी एवं पीएचईवी संयुक्त रूप से विश्व स्तर पर विक्रय किए जाएंगे। वैश्विक इलेक्ट्रिक वाहन बाजार का मूल्य वर्ष 2020 में 163.01 बिलियन डॉलर था तथा वर्ष 2030 तक 18.2 प्रतिशत की सीएजीआर के साथ इसके 823.75 बिलियन डॉलर तक पहुंचने का अनुमान है। वर्तमान वैश्विक ईवी बाजार में सड़क पर लगभग 2 करोड़ यात्री ईवी; बसों, डिलीवरी वैन एवं ट्रकों सहित 13 लाख वाणिज्यिक ईवी तथा 28 करोड़ से अधिक इलेक्ट्रिक मोपेड, स्कूटर, मोटरसाइकिल व तिपहिया वाहन हैं।



Source: Bloomberg NEF – Electric Vehicle Outlook 2020

1.2. भारतीय परिदृश्य

भारतीय ऑटोमोबाइल उद्योग का आकार विश्व में 5वां सबसे बड़ा है तथा वर्ष 2030 तक भारतीय सड़कों पर कुल 8.7 लाख सक्रिय ईवी के साथ तीसरा सबसे बड़ा बनने की संभावना है। जनसंख्या की वृद्धि के साथ वाहनों की मांग बढ़ती है, पारंपरिक ऊर्जा संसाधनों पर निर्भरता एक स्थायी विकल्प नहीं है, क्योंकि भारत अपनी कच्चे तेल की आवश्यकताओं का लगभग 80 प्रतिशत आयात करता है। इंडिया एनर्जी स्टोरेज एलायंस (आईईएसए) द्वारा एकत्रित सूचना के अनुसार वर्ष 2025 तक बैटरियों की खपत 36 जीडब्ल्यूएच से अधिक होने की संभावना है। वर्ष 2020–2027 की अवधि में इलेक्ट्रिक वाहन सेक्टर में लगभग 250 जीडब्ल्यूएच बैटरी की खपत का आकलन किया गया है।

विगत् तीन वर्षों में, भारत में 5.2 लाख ईवी पंजीकृत किए गए थे। नीति आयोग का लक्ष्य वर्ष 2030 तक सभी वाणिज्यिक कारों के लिए 70 प्रतिशत, निजी कारों के लिए 30 प्रतिशत, बसों के लिए 40 प्रतिशत एवं दोपहिया व तिपहिया वाहनों के लिए 80 प्रतिशत ईवी विक्रय प्राप्त करना है। यह वर्ष 2070 तक शुद्ध शून्य कार्बन उत्सर्जन का लक्ष्य प्राप्त करने के क्रम में है। आईईएसए के अनुसार, भारतीय ईवी उद्योग का

विस्तार 36 प्रतिशत सीएजीआर से होने की संभावना है। वर्ष 2025 तक भारत में इलेक्ट्रिक वाहन बाजार में ₹ 50,000 करोड़ (7.09 बिलियन अमेरिकी डॉलर) के अवसर उपलब्ध होने का अनुमान है। वित्तीय वर्ष 2022 में भारत में कुल चार्जिंग स्टेशनों में 285 प्रतिशत की वृद्धि हुई है।

वर्ष 2030 तक भारत में ईवी उद्योग में 5 करोड़ रोजगार सृजित होने की संभावना है। वर्ष 2021 में ईवी स्टार्ट–अप में निवेश प्रवाह एक सर्वकालिक उच्च्च स्तर पर पहुंच गया, जो लगभग 255 प्रतिशत की वृद्धि के साथ ₹ 3,307 करोड़ (444 मिलियन अमेरिकी डॉलर) तक पहुंच गया। वर्ष 2021 में, बैटरी विकास, विद्युतीकरण, ई–मोटर्स एवं पावर इलेक्ट्रॉनिक्स जैसे विद्युत इकोसिस्टम के विकास पर ₹ 48,215 करोड़ रुपये (6.39 बिलियन अमेरिकी डॉलर) व्यय हुआ।

ईवी उद्योग में क्षमता का दोहन करने हेतु भारत सरकार द्वारा अनेक कदम उठाए गए हैं। नीति आयोग का लक्ष्य वर्ष 2030 तक सभी वाणिज्यिक कारों के लिए 70 प्रतिशत, निजी कारों के लिए 30 प्रतिशत, बसों के लिए 40 प्रतिशत तथा दोपहिया व तिपहिया वाहनों के लिए 80 प्रतिशत ईवी विक्रय प्राप्त करना है। तीव्र गति से ईवी के अंगीकरण, चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर एवं मैन्युफैक्चरिंग इकोसिस्टम के निर्माण को प्रोत्साहित करने के लिए अनेक योजनाएं / उपाय किए गए हैं। भारत सरकार की प्रमुख योजनाएं निम्नवत् हैं –

1) भारत सरकार द्वारा देश में हाइब्रिड एवं इलेक्ट्रिक वाहनों के विकास को प्रोत्साहित करने तथा त्वरित अंगीकरण हेतु वर्ष 2015 में फास्टर एडॉप्शन एण्ड मैन्युफैक्चरिंग ऑफ (हाईब्रिड एण्ड) इलेक्ट्रिक व्हीकल्स – एफएएमई योजना प्रारंभ की। इसके द्वितीय चरण में, 10 लाख ई–टू–व्हीलर्स, 5 लाख ई–थ्री–व्हीलर्स, 55,000 ई–पैसेंजर व्हीकल्स तथा 7,000 ई–बसों हेतु 1.3 बिलियन अमेरिकी डॉलर (₹ 10,000 करोड़) के बजट परिव्यय के साथ योजना प्रारंभ की गई थी। सरकार ने इस योजना को वर्ष 2024 तक विस्तारित कर दिया, जैसा कि केंद्रीय बजट 2022–23 में घोषित किया गया था।

2) ईवी के त्वरित अंगीकरण हेतु भारत सरकार द्वारा की गई अन्य पहलों में ईवी एवं संबंधित घटक (2019) पर 'कस्टम ड्यूटी' में कमी की गई, ईवी पर जीएसटी दरों को 12 प्रतिशत से कम करके 5 प्रतिशत किया गया, ईवी क्रय करने के लिए लिये गए ऋण के भुगतान किए गए ब्याज पर 1.5 लाख रुपये की आयकर में छूट की घोषणा की।

3) भारत में स्वदेशी बैटरी निर्माण को बढ़ावा देने के लिए जून 2021 में एडवांस केमिस्ट्री सेल (एसीसी) के लिए प्रोडक्शन–लिंक्ड इंसेंटिव (पीएलआई) योजना प्रारंभ की गई। यह योजना निवेशक द्वारा की गई बिक्री एवं घरेलू मूल्यसंवर्धन पर प्रोत्साहन प्रदान करती है। यह एक निविदा आधारित चयन योजना थी, जिसमें लगभग 130 जीडब्ल्यूएच की क्षमता वाली एसीसी बैटरी के निर्माण के लिए कुल 10 निविदाएं प्राप्त हुई थीं।

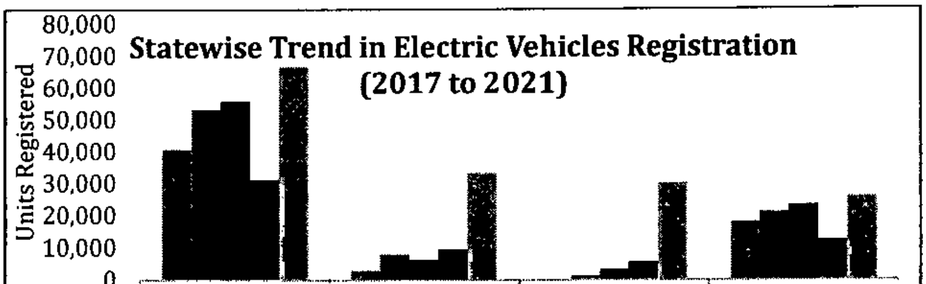
4) ऑटोमोबाइल एवं ऑटो कंपोनेंट्स के लिए प्रोडक्शन लिंक्ड इंसेंटिव (पीएलआई) योजना सितंबर 2021 में प्रारंभ की गई थी, जिसमें बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन एवं हाइड्रोजन फ्यूल सेल व्हीकल कंपोनेंट्स के स्वदेशी विनिर्माण को प्रोत्साहित करना सम्मिलित है। यह योजना मौलिक उपकरण निर्माताओं (ओईएम) को विक्रय पर प्रोत्साहन प्रदान करती है। प्रथम चरण में 115 आवेदन प्रस्तुत किए गए हैं तथा मार्च 2022 तक 95 आवेदकों को अनुमोदन प्रदान किया गया है।

5) भारत सरकार द्वारा अनेक दिशानिर्देश एवं रणनीति प्रलेख अधिसूचित किए गए हैं, जिनमें नेशनल इलेक्ट्रिक मोबिलिटी मिशन प्लान (एनईएमएमपी) 2020, मॉडल बिल्डिंग बायलॉज 2016 (2018 में संशोधित) एवं शहरी क्षेत्रीय विकास योजनाएं, इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर हेतु दिशानिर्देश एवं मानक, नेशनल मिशन ऑन ट्रांसफॉर्मेटिव मोबिलिटी एण्ड बैटरी स्टोरेज तथा स्क्रैपिंग नीति आदि सम्मिलित हैं।

1.3. उत्तर प्रदेश में परिदृश्य

उत्तर प्रदेश भारत में अधिकांश इलेक्ट्रिक वाहनों में सबसे अग्रणी राज्य है, क्योंकि राज्य जीवाश्म ईंधन से संचालित वाहनों से होने वाले प्रदूषण से मुक्ति हेतु देश के समग्र प्रयास में महत्वपूर्ण भूमिका निभाने को तत्पर है। वर्ष 2021 में ईवी के विक्रय में उत्तर प्रदेश का सबसे अधिक अंश है, जिसमें सभी श्रेणियों में विक्रय किए गए इलेक्ट्रिक वाहनों की संख्या 66,701 तक पहुंच गई है, इसके बाद कर्नाटक में 33,304

वाहन तथा तमिलनाडु में 30,036 वाहन हैं। उत्तर प्रदेश तिपहिया वाहनों की श्रेणी में अग्रणी है, जबकि कर्नाटक एवं महाराष्ट्र क्रमशः दोपहिया एवं चार–पहिया श्रेणी के वाहनों में अग्रणी हैं।



	Uttar Pradesh	Karnataka	Tamil Nadu	Delhi
■ 2017	40,649	3,036	123	18,042
■ 2018	53,209	8,013	1,325	20,985
■ 2019	55,795	6,453	3,443	23,223
■ 2020	31,258	9,730	5,697	12,381
■ 2021	66,701	33,304	30,036	25,809

स्रोत : वाहन डैशबोर्ड

माह जुलाई 2022 तक देश में क्रियाशील इलेक्ट्रिक वाहनों की कुल संख्या 13,34,385 का 25 प्रतिशत अर्थात 3,37,180 इलेक्ट्रिक वाहन उत्तर प्रदेश में गतिशील है। उत्तर प्रदेश तिपहिया श्रेणी में अग्रणी है, जबकि कर्नाटक एवं महाराष्ट्र क्रमशः दोपहिया एवं चार–पहिया श्रेणी में अग्रणी हैं। भारत सरकार की एफएएमई–1 व 2 योजनाओं के अंतर्गत उत्तर प्रदेश सबसे बड़े लाभार्थियों में से एक रहा है।

चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण के संबंध में उत्तर प्रदेश को एफएएमई–2 के अंतर्गत 207 चार्जिंग स्टेशन स्वीकृत किए गए हैं, जो राज्य के 9 नगरों–नोएडा, लखनऊ, वाराणसी, प्रयागराज, कानपुर, अलीगढ़, सहारनपुर, बरेली एवं झांसी में आरईआईएल एवं ईईएसएल के माध्यम से स्थापित किए जा रहे हैं। राज्य में एक्सप्रेसवेज़ के किनारे और अधिक चार्जिंग स्टेशनों की स्थापना की संभावना है। साथ ही, राज्य सरकार सार्वजनिक परिवहन में इलेक्ट्रिक वाहनों को सक्रिय रूप से प्रोत्साहित कर रही है। मुख्य नगरों में प्रमुख मार्गों पर ईवी सार्वजनिक बसों को सार्वजनिक–निजी सहभागिता (पीपीपी) मोड पर प्रारंभ किया जा रहा है, जिसमें इन मार्गों पर चार्जिंग स्टेशनों का विकास भी सम्मिलित है।

उ.प्र. विद्युत नियामक आयोग द्वारा ईवी चार्जिंग के लिए विशेष टैरिफ आदेश अधिसूचित किया गया है। साथ ही, राज्य सरकार द्वारा चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण के लिए भारत सरकार द्वारा निर्धारित दिशानिर्देशों एवं मानकों को अंगीकृत किया गया है तथा इसके मॉडल उप–नियम तैयार किए हैं, जिन्हें राज्य के औद्योगिक विकास प्राधिकरणों एवं विकास प्राधिकरणों द्वारा तीव्र गति से अंगीकृत किया जा रहा है। 15 वर्ष के अधिक आयु के ICE combustion व्हीकल्स को चरणबद्ध तरीके से हटाने हेतु राज्य के परिवहन विभाग द्वारा भारत सरकार की स्क्रेपिंग पॉलिसी का क्रियान्वयन किया गया है।

वाहन–उत्सर्जन की दिशा में दृढ़ सरकारी नियमों एवं विनियमों की आवश्यकता में वृद्धि के साथ–साथ इलेक्ट्रिक वाहन बैटरी, दक्ष ईंधन (फ्यूल–इफीशियेंट), उच्च श्रेणी के प्रदर्शन एवं कम उत्सर्जन वाले वाहनों की लागत में कमी तथा ईंधन की बढ़ती लागत जैसे कारक राज्य में इलेक्ट्रिक वाहन बाजार के विकास के पूरक रहे हैं। अतः ईवी उद्योग के प्रगति–चिह्न उत्तर प्रदेश में अनंत अवसर प्रदान करते हैं।

लगभग 24 करोड़ निवासियों के साथ उत्तर प्रदेश भारत का सबसे अधिक जनसंख्या वाला राज्य है। उत्तर प्रदेश का सकल राज्य घरेलू उत्पाद (जीएसडीपी) 2015–16 और 2020–21 के बीच लगभग 8.43 प्रतिशत के सीएजीआर से वृद्धि करके ₹17.06 ट्रिलियन (234.96 बिलियन अमेरिकी डॉलर) हो गया है। राज्य भारत के उत्कृष्ट निवेश गंतव्यों में से एक के रूप में उदीयमान हुआ है। राज्य सरकार ईज ऑफ डूइंग बिजनेस (ईओडीबी) तथा ईज ऑफ लिविंग (ईओएल) में त्वरित सुधार को प्रोत्साहित कर रही है तथा उद्योगों के

लिए अनुपालन भार (कंप्लायंस बर्डन) को आक्रामक रूप से कम किया जा रहा है। अपने प्रगतिशील एवं सक्रिय शासन के माध्यम से राज्य सरकार सक्रिय रूप से निवेश आकर्षित कर रही है।

'**रिफॉर्म–परफॉर्म–ट्रांसफॉर्म**' के सिद्धांत का पालन करते हुए नया उत्तर प्रदेश तेजी से अवसरों को 'सहकारी संघवाद' के माध्यम से मूर्त रूप प्रदान कर रहा है। निहित क्षमताओं का लाभ उठाते हुए राज्य सरकार उत्तर प्रदेश को शीघ्र ही 1 ट्रिलियन डॉलर की अर्थव्यवस्था बनाने हेतु प्रयासरत है। इस हेतु मुख्य रणनीति के रूप में राज्य सरकार समावेशी एवं सतत विकास के साथ तीव्र औद्योगीकरण को बढ़ावा दे रही है। अतः राज्य सरकार द्वारा प्रदेश के लिए उद्योग में अवसरों को धरातल पर उतारने हेतु '**इलेक्ट्रिक वाहन**' को एक फोकस क्षेत्र के रूप में मान्यता प्रदान की गई है।

2. नीति विषयक

उत्तर प्रदेश माह अगस्त 2019 में इलेक्ट्रिक वाहन मैन्युफैक्चरिंग नीति प्रख्यापित करने वाले अग्रणी राज्यों में से एक रहा है। यद्यपि विगत कुछ वर्षों में ईवी उद्योग में गुणोत्तर विकास हुआ है तथा इस क्षेत्र को देश में प्रोत्साहित करने हेतु भारत सरकार द्वारा अनेक कदम उठाए गए हैं। उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा वर्तमान वर्ष 2022 में विद्यमान रुझानों के अनुकूल एक नवीन इलेक्ट्रिक वाहन विनिर्माण एवं गतिशीलता नीति प्रख्यापित करने का निर्णय लिया।

2.1. विज़न

नीति का उद्देश्य उत्तर प्रदेश में स्थायी एवं स्वच्छ गतिशीलता समाधान के अंगीकरण एवं अवस्थापना सुविधाओं के विकास को प्रोत्साहित करना एवं इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने हेतु भारत के अग्रणी राज्यों में स्थान प्राप्त करना है। यह विश्व स्तर पर ईवी पारिस्थितिकी तंत्र के लिए भारत के पसंदीदा निवेश गंतव्य में से एक के रूप में स्थापित होने की भी परिकल्पना करता है।

2.2. मिशन

नीति का ध्येय तीव्र गति से परिवहन प्रणाली में परिवर्तन को प्रोत्साहित करना तथा गैर–आईसीई वाहनों को अंगीकृत करके मांग पक्ष को प्रोत्साहित करना है। नीति इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी), ईवी घटकों, ईवी बैटरी/ईंधन सेल तथा अन्य ईवी आपूर्ति उपकरण (ईवीएसई) सहित ईवी के लिए विनिर्माण परिदृश्य को प्रोत्साहित करके आपूर्ति पक्ष को भी प्रोत्साहित करेगी।

इसके अतिरिक्त नीति का उद्देश्य ईवी उद्योग के लिए आवश्यक व पर्याप्त अवस्थापना सुविधाओं एवं पारिस्थितिकी तंत्र को सुनिश्चित करने के उपायों को कार्यान्वित करना है, जिसमें मुख्य रूप से चार्जिंग सुविधाओं का निर्माण, अनुसंधान एवं विकास, नवाचार एवं कौशल विकास सम्मिलित हैं।

2.3. उद्देश्य

1) उत्तर प्रदेश को इलेक्ट्रिक गतिशीलता विकास (इलेक्ट्रिक मोबिलिटी डेवलपमेंट) एवं विनिर्माण के वैश्विक केंद्र के रूप में विकसित करना।
2) विशेष रूप से शहरों में पर्यावरण के अनुकूल परिवहन प्रणाली में परिवर्तन को प्रोत्साहित करना।
3) चार्जिंग/बैटरी स्वैपिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास के लिए निवेश आकर्षित करना।
4) ईवी पारिस्थितिकी तंत्र में निर्माताओं को अपनी विनिर्माण इकाइयों को स्थापित करने एवं वैश्विक बाजार में आपूर्ति करने हेतु आकर्षित करना।
5) गैर–आईसीई आधारित ऑटोमोबाइल, बैटरी प्रौद्योगिकी, ईंधन सेल प्रौद्योगिकियों एवं ईवी इलेक्ट्रॉनिक्स में अनुसंधान तथा नवाचारों को प्रोत्साहित करना।

2.4. रणनीति

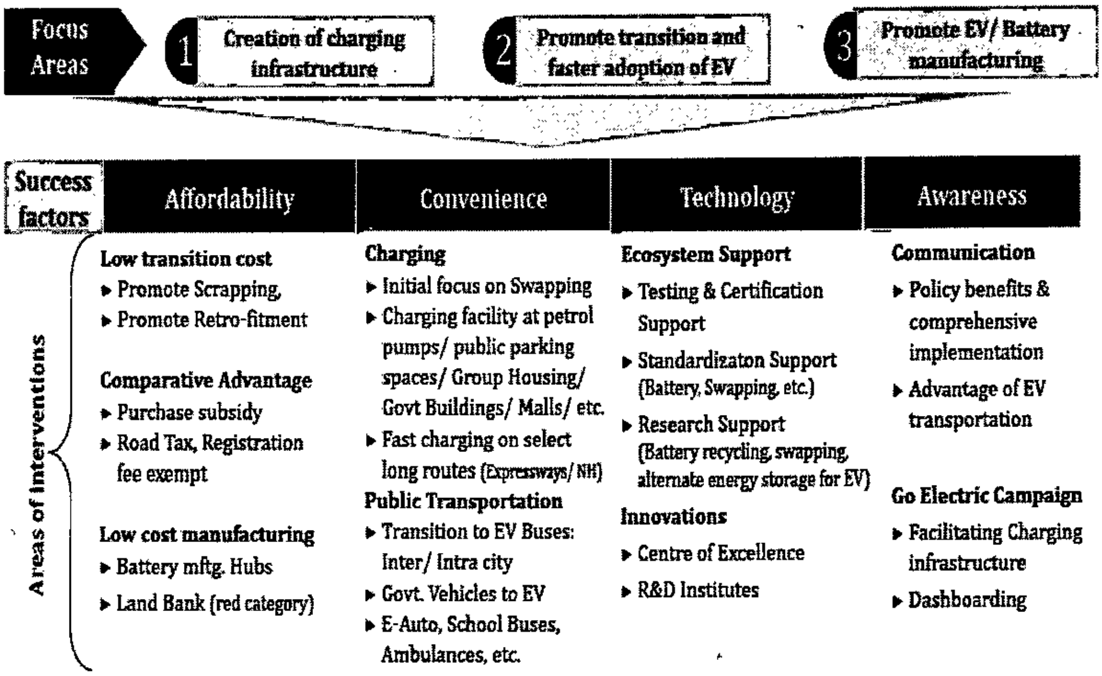
उपवर्णित परिकल्पना को साकार करने हेतु उत्तर प्रदेश सरकार राज्य में ईवी उद्योग को प्रोत्साहित करने के लिए 3–स्तंभों पर केंद्रित कार्यवाही करेगी, यथा–

(1) चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर का निर्माण

(2) ईवी का त्वरित अंगीकरण

(3) विनिर्माण

प्रत्येक स्तंभ के अंतर्गत कार्यान्वयन सफलता के चार कारकों पर आधारित होगा–सामर्थ्य, सुविधा, प्रौद्योगिकी एवं जागरूकता।



राज्य सरकार वर्तमान परिवहन प्रणाली को सुचारू रूप से ईवी में परिवर्तित करने हेतु चरणबद्ध ढंग से चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण पर बल देगी। राज्य सरकार द्वारा सार्वजनिक परिवहन में गैर–आईसीई आधारित वाहनों को प्रोत्साहित करके राज्य में ईवी की मांग को प्रेरित करेगी तथा विशेष रूप से शहरों एवं अन्य शहरी समूहों में ईवी को तेजी से अपनाने को बढ़ावा देगी। इसके अतिरिक्त राज्य सरकार ईवी/ईवी उपकरणों/ईवी बैटरी एवं अन्य संबंधित उपकरणों के स्वदेशी विनिर्माण हेतु निवेश आकर्षित करके ईवी की आपूर्ति को भी प्रोत्साहित करेगी।

2.5. नीति का कार्यक्षेत्र

उपर्युक्त रणनीति के दृष्टिगत नीति के कार्यक्षेत्र में निम्नलिखित सम्मिलित होंगे –

1) **'इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी)'** का अभिप्राय इलेक्ट्रिक मोटर का उपयोग करने वाले समस्त ऑटोमोबाइल से है, जो बैटरी, अल्ट्रा–कैपेसिटर अथवा ईंधन सेल द्वारा संचालित होते हैं। इसमें समस्त 2–व्हीलर, 3–व्हीलर एवं 4–व्हीलर स्ट्रॉन्ग हाइब्रिड इलेक्ट्रिक व्हीकल (एचईवी), प्लग इन हाइब्रिड इलेक्ट्रिक व्हीकल (पीएचईवी), बैटरी इलेक्ट्रिक व्हीकल (बीईवी), तथा फ्यूल सेल इलेक्ट्रिक व्हीकल (एफसीईवी) सम्मिलित हैं।

2) **'ईवी उपकरण'** का अभिप्राय ईवी के उपकरणों से है, जिसमें मोटर नियंत्रक, ईवी हेतु इलेक्ट्रिक इंजन (मोटर), रीजनरेटिव ब्रेकिंग सिस्टम, ईवी/एफसीईवी/एसएचईवी के लिए ड्राइव सिस्टम, बैटरी एवं सेल (ली–आयन, हाइड्रोजन अथवा अन्य हाई–टेक सेल) जिनका उपयोग ईवी/एफसीईवी, बैटरी मैनेजमेंट सिस्टम (बीएमएस), इलेक्ट्रिक पावर कंट्रोल यूनिट (ईपीसीयू), बैटरी हीटिंग सिस्टम, ऑन–बोर्ड चार्जर (ओबीसी), इलेक्ट्रिक ट्रैक्शन मोटर्स एवं कंट्रोलर, ईवी पावर ट्रेन कंपोनेंट, संबंधित उपकरणों में किया जा सकता है, ट्रांसमिशन मैकेनिज्म, ट्रैक्शन बैटरी पैक, लो वोल्टेज डीसी–डीसी कन्वर्टर (एलडीसी), पावर इन्वर्टर, व्हीकल कंट्रोल यूनिट (वीसीयू), ईवी चार्ज पोर्ट, फ्यूल सेल कंट्रोल यूनिट, एफसीईवी के

लिए एनोड रीसर्क्युलेशन ब्लोअर, हाइड्रोजन फ्यूल सेल के लिए हाइड्रोजन गैस इंजेक्टर हाइड्रोजन फ्यूल सेल के लिए ह्यूमिडिफायर/स्टैक बाईपास वाल्व, स्टैक–आइसोलेशन एवं कंट्रोल वाल्व।

3) **'बैटरी'** का अभिप्राय उपर्युक्त परिभाषित ईवी के संचालन के लिए उपयोग की जाने वाली समस्त ऊर्जा भंडारण प्रणालियों से है। इसमें लिथियम–आयन बैटरी, निकल मेटल हाइड्राइड बैटरी, लेड एसिड बैटरी, अल्ट्रा–कैपेसिटर एवं फ्यूल सेल (डाईरेक्ट मेथनॉल, अल्कलाइन, फॉस्फोरिक एसिड, मोल्टन कार्बोनेट, सॉलिड ऑक्साइड एवं रिवर्सिबल फ्यूल सेल) सम्मिलित हैं।

4) **'चार्जिंग/बैटरी उपकरण'** का अभिप्राय किसी भी उपकरण ऐसे से है, जो विशेष रूप से बीईवी/पीएचईवी/एसएचईवी की बैटरी को चार्ज करने के लिए उपयोग किया जाता है। यह उपकरण विद्यमान ईंधन स्टेशनों अथवा पृथक चार्जिंग या बैटरी स्वैपिंग स्टेशनों पर स्थापित किया जा सकता है।

उत्तर प्रदेश शासन का अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग इस नीति के लिए **'नोडल विभाग'** होगा। राज्य सरकार द्वारा समय–समय पर किए गए किसी भी संशोधन के अधीन नीति अधिसूचना की तिथि से 05 वर्ष की अवधि हेतु प्रभावी होगी।

इस नीति की अधिसूचना के साथ, औद्योगिक विकास अनुभाग–6 के शासनादेश संख्या 580/77–6–19 –एलसी–02/18, दिनांक 13 अगस्त 2019 द्वारा अधिसूचित उ.प्र. इलेक्ट्रिक वाहन मैन्युफैक्चरिंग नीति–2019 समाप्त हो जाएगी।

3. चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर को प्रोत्साहन

3.1. उपाय

विश्व के अन्य नगरों के अनुभव से ज्ञात होता है कि चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर की उपलब्धता इलेक्ट्रिक वाहनों के अंगीकरण हेतु अत्यंत महत्वपूर्ण है। नीति का उद्देश्य सार्वजनिक एवं निजी चार्जिंग अवस्थापना सुविधाओं के प्राविधान के लिए एक सक्षम वातावरण का सृजन करना होगा। इसमें स्वैपिंग की सुविधा का प्राविधान भी सम्मिलित है।

1) राज्य सरकार द्वारा आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय, भारत सरकार के सार्वजनिक चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण से संबंधित दिशानिर्देशों के अनुसार नगरों एवं नगरीय समूहों में 3 किमी गुणा 3 किमी के ग्रिड में चार्जिंग/स्वैपिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण को प्रोत्साहित किया जाएगा। एक्सप्रेसवेज़/राष्ट्रीय राजमार्गों के किनारे प्रत्येक 25 किलोमीटर पर चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास को बढ़ावा दिया जाएगा।

2) राज्य सरकार सार्वजनिक पार्किंग स्थलों, मेट्रो स्टेशनों, बस डिपो/टर्मिनलों, पेट्रोल पंपों, सरकारी भवनों, कॉर्पोरेट भवनों, शैक्षिक/स्वास्थ्य संस्थानों, शॉपिंग मॉल एवं अन्य वाणिज्यिक स्थानों, ग्रुप हाउसिंग सोसाइटियों तथा आरडब्ल्यूए आदि में चार्जिंग/स्वैपिंग सुविधाओं के निर्माण को प्रोत्साहित करेगी। राज्य के नगर विकास विभाग, परिवहन विभाग तथा आवास एवं शहरी नियोजन विभाग ऐसे स्थानों के चिन्हीकरण तथा चार्जिंग/स्वैपिंग सुविधाओं के विकास में सुविधा प्रदान करेंगे।

3) राज्य सरकार प्रदेश में चार्जिंग सुविधाओं की स्थापना के लिए सेवा प्रदाताओं को भूमि उपलब्ध कराएगी।

   (क) चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने हेतु सरकारी संस्थाओं को भूमि 10 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे/लीज पर ₹1 kWh की दर पर विद्युत मंत्रालय, भारत सरकार के निर्दिष्ट एवं समय–समय पर संशोधित एमओयू के माध्यम से दिनांक 14.01.2022 को पुनरीक्षित मानकों एवं दिशानिर्देशों के अनुसार चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण के लिए निर्धारित रेवेन्यू शेयरिंग मॉडल के माध्यम से प्रदान की जाएगी। पट्टा अवधि, राजस्व बंटवारा दर एवं अन्य निर्धारित मानकों को विद्युत मंत्रालय के दिशा–निर्देशों के अनुसार समय–समय पर अद्यतन किया जाएगा।

   (ख) चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने हेतु निजी संस्थाओं को भूमि समान रेवेन्यू शेयरिंग मॉडल के माध्यम से ₹1 kWh की दर पर 10 वर्ष की अवधि के लिए पट्टे पर प्रदान की जाएगी। पट्टा

अवधि, राजस्व बंटवारा दर एवं अन्य निर्धारित मानकों को विद्युत मंत्रालय के दिशा–निर्देशों के अनुसार समय–समय पर अद्यतन किया जाएगा। ऐसी संस्थाओं का चयन सेवा शुल्क को बीडिंग पैरामीटर रखते हुए निविदा आमंत्रित करते हुए न्यूनतम सेवा शुल्क के आधार पर किया जाएगा, जिससे उपभोक्ताओं को न्यूतम चार्जिंग शुल्क देना होगा। ऐसी निजी संस्थाओं को विद्युत मंत्रालय, भारत सरकार व आवासन और शहरी कार्य मंत्रालय द्वारा समय–समय पर अधिसूचित अन्य दिशानिर्देशों का पालन करना आवश्यक होगा। चार्जिंग सुविधा के निर्माण के लिए भूमि उपलब्ध कराने वाले संबंधित स्थानीय निकाय/सरकारी संस्था द्वारा निविदा का प्रबंधन किया जाएगा।

(4) नगरीय स्थानीय निकायों द्वारा पार्किंग स्थलों में सार्वजनिक चार्जिंग/स्वैपिंग सुविधाओं को विकसित करने हेतु नगरों में पार्किंग नीति में सुधार किया जाएगा। अल्पकालिक रूप से स्थानीय प्रशासन द्वारा सार्वजनिक पार्किंग स्थलों में ईवी चार्जिंग हेतु स्थान चिन्हित किया जाएगा।

(5) राज्य सरकार लखनऊ हेतु 'व्यापक इलेक्ट्रिक मोबिलिटी प्लान (CEMP) तैयार करने में नीति आयोग एवं एशियन डवलपमेंट बैंक के साथ समन्वय कर रही है। इस योजना को स्मार्ट सिटी मिशन के अंतर्गत चयनित समस्त 17 नगर निगम वाले शहरों में विस्तारित किया जाएगा, जिसे भविष्य के चरणों में अन्य नगरों में भी विस्तारित किया जा सकता है।

(क) इसमें राज्य सरकार द्वारा परिवहन प्रणाली में परिवर्तन हेतु चार्जिंग सुविधाओं के विकास के लिए रणनीतिक मार्गों एवं जियो–स्पेशियल विश्लेषण से उपयुक्त स्थानों को चिन्हित किया जाएगा।

(ख) इस प्लान के माध्यम से नगरीय स्थानीय निकाय/अन्य सरकारी संस्थाओं कोचार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के निर्माण हेतु स्थानों एवं भूमि पार्सलों कों नियोजित रुप से चिन्हित करने में सरलता होगी।

(ग) CEMP के अंतर्गत एक पोर्टल भी विकसित किया जाएगा, जिसमें समस्त नगरों में EV Adoption के सभी पहलुओं जैसे–चार्जिंग स्टेशनों के स्थल, हरित मार्ग इत्यादि के सम्बन्ध में सूचना उपलब्ध होगी। भविष्य में पी.एम. गति शक्ति योजना से इसका एकीकरण किया जा सकेगा।

(6) उत्तर प्रदेश विद्युत नियामक आयोग (यूपीईआरसी) द्वारा ईवी चार्जिंग के लिएविशेष टैरिफ श्रेणी को अधिसूचित कर दिया गया है। राज्य सरकार प्रदेश में ईवी चार्जिंग के लिए समय–समय पर टैरिफ दर को युक्तिसंगत बनाने के लिए यूपीईआरसी के साथ नियमित रूप से समन्वय करेगी।

(7) विद्युत वितरण कंपनियों द्वारा बैटरी चार्जिंग/स्वैपिंग सेवा प्रदाताओं को फास्ट–ट्रैक विद्युत कनेक्शन सुनिश्चित किया जाएगा तथा विद्युत नियामक आयोग द्वारा निर्धारित ईवी टैरिफ को लागू किया जाएगा। विद्युत वितरण कंपनियां यह भी सुनिश्चित करेंगी कि ईवी बैटरी चार्जिंग/स्वैपिंग सुविधाएं भली प्रकार संयोजित हैं तथा ठीक से कार्य कर रही हैं, ईवी कनेक्शन के अनुचित उपयोग नहीं हो रहा है, विद्युत वितरण नेटवर्क का प्रबंधन भली प्रकार हो रहा है तथा ईवी चार्जिंग सहित विद्युत भार में वृद्धि के आधार पर ग्रिड अपग्रेड की जा रही है।इस सम्बन्ध में नीति आयोग, भारत सरकार एवं प्रदेश सरकार द्वारा समय–समय पर दिये गये दिशा–निर्देश का पालन किया जाएगा।

(8) राज्य सरकार द्वारा 01 मेगावाट व उससे अधिक की अनुबंध संचयी मांग वाले चार्जिंग/स्वैपिंग स्टेशन अथवा स्वैपिंग कियोस्क पर **'ओपन एक्सेस'** की अनुमति प्रदान की जाएगी।

(9)जिन बैटरियों का जीवन समाप्त हो चुका हो, उन्हें या तो पुनः उपयोग करना होगा अथवा रिसाइक्लिंग करना होगा। पर्याप्त पुनः उपयोग के अभाव में पर्यावरणीय क्षति के कारण उच्च पर्यावरणीय लागत आएगी। निस्तारण के समय क्षतिग्रस्त होने पर ईवी बैटरियों में विषैली गैसों के उत्सर्जन का जोखिम होता है। अतः राज्य सरकार द्वारा प्रदूषण को रोकने के लिए निम्नलिखित उपाय किये जायेंगे–

(क) **रिसाइक्लिंग** : राज्य सरकार इन केंद्रों पर बैटरी के लिए उत्तर प्रदेश प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड (यूपीपीसीबी) के परामर्श से ईवी/बैटरी निर्माताओं द्वारा डीलरशिप पर एंड–ऑफ–लाइफ बैटरी (जिनका सक्रिय जीवन समाप्त हो चुका हो) के लिए **'संग्रह केंद्रों'** की स्थापना को प्रोत्साहित करेगी।

(ख) **बैटरी निस्तारण** : राज्य सरकार स्वैपिंग/चार्जिंग स्टेशनों पर **'बैटरी निस्तारण सुविधाओं'** को प्रोत्साहित करेगी।

(10) राज्य सरकार द्वारा नगर विकास विभाग के नेतृत्व में आवास एवं शहरी नियोजन ,ऊर्जा विभाग (विद्युत वितरण निगमों–डिस्कॉम्स), मुख्य नगर एवं ग्राम नियोजक (चीफ टाउन एंड कंट्री प्लानर–सीटीसीपी), परिवहन विभाग, औद्योगिक विकास विभाग एवं अन्य प्रासंगिक सरकारी संस्थाओं व स्थानीय निकाय के प्रतिनिधियों के 'चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के फास्ट ट्रैक विकास पर कार्यकारी समूह' की स्थापना की जाएगी। यह कार्यकारी समूह मॉडल उप–नियमों के सुचारू कार्यान्वयन को सुनिश्चित करेगा तथा राज्य में चार्जिंग/स्वैपिंग सुविधाओं के विकास के कार्यान्वयन के साथ–साथ रणनीति को विनियमित करेगा।

11) **सुविधा एवं संचार**

(क) **'इन्वेस्ट यूपी'** द्वारा समस्त सुविधाएं प्रदान करने हेतु एक सिंगल विण्डो प्लेटफॉर्म विकसित किया जाएगा तथा प्रोत्साहन–लाभ एवं वांछित अनुमोदन/अनापत्ति/स्वीकृति के लिए आवेदनों पर कार्यवाही हेतु अंतर्विभागीय समन्वय सुनिश्चित किया जाएगा। इन्वेस्ट यूपी औद्योगिक विकास विभाग के माध्यम से चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के फास्ट ट्रैक विकास हेतु स्थापित कार्यकारी समूह को विभिन्न प्रकरणों व स्थिति से अवगत भी कराएगा।

(ख) इन्वेस्ट यूपी चार्जिंग/स्वैपिंग स्टेशन डेटा के नियमित अनुश्रवण एवं अद्यतन स्थिति हेतु विभागों के साथ समन्वय करेगा तथा चार्जिंग सुविधाओं के लिए ऊर्जा दक्षता ब्यूरो (BEE) पोर्टल पर जानकारी के डैशबोर्डिंग की सुविधा प्रदान करेगा।

3.2. <u>प्रमुख परिभाषाएं</u>

1) **'प्रभावी तिथि'** का अभिप्राय इस नीति की अधिसूचना की तिथि से है।

2) **'प्रभावी अवधि'** का अभिप्राय इस नीति की अधिसूचना की तिथि से प्रारंभ होने वाली 60 माह की अवधि से है।

3) **'सेवा इकाइयों'** का अभिप्राय किसी भी निजी स्वामित्व वाले सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन तथा/अथवा स्वैपिंग स्टेशन तथा/अथवा बैटरी रिसाइक्लिंग सेवा प्रदाता से है।

4) **'पात्र परियोजना'** का अभिप्राय इस नीति में परिभाषित किसी भी सेवा इकाई (चार्जिंग/स्वैपिंग स्टेशन) से है, जो निम्नलिखित मानदंडों को पूर्ण करती है तथा जिसे संबंधित विद्युत वितरण कंपनी (डिस्कॉम) एवं नगरीय स्थानीय निकाय द्वारा सत्यापित किया जाएगा –

(क) **<u>चार्जिंग स्टेशन</u>**, अर्थात कोई भी निजी स्वामित्व वाला, डिस्कॉम के स्वामित्व वाला तथा निवेशक के स्वामित्व वाला चार्जिंग समर्पित सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन (द्रुत/मंद गति सहित), जो किसी भी सार्वजनिक/निजी उपयोग वाले ईवी अथवा ईवी बेड़े को चार्ज करने के लिए उपयोग किया जाता है तथा स्वतंत्र गृहों, भवन, Group Housing, कार्यालय, सार्वजनिक स्थान या समर्पित पार्किंग भूमि में स्थापित किया जा सकता है, जो स्व–संचालित अथवा सीपीओ–प्रबंधित (चार्ज प्वाइंट ऑपरेटर प्रबंधित) हो सकता है, जिसमें ₹25 लाख व उससे अधिक (भूमि लागत को छोड़कर) का स्थाई पूंजी निवेश किया गया हो। चार्जिंग स्टेशन समय–समय पर संशोधित विद्युत मंत्रालय (एमओपी) एवं भारी उद्योग विभाग (डीएचआई), भारत सरकार एवं प्रदेश सरकार द्वारा निर्धारित मानदंडों का पालन करेंगे।

(ख) **<u>स्वैपिंग स्टेशन</u>**, अर्थात बैटरी स्वैपिंग सुविधा प्रदान करने वाली सेवा इकाइयां, 15 लाख रुपये व उससे अधिक (भूमि लागत को छोड़कर) के स्थाई पूंजी निवेश के साथ स्थापित की गई हों। स्वैपिंग स्टेशन समय–समय पर नीति आयोग, भारत सरकार एवं प्रदेश सरकार द्वारा निर्धारित दिशा–निर्देशों और मानदंडों का पालन करेंगे।

5) **'सेवा इकाई हेतु स्थाई पूंजी निवेश'** का अभिप्राय भवन, सिविल कार्यों, चार्जर, बैटरी उपकरण, सुविधाओं, उपकरणों एवं अन्य ऐसी परिसंपत्तियों (भूमि लागत को छोड़कर) में किए गए निवेश से है, जो पात्र निवेश अवधि के भीतर बैटरी चार्जिंग/स्वैपिंग सेवा प्रदान करने के लिए आवश्यक हैं। सिविल कार्यों के निर्माण की लागत कुल परियोजना लागत के 10 प्रतिशत से अधिक नहीं होनी चाहिए। इसमें चार्जिंग/स्वैपिंग स्टेशन के एक ही परिसर में रिसाइक्लिंग सुविधाओं, बैटरी संग्रह केंद्रों एवं निस्तारण सुविधाओं की स्थापना के लिए भवन और उपकरण भी सम्मिलित हैं।

6) **'पात्र निवेश अवधि'** (EIP) का अभिप्राय निवेश पूर्ण करने की अवधि से है। निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होने वाली अवधि (भूमि के अतिरिक्त) प्रभावी अवधि में 05 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि (स्वीकार्य तिथि) तक, जो भी पहले हो, सेवा इकाइयों के लिए पात्र निवेश अवधि होगी।

7) **'पात्र स्थाई पूंजी निवेश'** का अभिप्राय नीति में परिभाषित पात्र निवेश अवधि में किसी भी परियोजना द्वारा किए गए पूंजी निवेश से है।

8) **'सेवा इकाइयों हेतु नोडल संस्था'** का अभिप्राय **'इन्वेस्ट यूपी'** से है।

3.3. वित्तीय प्रोत्साहन

इस नीति के माध्यम से 'नीति की प्रभावी अवधि' में प्रत्येक जनपद में न्यूनतम 20 चार्जिंग स्टेशन एवं 05 स्वैपिंग स्टेशन स्थापित करने हेतु निवेश आकर्षण को प्रोत्साहित किया जाएगा। इस आशय से, प्रस्तर 3.1(3) के अनुसार रियायती दरों पर भूमि उपलब्ध कराने के अतिरिक्त निम्नलिखित प्रोत्साहन प्रदान किए जाएंगे –

सेवा प्रदाताओं को पूंजीगत सब्सिडी

1) राज्य में प्रथम 2,000 चार्जिंग स्टेशनों को चार्जिंग स्टेशन की स्थापना पर 20 प्रतिशत की दर से सेवा प्रदाताओं के पात्र स्थाई पूंजी निवेश पर एकमुश्त पूंजी सब्सिडी प्रदान की जाएगी, जो अधिकतम 10 लाख रुपये प्रति इकाई है।

2) राज्य में प्रथम 1,000 स्वैपिंग स्टेशनों को स्वैपिंग स्टेशनों की स्थापना पर सेवा प्रदाताओं के पात्र स्थाई पूंजी निवेश पर 20 प्रतिशत की दर से अधिकतम 5 लाख रुपये प्रति इकाई को एकमुश्त पूंजी सब्सिडी प्रदान की जाएगी।

नोट :

- प्रोत्साहन केवल आवेदक परियोजना (चार्जिंग/स्वैपिंग स्टेशन) के वाणिज्यिक संचालन के प्रारंभ होने के उपरान्त ही प्रदान किया जाएगा। यह प्रोत्साहन लाभ एक व्यक्ति/निवेशक/उपक्रम/संस्था को अधिकतम 100 चार्जिंग/स्वैपिंग स्टेशन परियोजना स्थापित करने हेतु अनुमन्य होगा।
- इस नीति के अंतर्गत राज्य सरकार द्वारा प्रोत्साहन के लिए **'स्वीकृति पत्र'** प्राप्त करने वाली परियोजनाओं द्वारा पहले–आओ–पहले पाओ के आधार का निर्धारण किया जाएगा।

3.4. कार्यान्वयन की रूपरेखा

1) सेवा प्रदाताओं द्वारा प्रोत्साहन हेतु आवेदन नोडल संस्था–इन्वेस्ट यूपी को प्रस्तुत किए जाएंगे। नोडल संस्था द्वारा नीति के अंतर्गत प्रदान किए गए सेवा प्रदाताओं हेतु योजना के कार्यान्वयन का प्रबंधन किया जाएगा।

2) नोडल संस्था आवेदन की समीक्षा एवं परीक्षण के समन्वय हेतु एक समर्पित नोडल अधिकारी की नियुक्ति करेगी।

3) नोडल संस्था द्वारा समर्पित नोडल अधिकारी के नेतृत्व में एक नीति कार्यान्वयन इकाई (PIU) की स्थापना की जाएगी, जिसमें पर्याप्त स्टाफ वाले आउटसोर्स प्रोफेशनल एवं परामर्शी होंगे, जो प्रोत्साहन आवेदनों के प्रबंधन एवं अनापत्ति प्रमाणपत्र/अनुमोदन आदि के लिए समन्वय स्थापित करने में इन्वेस्ट यूपी की सहायता करेंगे। नोडल संस्था द्वारा चार्टर्ड एकाउंटेंट्स/अभियंताओं को भी सूचीबद्ध किया जाएगा तथा यूपीपीसीएल/आवास एवं शहरी नियोजन विभाग/नगर विकास विभाग से संबंधित तकनीकी सहायता हेतु अधिकारियों को भी नामित किया जाएगा।

4) नोडल संस्था में मुख्य कार्यपालक अधिकारी, इन्वेस्ट यूपी के नेतृत्व में एक समीक्षा समिति का गठन किया जाएगा। आवेदन की समीक्षा हेतु यथावश्यकता संबंधित विभागों एवं संस्थाओं को समिति में आमंत्रित किया जाएगा।

5) नोडल संस्था द्वारा आवेदनों के मूल्यांकन के उपरान्त स्पष्ट संस्तुतियों के साथ अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार के माध्यम से प्राधिकृत समिति (EC) के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा।

6) अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास आयुक्त की अध्यक्षता में एक प्राधिकृतसमिति (EC)का गठन किया जाएगा, जिसमें निम्नलिखित सदस्य होंगे–

(क) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग

(ख) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, आवास एवं शहरी नियोजन विभाग

(ग) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, ऊर्जा विभाग (संबंधित डिस्कॉम)

(घ.) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, नगर विकास विभाग

(ड़) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम विभाग

(च) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन विभाग

(छ) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, वित्त विभाग

(ज) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, न्याय विभाग

(य)अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, परिवहन विभाग

(र) अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव, नियोजन विभाग

(ल) मुख्य नगर एवं ग्राम नियोजक (चीफ टाउन एंड कंट्री प्लानर–सीटीसीपी)

(व) सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग–सदस्य सचिव/संयोजक

समिति की बैठकों में आवेदकों के प्रतिनिधियों को आमंत्रित किया जाएगा, तथापि, आवेदक के उपस्थित न होने के कारण स्वीकृति की प्रक्रिया में कोई बाधा नहीं आएगी।

7. प्राधिकृत समिति (EC)के स्वीकृति के उपरान्त नोडल संस्था द्वारा स्वीकृति पत्र निर्गत किया जाएगा एवं वाणिज्यिक उत्पादन/संचालन के उपरान्त नोडल संस्था की समीक्षा समिति द्वारा लाभों का संवितरण ऑनलाइन सिंगल विण्डो पोर्टल द्वारा किया जाएगा।

3.5. <u>मूलभूत नियम एवं शर्तें</u>

1) इस नीति के अन्तर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने वाली परियोनाएं राज्य सरकार की अन्य किसी नीति के अन्तर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु पात्र नहीं होगी। इस नीति के अन्तर्गत उल्लिखित प्रोत्साहन, भारत सरकार की योजना/नीति में उपलब्ध प्रोत्साहनों के अतिरिक्त अनुमन्य होंगे।

2) नीति में व्याख्या की स्पष्टता की आवश्यकता होने पर, प्राधिकृत समिति की संस्तुति पर औद्योगिक विकास विभाग द्वारा स्पष्टीकण जारी किया जाएगा।

3) नीति में व्याख्या की स्पष्टता की आवश्यकता होने पर, मूलभूत सिद्धान्तों, संरचना तथा समग्र रूपरेखा में कोई परिवर्तन, चार्जिंग स्टेशनों/बैटरी स्वापिंग स्टेशनों के निर्धारित लक्ष्यों में संशोधन इस नीति के प्रस्तर 5.4.6(ग) में उल्लेखितमुख्य सचिव की अध्यक्षता में गठित **"उच्च स्तरीय प्राधिकृत ईवी समिति"**(HLEEVC) की संस्तुति पर मा. मुख्यमंत्री जी द्वारा किया जा सकेगा।

4) विस्तृत प्रक्रिया, फॉर्म्स एवं अन्य शर्तो को पृथक से शासनादेश के माध्यम से अधिसूचित किया जाएगा।

4. इलेक्ट्रिक वाहनों के प्रयोग को प्रोत्साहन

4.1. उपाय

राज्य में इलेक्ट्रिक वाहनों हेतु अवस्थापना सुविधाओं को सृजित करने के साथ–साथ राज्य सरकार द्वारा इलेक्ट्रिक वाहनों को अपनाने हेतु प्रोत्साहित किया जाएगा।

1) नीति आयोग, एशियन डेवलपमेंट बैंक एवं अन्य संस्थाओं के समन्वय एवं सहयोग से लखनऊ में **"व्यापक इलेक्ट्रिक मोबिलिटी प्लान"** (CEMP), जिसे बाद में 17 नगर निगमों वाले शहरों में विस्तारित किया जाएगा, जिसमें निम्न बिन्दु भी सम्मलित होंगे–

(क) सम्बन्धित नगरों में EV transition and adoption हेतु समस्त श्रेणियों में लक्ष्यों का निर्धारण।

(ख) उक्त नगरों में हरित मार्गों का चिह्नीकरण तथा ईवी के प्रोत्साहन हेतु उपयुक्त परिनगरीय क्षेत्रों का निर्धारण।

राज्य सरकार द्वारा वर्ष 2030 तक उक्त नगरों में शत–प्रतिशत सार्वजनिक ईवी परिवहन प्रणाली को सुनिश्चित करने का प्रयास किया जाएगा।

2) राज्य सरकार द्वारा अन्य नगरीय एवं ग्रामीण क्षेत्रों में भी ईवी सार्वजनिक परिवहन प्रणाली को प्रोत्साहित किया जाएगा। इसके लिये वर्ष 2025 तक समस्त जनपदों में कुछ हरित मार्गों को चिन्हित किया जाएगा (17नगर निगमों वाले शहरों से भिन्न) तथा इस प्रकार चयनित प्रत्येक मार्ग पर ई–बसों का संचालन सुनिश्चित किया जाएगा।

3) राज्य सरकार द्वारा यह लक्ष्य रखा जाता है कि वर्ष 2030 तक शत–प्रतिशत सरकारी वाहन (सरकारी प्रयोग हेतु) ईवी हों। इस हेतु राज्य सरकार के शासकीय विभाग एवं उनके अधीनस्थ कार्यरत संस्थाओं द्वारा सरकारी अभिकरणों जैसे–राजस्थान इलेक्ट्रानिक्स इन्स्ट्रूमेण्ट लि.,(REIL) एनर्जी एफिशिएन्सी सर्विसेज़ लि.(EESL) इत्यादि से बिना निविदा के नामांकन के आधार पर ईवी वाहन क्रय की जा सकेगी। इस हेतु शासकीय प्रयोजन हेतु वाहनों के क्रय पर प्रचलित ऊपरी अधिकतम सीमा को शिथिल किया जाएगा।

4) राज्य सरकार द्वारा शासकीय विभागों में कार्यरत कर्मचारियों को देय वाहन एडवांस में ईवी वाहनों को भी सम्मलित किया जाएगा।

5) राज्य सरकार द्वारा रेट्रो–फिटेड ईवी के प्रयोग को बढ़ावा दिया जाएगा, जिसके लिये परिवहन विभाग द्वारा नीति निर्धारित करते हुए निर्देश जारी किये जाएगें।

6) राज्य सरकार, प्रदेश में ईवी वाहनों के त्वरित अंगीकरण की जागरूकता के महत्व को समझती है। अतैव राज्य सरकार द्वारा विभिन्न उपायों के माध्यम से जागरूकता प्रसारित की जाएगी तथा इस सम्बन्ध में केन्द्र सरकार के गो–इलेक्ट्रिक कैम्पेन से समन्वय कर लोगों में जागरूकता पैदा की जाएगी ताकि उत्सर्जन को कम किया जा सके।

4.2. महत्वपूर्ण परिभाषाएं

1) "**क्रेता**" का अभिप्राय ऐसे खरीदारों से है, जिन्होने प्रदेश में ऐसे इलेक्ट्रिक वाहन क्रय अथवा पंजीकृत कराए है, जोकि FAME–II योजना के आदेश दिनांक 08 मार्च, 2019, एफ.नं.1(1)/2019 एईआई की अधिसूचना दिनांक 28 मार्च, 2019 के संलग्नक– II में निर्धारित विशिष्टताओं एवं दक्षताको पूर्ण करते हैं। भविष्य में FAME–II योजना में निर्धारित नयी विशिष्टताओं एवं दक्षता को भी अनुमन्य किया जाएगा। केता के अन्तर्गत व्यक्तिगत वाहन केता या एग्रीग्रेटर्स (Aggregators) (यथाः फूड डिलेवरी, ई कॉमर्स लॉजिस्टिक्स प्रदाता, कोरियर) या फ्लीट ऑपरेटर्स (यथाः लीजिंग कम्पनीस, कॉरपरेटस/होटल/अन्य ऑपरेटर्स) सम्मिलित होंगे।

2) **"डीलरों"** का अभिप्राय राज्य में पंजीकृत इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) के ऐसे विक्रेताओं से है, जिन्होने प्रदेश में ऐसे इलेक्ट्रिक वाहन विक्रय किये है, जोकि FAME–II योजना के आदेश दिनांक 08 मार्च, 2019, एफ.नं.1(1)/2019 एईआई की अधिसूचना दिनांक 28 मार्च, 2019 के संलग्नक– II में निर्धारित विशिष्टताओं एवं दक्षता को पूर्ण करते हैं। भविष्य में FAME–II योजना में निर्धारित नयी विशिष्टताओं एवं दक्षता को भी अनुमन्य किया जाएगा।

3) "**ईवी अंगीकरण हेतु नोडल संस्था**" का अभिप्राय परिवहन विभाग, उत्तर प्रदेश शासन अथवा उसे द्वारा नामित किसी अभिकरण से है।

4.3. वित्तीय प्रोत्साहन

1) क्रेताओं को पंजीकरण शुल्क एवं रोड टैक्स से छूट के सम्बन्ध में –

(क) नीति अधिसूचित किये जाने के 03 वर्ष के भीतर उत्तर प्रदेश राज्य में क्रय एवं पंजीकृत किए गए इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) के क्रय एवं पंजीकरण पर 100 प्रतिशत की दर से।

(ख) नीति की प्रभावी अवधि के चौथे एवं पाँचवे वर्ष में उत्तर प्रदेश में विनिर्मित, क्रय किए गए एवं पंजीकृत इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) पर 100 प्रतिशत की दर से।

2) इस सब्सिडी योजना के लिये विशेष रूप से की गई अधिसूचना की तिथि से 01 वर्ष की अवधि के दौरान परिभाषित खण्डों में निम्नलिखित दरों पर क्रेताओं को प्रारम्भिक (अर्ली बर्ड) प्रोत्साहन के रूप में क्रय सब्सिडी प्रदान की जाएगी :

1. 2 व्हीलर के इलेक्ट्रिक वाहन को 5,000 रुपये प्रति वाहन की सीमा तक एक्स–फैक्ट्री लागत का 15 प्रतिशत, 100 करोड़ रुपये के अधिकतम परिव्यय के अधीन अधिकतम 2 लाख इलेक्ट्रिक वाहनों को अनुमन्य।
2. 3 व्हीलर इलेक्ट्रिक वाहन को 12,000 रुपये प्रति वाहन की सीमा तक एक्स–फैक्ट्री लागत का 15 प्रतिशत, 36 करोड़ रुपये के अधिकतम परिव्यय के अधीन अधिकतम 30,000 इलेक्ट्रिक वाहनों को अनुमन्य।
3. 4 व्हीलर इलेक्ट्रिक वाहन को 01 लाख रुपये प्रति वाहन की सीमा तक एक्स–फैक्ट्री लागत का 15 प्रतिशत, 250 करोड़ रुपये के अधिकतम परिव्यय के अधीन अधिकतम 25,000 इलेक्ट्रिक वाहनों को अनुमन्य।
4. ई–बसों (गैर–सरकारी') को 20 लाख रुपये प्रति वाहन की सीमा तक एक्स–फैक्ट्री लागत का 15 प्रतिशत, 80 करोड़ रुपये के अधिकतम परिव्यय के अधीन अधिकतम 400 ई–बसों को अनुमन्य।
5. ई–गुड्स कैरियर को 1,00,000 रुपये प्रति वाहन की सीमा तक एक्स–फैक्ट्री लागत का 10 प्रतिशत, अधिकतम परिव्यय 10 करोड़ रुपये के अधीन अधिकतम 1000 ई–गुड्स कैरियर को अनुमन्य।

नोट :–

- व्यक्तिगत क्रेताओं को उपरोक्त क्रय सब्सिडी केवल एक ही 2 व्हीलर या 3 व्हीलर या 4 व्हीलर या ई–बस या ई–गुड्स कैरियर के क्रय पर अनुमन्य होगा।
- एग्रीग्रेटर्स (Aggregators)/फ्लीट ऑपरेटर क्रेताओं को उपरोक्त क्रय सब्सिडी अधिकतम दस 2 व्हीलर या 3 व्हीलर या 4 व्हीलर के क्रय पर तथा अधिकतम पॉच ई–बस या ई–गुड्स कैरियर के क्रय पर अनुमन्य होगा।
- इस योजना के अन्तर्गत क्रय सब्सिडी किसी भी क्रेता को इस योजना के प्रभावी अवधि में एक ही बार अनुमन्य होगा। अनुमन्य "क्रय सब्सिडी" प्रतिपूर्ति के रूप में प्रदान की जाएगी, जिसे क्रेता को डीलर से सत्यापन के उपरान्त सीधे ट्रांसफर किया जाएगा।
- यदि किसी स्थिति में क्रेता द्वारा बिना बैट्री के वाहन का क्रय किया जाता है तो उस पर उपरोक्तानुसार अनुमन्य "क्रय सब्सिडी" का केवल 50 प्रतिशत ही प्रदान किया जाएगा।

4.4. कार्यान्वयन की रूपरेखा

1) क्रेताओं/डीलरों को ईवी अंगीकरण संबंधी समस्त प्रोत्साहन ईवी अंगीकरण हेतु नामित नोडल संस्था–परिवहन विभाग, उत्तर प्रदेश शासन अथवा उनके द्वारा नामित एजेन्सी द्वारा एक सिंगल ऑनलाइन प्लेटफॉर्म के माध्यम से मूल्यांकित एवं वितरित किए जाएंगे।

2) विस्तृत क्रियान्वयन नियम एवं संबंधित शासनादेश परिवहन विभाग, उत्तर प्रदेश शासन द्वारा अधिसूचित किये जाएंगे।

4.5. मूलभूत नियम एवं शर्तें

1) इस नीति के अन्तर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने वाली परियोनाएं राज्य सरकार की अन्य किसी नीति के अन्तर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु पात्र नहीं होगी। इस नीति के अन्तर्गत उल्लिखित प्रोत्साहन, भारत सरकार की योजना/नीति में उपलब्ध प्रोत्साहनों के अतिरिक्त अनुमन्य होंगे।

2) नीति में व्याख्या की स्पष्टता की आवश्यकता होने पर प्रस्तर–3.4 में गठित प्राधिकृत समिति (EC) की संस्तुति पर औद्योगिक विकास विभाग द्वारा स्पष्टीकण जारी किया जाएगा।

3. नीति में मूलभूत सिद्धान्तों, संरचना तथा समग्र रूपरेखा में कोई परिवर्तन, प्रस्तर–4.3 में उल्लिखित प्रोत्साहनों के निर्धारित लक्ष्यों में संशोधन इस नीति के प्रस्तर 5.4.6(ग) में उल्लेखितमुख्य सचिव की अध्यक्षता में गठित "**उच्च स्तरीय प्राधिकृत ईवी समिति**" (HLEEVC) की संस्तुति पर मा. मुख्यमंत्री जी द्वारा किया जा सकेगा।

5. विनिर्माण को प्रोत्साहन

5.1. उपाय

आपूर्ति पक्ष पर, राज्य सरकार का उद्देश्य राज्य में बड़े पैमाने पर रोजगार सृजन हेतु वैल्यू चेनमें ईवी, ईवी बैटरी, चार्जिंग उपकरण तथा अन्य संबंधित उपकरणों के स्वदेशी विनिर्माण के लिए निवेश आकर्षित करना है।

1) **ईवी क्लस्टर्स को प्रोत्साहन**: नीति के माध्यम से राज्य सरकार का लक्ष्य वैश्विक मानक की अवस्थापना सुविधाओं से युक्त ईवी क्लस्टर विकसित करने हेतु वृहद् निजी निवेश को आकर्षित करना है। उक्त क्लस्टर ईवी एवं ईवी बैटरी तथा संबंधित उपकरणों के विनिर्माण की आवश्यकताओं को पूर्ण करेगा। ऐसे क्लस्टर्स का उस क्षेत्र में Anchor प्रभाव होगा, जहां यह विकसित किए जाएंगे। उत्तर प्रदेश में ऑटोमोबाइल मैन्युफैक्चरिंग तथा बैटरी मैन्युफैक्चरिंग के वैल्यू चेन में भारत का सबसे बड़ा सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम आधार विद्यमान है, जिससे OEM को Anchor परियोजना स्थापित करने तथा राज्य में ईवी के विनिर्माण की लागत को कम करने के व्यापक अवसर उपलब्ध हैं। एक ही क्लस्टर में सभी इकाइयों के लिए डिजाइन, प्रोटोटाइप एवं परीक्षण हेतु सामान्य सुविधाओं को बढ़ावा दिया जाएगा। साथ ही, राज्य सरकार इन पार्कों में उद्योग के लिए वाह्य अवस्थापना सुविधाओं, यथा–सड़क, विद्युत, जल व जल निकासी, अपशिष्ट प्रबंधन आदि सुनिश्चित करेगी।

2) **बैटरी विनिर्माण पर उच्च प्रारंभिक प्रोत्साहन**: राज्य सरकार प्रारंभिक चरण में ईवी बैटरी विनिर्माण में बड़े पैमाने पर निवेश आकर्षित करेगी। इससे उत्तर प्रदेश में इलेक्ट्रिक वाहनों के निर्माण की लागत कम होगी तथा राज्य में रोजगार के अवसर भी सृजित होंगे। इसके लिए बैटरी विनिर्माण में प्रीमियम निवेश पर अधिक सब्सिडी प्रदान की जाएगी।

3) **तकनीकी सहायता**: उत्तर प्रदेश सरकार प्रदेश को न केवल ईवी विनिर्माण के केंद्र के रूप में स्थापित करना चाहती है, अपितु अगली पीढ़ी की (आधुनिकतम) बैटरी प्रबंधन प्रणालियों, ड्राइवट्रेन उपकरणों, बैटरी केमिस्ट्री, फ्यूल सेल सिस्टम एवं इंटेलिजेंट परिवहन प्रणालियों पर केंद्रित अनुसंधान एवं विकास हेतु भी केंद्र (हब) विकसित करना चाहती है। अतः राज्य सरकार ओईएम को ईवी/ईवी बैटरी के लिए अनुसंधान विकास, परीक्षण एवं विनिर्माण सुविधाओं को विकसित करने के लिए प्रोत्साहित करेगी।

4) **भूमि बैंक**: राज्य सरकार राज्य में ईवी उद्योग में संभावित निवेशकों के लिए औद्योगिक विकास प्राधिकरणों एवं विकास प्राधिकरणों के परामर्श से लाल श्रेणी की भूमि सहित भूमि बैंक का एक शेल्फ तैयार करेगी। राज्य सरकार इन चिन्हित भू–खण्डों के आस–पास सड़क, विद्युत, जल एवं जल निकासी जैसी पर्याप्त अवस्थापना सुविधाओं के विकास को बढ़ावा देगी।

5) **सिंगल विंडो**: ईवी उद्योग में निवेशकों को निवेश मित्र पर समयबद्ध सिंगल विंडो ऑनलाइन स्वीकृति/एनओसी/अनुमन्य प्रोत्साहन वितरण की सुविधा प्रदान की जाएगी।

5.2. प्रमुख परिभाषाएं

1) **'स्वीकार्यता तिथि'** का अभिप्राय इस नीति के अंतर्गत प्रोत्साहनों के आहरण हेतु उपयोग की जाने वाली तिथि से है। यह वह तिथि है, जिस दिन परियोजना द्वारा वाणिज्यिक उत्पादन प्रारंभ किया गया है; यह स्पष्ट किया जाता है कि प्रभावी तिथि के पश्चात वाणिज्यिक उत्पादन प्रारंभ करने वाली परियोजनाएं ही लाभ के लिए पात्र होंगी।

2) **'प्रभावी तिथि'** का अभिप्राय इस नीति की अधिसूचना की तिथि से है।

3) **'प्रभावी अवधि'** का अभिप्राय इस नीति की अधिसूचना की तिथि से प्रारंभ होने वाली 60 माह की अवधि से है।

4) **'विनिर्माण इकाइयाँ'** का अभिप्राय इलेक्ट्रिक वाहन विनिर्माण इकाइयों, ईवी Component विनिर्माण इकाइयों, चार्जिंग/बैटरी Component विनिर्माण इकाइयों एवं बैटरी विनिर्माण इकाइयों से है।

5) **'पात्र परियोजना'** का अभिप्राय इस नीति में परिभाषित किसी भी विनिर्माण इकाई से है, जो निम्नलिखित मानदंडों को पूर्ण करती है –

(क) **एकीकृत ईवी परियोजना**, अर्थात ₹3,000 करोड़ अथवा उससे अधिक के पात्र स्थाई पूंजी निवेश से ईवी तथा/अथवा ईवी बैटरी तथा/अथवा ईवी/ईवी बैटरी कंपोनेंट तथा/अथवा परीक्षण तथा अनुसंधान एवं विकास की सुविधाओं का विनिर्माण। संयंत्र को किसी कंपनी, कंपनियों के समूह अथवा कम्पनियों के Consortium द्वारा स्थापित किया जा सकता है।

(ख) **अल्ट्रा–मेगा बैटरी परियोजना**, अर्थात इस नीति में परिभाषित कोई बैटरी 'विनिर्माण इकाई', जिसमें न्यूनतम पात्र स्थाई पूंजी निवेश ₹1,500 करोड़ के बराबर एवं न्यूनतम उत्पादन क्षमता 01 जीडब्ल्यूएच है।

(ग)**मेगा परियोजनाएं**–

1) मेगा ईवी परियोजना अर्थात कोई ईवी अथवा ईवी Component **'विनिर्माण इकाई'**, जिसमें ₹500 करोड़ अथवा उससे अधिक का पात्र पूंजी निवेश हो।

2) मेगा ईवी बैटरी परियोजना अर्थात कोई ईवी बैटरी अथवा Component**'विनिर्माण इकाई'**, जिसमें ₹300 करोड़ अथवा उससे अधिक का पात्र पूंजी निवेश हो।

(घ) **वृहद् परियोजना**–

1) **वृहद् ईवी परियोजनाः**मध्यम उद्यमों के लिए निवेश की ऊपरी सीमा (एमएसएमई अधिनियम 2020 के अनुसार समय–समय पर भारत सरकार द्वारा संशोधन के अनुसार) से अधिक के पात्र स्थाई पूंजी निवेश से वृहद् ईवी परियोजना, अर्थात कोई ईवी अथवा ईवी उपकरण 'विनिर्माण इकाई' किन्तु इस नीति में मेगा परियोजना के लिए परिभाषित सीमा से कम, अर्थात ₹500 करोड़ से कम।

2) **वृहद् बैटरी परियोजनाः** मध्यम उद्यमों हेतु निवेश की ऊपरी सीमा (एमएसएमई अधिनियम 2020 के अनुसार समय–समय पर भारत सरकार द्वारा संशोधित के अनुसार) से अधिक के पात्र स्थाई पूंजी निवेश से वृहद् ईवी बैटरी परियोजना, अर्थात कोई ईवी बैटरी अथवा उपकरण 'विनिर्माण इकाई', किन्तु इस नीति में मेगा प्रोजेक्ट के लिए निर्धारित सीमा, अर्थात ₹300 करोड़ से कम।

(ड.) **एमएसएमई परियोजनाए**, अर्थात कोई 'विनिर्माण इकाई', जिसमें एमएसएमई अधिनियम 2020 (या समय–समय पर भारत सरकार द्वारा संशोधित) के वर्गीकरण के अनुसार संयंत्र एवं मशीनरी में स्थाई पूंजी निवेश किया गया हो।

6) **'विनिर्माण इकाई हेतु स्थाई पूंजी निवेश'** का अभिप्राय भूमि, भवन, संयंत्र एवं मशीनरी, सुविधाओं, उपकरणों, अवस्थापना एवं उपकरण तथा अन्य ऐसी परिसंपत्तियों में किए गए निवेश से है, जो पात्र निवेश अवधि के भीतर अंतिम उत्पाद के विनिर्माण के लिए आवश्यक हैं, जिसमें निम्नलिखित लागत सम्मिलित हैं:–

अ	भूमि	भूमि के पंजीकृत विलेख के अनुसार वास्तविक क्रय मूल्य परियोजना हेतु भूमि की लागत के रूप में माना जाएगा (स्टाम्प शुल्क एवं पंजीकरण शुल्क भुगतान को छोड़कर)। यदि भूमि उ.प्र. राज्य औद्योगिक विकास प्राधिकरण अथवा किसी अन्य राज्य सरकार की संस्था द्वारा आवंटित की जाती है, तो भुगतान किए गए वास्तविक आवंटन मूल्य को भूमि की लागत (स्टाम्प शुल्क और पंजीकरण शुल्क को छोड़कर) के रूप में माना जाएगा।

		कुल **'स्थाई पूंजी निवेश'** का अधिकतम 10 प्रतिशत पूंजी निवेश **'भूमि'** घटक के रूप में विचारित किया जाएगा।
ब	भवन	भवन का अभिप्राय प्रशासनिक भवन सहित परियोजना हेतु निर्मित एक नए भवन से है। संयंत्र एवं मशीनरी की स्थापना, अनुसंधान एवं विकास गतिविधियों, आंतरिक परीक्षण सुविधाओं, भंडारण सुविधाओं तथा निर्माण प्रक्रिया से संबंधित अन्य भवनों की स्थापना के लिए बनाए गए नए भवनों की लागत पर किए गए वास्तविक व्यय के अनुसार विचार किया जाएगा। कुल **'पूंजीगत निवेश'** का अधिकतम 10 प्रतिशत पूंजी निवेश **'भवन'** घटक के रूप में विचारित किया जाएगा।
स	अन्य निर्माण	अन्य निर्माण का अभिप्राय निर्माण, यथा–परिसर की दीवार एवं गेट, सुरक्षा केबिन, आंतरिक सड़कें, बोरवेल, जल की टंकियां, जल एवं गैस के लिए आंतरिक पाइपलाइन नेटवर्क तथा अन्य संबंधित निर्माण से है।
द	संयंत्र एवं मशीनरी	संयंत्र एवं मशीनरी का अभिप्राय परिवहन, नींव, निर्माण, स्थापना एवं विद्युतीकरण की लागत सहित कोई भी नया स्वदेशी/आयातित संयंत्र एवं मशीनरी, सुविधाओं से है। विद्युतीकरण की लागत में उपकेंद्र तथा ट्रांसफार्मर की लागत सम्मिलित होगी। ऐसे अन्य टूल्स व उपकरण, जो उत्पादन के लिए सहायक हैं, को भी सम्मिलित किया जाएगा। संयंत्र एवं मशीनरी में निम्नलिखित भी सम्मिलित हो सकते हैं– 1. गैर–पारंपरिक ऊर्जा के उत्पादन के लिए संयंत्र। 2. केवल औद्योगिक इकाई के परिसर के भीतर परिवहन के लिए उपयोग किए जाने वाले वाहन तथा ऐसे परिसर के भीतर माल के परिवहन में विशेष रूप से उपयोग किए जाने वाले सामग्री हैंडलिंग के उपकरण। 3. स्वउपयोग हेतु कैप्टिव विद्युत उत्पादन के लिए संयंत्र। 4. प्रदूषण नियंत्रण उपायों के लिए संयंत्र। 5. अपशिष्ट प्रबंधन के लिए संयंत्र (बैटरी निस्तारण/रिसाइक्लिंग/सामग्री वसूली सुविधा/जल उपचार सहित) 6. परीक्षण सुविधाएं (बैटरी परीक्षण सहित)
ध	अवस्थापना सुविधाएं	ऐसी नई सड़कें, सीवर लाइन, जल निकासी, विद्युत लाइनें, अवस्थापना (इकाई के संचालन के लिए आवश्यक ऐसी अन्य सुविधाओं सहित), जो उद्यम के परिसर को मुख्य अवस्थापना ट्रंक लाइनों से जोड़ते हैं।

7) **'पात्र निवेश अवधि'** (EIP) का अभिप्राय निवेश पूर्ण करने की अवधि से है।

(क) एमएसएमई परियोजनाओं हेतु–ईआईपी निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होने वाली प्रभावी अवधि में 03 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि (स्वीकार्य तिथि), जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।

(ख) वृहद् परियोजनाओं हेतु–ईआईपी निवेश की प्रथम तिथि से प्रभावी अवधि में 04 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि (स्वीकार्य तिथि) तक, जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।

(ग) मेगा परियोजनाओं हेतु–ईआईपी निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होने वाली प्रभावी अवधि में 05 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि (स्वीकार्य तिथि), जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।

(घ) अल्ट्रा मेगा बैटरी/इंटीग्रेटेड ईवी परियोजना हेतु–ईआईपी निवेश की प्रथम तिथि से प्रारंभ होने वाली प्रभावी अवधि में 07 वर्ष तक अथवा वाणिज्यिक संचालन प्रारंभ होने की तिथि (स्वीकार्य तिथि), जो भी पहले हो, तक की अवधि होगी।

नोट :

1) इसमें ऐसे प्रकरण भी पूंजी निवेश के अन्तर्गत सम्मिलित होंगे, जिनमें निवेश प्रारम्भ करने की तिथि (सभी श्रेणियों की परियोजना हेतु) प्रभावी तिथि से गत 03 वर्षों के भीतर हो तथा वाणिज्यिक उत्पादन प्रभावी तिथि के बाद प्रारम्भ हो। यह शर्त होगी कि पूंजी निवेश का न्यूनतम 80 प्रतिशत प्रभावी तिथि के पश्चात किया जाना चाहिए। यद्यपि, पूंजी निवेश के भूमि घटक में प्रभावी तिथि से गत 03 वर्ष से भी पहले किया गया निवेश, पूंजी निवेश की गणना हेतु अनुमन्य होगा। भूमि में इस प्रकार के निवेश का मूल्य भूमि क्रय किए जाने के समय बुक वैल्यू पर माना जाएगा (इसके पश्चात भूमि का किया गया कोई भी पुनर्मूल्यांकन मान्य नहीं होगा)।

2) **चरणबद्ध निवेश** करने वाली परियोजनाएं इस नीति के अन्तर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु पात्र होंगी, बर्शते ऐसे आवेदन प्रथम चरण के वाणिज्यिक संचालन प्रारम्भ होने की तिथि से पूर्व प्राप्त हो जाएं। ऐसे प्रकरणों में, संबंधित प्रोत्साहन Threshold Investment को पूरा करने तथा संबंधित चरण जिसमें Threshold Investment पूर्ण किया गया हो, के वाणिज्यिक उत्पादन प्रारम्भ होने के बाद ही संवितरित किए जायेंगे। चरणबद्ध अतिरिक्त (additional) पात्र पूंजी निवेश पर परियोजना प्रासंगिक वृद्धिशील (incremental) प्रोत्साहन के पात्र होंगी, यद्यपि पात्र निवेश अवधि नीति के अनुसार ही रहेगी।

8) "**पात्र स्थाई पूंजी निवेश**" का अभिप्राय ऐसे पूंजी निवेश से है, जो किसी परियोजना द्वारा नीति की प्रभावी तिथि के बाद पात्र निवेश अवधि में किया गया हो। यदि परियोजना द्वारा पूंजी निवेश प्रभावी तिथि से पूर्व प्रारम्भ किया गया है, तो ऐसे पूंजी निवेश का न्यूनतम 80 प्रतिशत नीति की प्रभावी तिथि के बाद किया जाना चाहिए तथा उसी पूंजी निवेश को वित्तीय प्रोत्साहन हेतु पात्र पूंजी निवेश माना जाएगा। यद्यपि, निवेश की परियोजना श्रेणी (एम0एस0एम0ई0/वृहद/मेगा/अल्ट्रा मेगा/एकीकृत परियोजना) निर्धारण हेतु पात्र निवेश अवधि में किया गया पूंजी निवेश, जैसे की गणना की गई है, पर विचार किया जाएगा।

9) विनिर्माण हेतु "**नोडल एजेंसी**" का अभिप्राय इन्वेस्ट यूपी से है।

5.3. वित्तीय प्रोत्साहन

1) पूंजीगत सब्सिडी **"आधार पूंजीगत सब्सिडी "** एवं **ग्रॉस कैपेसिटी यूटिलाइज़ेशन मल्टीपल (GCM)** के गुणा से आकलित की जाएगी।

1.1. "आधार पूंजीगत सब्सिडी" निम्नलिखित दरों पर प्रदान की जाएगीः–

(क) नीति में परिभाषित प्रथम 02 एकीकृत इलेक्ट्रिक वाहन परियोजनाओं तथा प्रथम 02 अल्ट्रा मेगा बैटरी परियोजनाओं को 20 वर्षों की अवधि में प्रदान की जाने वाली अधिकतम ₹1000 करोड़ रुपये प्रति परियोजना के अधीन पात्र स्थाई पूंज़ी निवेश के 30 प्रतिशत की दर से समान वार्षिक किश्त पर पूंजीगत सब्सिडी प्रदान की जाएगी।

(ख) नीति में परिभाषित प्रथम 05 मेगा इलेक्ट्रिक वाहन एवं प्रथम 05 मेगाबैटरी परियोजनाओं को समान वार्षिक किश्तों में 10 वर्ष की अवधि में प्रदान की जाने वाली अधिकतम ₹500 करोड़ प्रति परियोजना की सीमा के अधीन पात्र स्थाई पूंजी निवेश के 20 प्रतिशत की दर से पूंजीगत सब्सिडी प्रदान की जाएगी।

(ग) नीति में परिभाषित वृहद् इलेक्ट्रिक वाहन एवं बैटरी परियोजनाओं को समान वार्षिक किश्तों में 10 वर्ष की अवधि में प्रदान की जाने वाली प्रति परियोजना अधिकतम ₹90 करोड़ की सीमा के अधीन पात्र स्थाई पूंजी निवेश के 18 प्रतिशत की दर से पूंजीगत सब्सिडी प्रदान की जाएगी।

(घ) नीति में परिभाषित सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम की परियोजनाओं को समान वार्षिक किश्तों में 02 वर्ष की अवधि में प्रदान की जाने वाली अधिकतम ₹5 करोड़ प्रति परियोजना की सीमा के अधीन पात्र स्थाई पूंजी निवेश के 10 प्रतिशत की दर से पूंजीगत सब्सिडी प्रदान की जाएगी।

1.2. **ग्रॉस कैपेसिटी यूटिलाइज़ेशन मल्टीपल (Gross Capacity Utilization Multiple- GCM)**: इस नीति में ग्रॉस कैपेसिटी यूटिलाइजेशन मल्टीपल (जीसीएम) का प्रयुक्त किया गया है, ताकि यह सुनिश्चित किया जा सके कि इस नीति के लाभार्थियों द्वारा स्थापित क्षमता का इष्टतम (Optimum) उपयोग किया जा सके। जीसीएम को प्रथम वर्ष के लिए 1 माना जाएगा, बशर्ते कि इकाई के लिए क्षमता उपयोग स्थापित क्षमता का 40 प्रतिशत हो। अनुवर्ती वर्षों हेतु जीसीएम को 1 माना जाएगा, बशर्तेकि उस वर्ष का अधिकतम क्षमता उपयोग, स्थापित क्षमता का 75 प्रतिशत अथवा उससे अधिक हो।

(क) अधिकतम जीसीएम मान '1' होगा।

(ख) यदि अधिकतम क्षमता उपयोग 75 प्रतिशत से कम है, तो दिए गए फॉर्मूले के अनुसार जीसीएम को आनुपातिक रूप से कम किया जाएगा–

जीसीएम = न्यूनतम (75 प्रतिशत, विचाराधीन वर्ष का अधिकतम क्षमता उपयोग)/75 प्रतिशत

(ग) यदि सर्वाधिक क्षमता उपयोग स्थापित क्षमता के 10 प्रतिशत से कम अथवा उसके बराबर है, तो जीसीएम शून्य होगा

(घ) चरणबद्ध निवेश के प्रकरण में, प्रत्येक चरण के बाद प्रथम् वर्ष के जीसीएम को किए गए अतिरिक्त निवेश हेतु 1 माना जाएगा, यदि क्षमता उपयोग उस चरण में स्थापित अतिरिक्त क्षमता का न्यूनतम् 40 प्रतिशत है।

(ड.) अनुवर्ती वर्षों में, जीसीएम 1 होगा, यदि इकाई का कुल क्षमता उपयोग कुल स्थापित क्षमता का 75 प्रतिशत है तथा यदि इससे कम है, तो जीसीएम आनुपातिक रूप से कम हो जाएगा।

(च) किसी विशेष वर्ष में 1 से कम के जीसीएम के कारण कम की गई पूंजीगत सब्सिडी को आगामी वर्षों में आगे नहीं बढ़ाया जाएगा।

GCM की गणना विस्तृत क्रियान्चयन नियम एवं संबंधित शासनादेश में उल्लेखित किया जाएगा।

नोट:

1) समस्त श्रेणियों के अन्तर्गत उपादान 50 करोड़ रुपये की वार्षिक सीमा के अधीन होगा।
2) यदि प्रत्येक श्रेणी के लिए परिभाषित अधिकतम अवधि के भीतर कुल स्वीकार्य सब्सिडी का संवितरण नहीं किया जा सकता है, तो प्रति वर्ष ₹50 करोड़ की ऊपरी सीमा के अधीन सब्सिडी अवधि को अतिरिक्त रूप से अधिकतम 10 वर्ष तक बढ़ाया जाएगा, इस प्रतिबंध के साथ कि वार्षिक अधिकतम सीमा अतिरिक्त अवधि के दौरान भी ₹50 करोड़ प्रति वर्ष रहेगी।

2) **भूमि की क्रय/पट्टे पर स्टाम्प शुल्कप्रतिपूर्ति** वाणिज्यिक उत्पादन प्रारंभ होने के बाद निम्नलिखित दरों पर प्रदान की जाएगीः–

1. राज्य में कहीं भी एकीकृत इलेक्ट्रिक वाहन परियोजना एवं अल्ट्रा मेगा बैटरी परियोजना के लिए 100 प्रतिशत।
2. पूर्वांचल एवं बुंदेलखंड क्षेत्र में 100 प्रतिशत, मध्यांचल एवं पश्चिमांचल में 75 प्रतिशत (गाज़ियाबाद व गौतमबुद्धनगर जनपदों को छोड़कर) तथा 50 प्रतिशत गौतमबुद्धनगर व गाज़ियाबाद जनपदों में मेगा/वृहद्/सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम परियोजनाओं को जैसा कि नीति में परिभाषित किया गया है।

3) **अन्य प्रोत्साहन–**

1. गुणवत्ता प्रमाणन शुल्क प्रतिपूर्ति वृहद् तथा सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम, इलेक्ट्रिक वाहन/बैटरी परियोजनाओं के लिए प्रति इकाई अधिकतम 10 लाख रुपये तक प्रमाणन प्राप्त करने के लिए भुगतान किए गए शुल्क के 50 प्रतिशत की दर से एक बार प्रदान की जाएगी।
2. वृहद् व सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम, इलेक्ट्रिक वाहन/बैटरी परियोजनाओं के लिए पेटेण्ट पंजीकरण शुल्क प्रतिपूर्ति डोमेस्टिक पेटेण्ट प्राप्त करने के लिए अधिकतम ₹50,000 तक की लागत/व्यय के 75 प्रतिशत की दर से एक बार तथा अंतरराष्ट्रीय पेटेण्ट प्राप्त करने के लिए ₹2 लाख तक प्रदान की जाएगी।
3. सभी पारिभाषित निर्माण परियोजनाओं के लिए अधिकतम प्रथम 50 कर्मचारियों को प्रति वर्ष ₹5,000 प्रति कर्मचारी की दर से कौशल विकास प्रोत्साहन स्टाईपेन्ड की प्रतिपूर्ति के रूप में प्रदान किया जाएगा।

नोट: समस्त प्रोत्साहन केवल वाणिज्यिक उत्पादन प्रारंभ होने के बाद ही प्रदान किए जाएंगे। समस्त वित्तीय प्रोत्साहनों का योग विनिर्माण परियोजनाओं के लिए स्थाई पूंजी निवेश के 100 प्रतिशत से अधिक नहीं होना चाहिए।

इस नीति के अंतर्गत राज्य सरकार द्वारा प्रोत्साहन के लिए Letter of Comfort (LoC) प्राप्त करने वाली परियोजनाओं द्वारा पहले–आओ–पहले पाओ के आधार का निर्धारण किया जाएगा।

5.4. कार्यान्वयन की रूपरेखा

1) निर्माताओं द्वारा प्रोत्साहन हेतु नोडल संस्था, अर्थात् इन्वेस्ट यूपी को आवेदन प्रस्तुत किए जाएंगे। नोडल संस्था निर्माताओं के लिए नीति के अंतर्गत प्रदान की गई योजना के कार्यान्वयन का प्रबंधन करेगी।

2) नोडल संस्था आवेदन की समीक्षा एवं परीक्षण के समन्वय के लिए एक समर्पित नोडल अधिकारी की नियुक्ति करेगी।

3) नोडल संस्था द्वारा एक नामित नोडल अधिकारी की अध्यक्षता में आवेदनों तथा सिंगल विण्डो संचालन के प्रबंधन में सरकार का समर्थन करने के लिए आउटसोर्स प्रोफेशनल एवं परामर्शियों के साथ पर्याप्त रूप से कर्मचारियों से युक्त एक नीति कार्यान्वयन इकाई (पीआईयू) स्थापित की जाएगी। नोडल संस्था को चार्टर्ड एकाउण्टेण्ट्स/अभियंताओं को भी सूचीबद्ध करना होगा।

4) **सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम के आवेदकों के लिए प्रक्रिया–**

(क) सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम के आवेदन प्रस्तावित परियोजना से संबंधित स्थान के उपायुक्त–उद्योग, ज़िला उद्योग एवं उद्यम प्रोत्साहन केन्द्र को समीक्षा एवं सत्यापन हेतु प्रेषित किए जाएंगे। नोडल संस्था केवल सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम परियोजनाओं की प्रगति,अद्यतन स्थिति का अनुश्रवण करेगी।

(ख) सूक्ष्म, लघु एवं मध्यम उद्यम आवेदनों कोसंबंधित जनपद के उपायुक्त–उद्योग, जिला उद्योग एवं उद्यम प्रोत्साहन केंद्र द्वारा अपने अधीनस्थ अधिकारियों/कर्मचारियों की सहायता से परीक्षण करते हुए संबंधित संयुक्त आयुक्त उद्योग (जेसीआई) के माध्यम से **"स्वीकृति समिति"** को अनुशंसा की जाएगी।

(ग) संबंधित मंडलायुक्त की अध्यक्षता में एक **"स्वीकृति समिति"** का गठन किया जाएगा, जिसमें निम्नलिखित सदस्य होंगे:–

1. अपर ज़िलाधिकारी (वित्त एवं राजस्व) (संबंधित जनपद)
2. उप निदेशक/सहायक महानिरीक्षक/उप महानिरीक्षक–स्टॉम्प
3. सम्बन्धित जनपद के उपायुक्त–उद्योग, ज़िला उद्योग एवं उद्यम प्रोत्साहन केन्द्र
4. यूपीपीसीबी के प्रतिनिधि
5. उन विभागों के प्रतिनिधि, जिनसे लाभ प्राप्त करने का अनुरोध किया गया है।
6. संयुक्त आयुक्त उद्योग–संयोजक

समिति की बैठकों में आवेदकों के प्रतिनिधियों को आमंत्रित किया जाएगा, तथापि आवेदक के उपस्थित न होने के कारण स्वीकृति की प्रक्रिया में कोई बाधा नहीं आएगी।

(घ) स्वीकृति प्राप्त होने पर, संबंधित जेसीआई द्वारा लाभों के संबंध में निर्धारित प्रारूप में एक औपचारिक '**स्वीकृति पत्र**' निर्धारित ऑनलाइन सिंगल विण्डो प्रणाली के अनुसारनिर्गत किया जाएगा। संवितरण के लिए प्रस्ताव को जेसीआई (संयोजक) के माध्यम से स्वीकृति समिति के समक्ष प्रस्तुत किया जाएगा। तदोपरान्त, उपायुक्त–उद्योग, जिला उद्योग एवं उद्यम प्रोत्साहन केंद्र द्वारा औद्योगिक विकास विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा निर्धारित ऑनलाइन सिंगल विण्डो प्रणाली के अनुसार विभिन्न लाभों का संवितरण किया जाएगा।

5) **<u>वृहद् परियोजनाओं के लिए प्रक्रिया–</u>**

(क) मुख्य कार्यपालक अधिकारी, इन्वेस्ट यूपी, के स्तर पर एक समिति का गठन किया जाएगा यथावश्यकता आवेदन के परीक्षण हेतु संबंधित विभागों एवं संस्थाओं को समिति में आमंत्रित किया जाएगा।

(ख) नोडल संस्था द्वारा आवेदनों को आवश्यक मूल्यांकन करने के पश्चात अपनी स्पष्ट अनुशंसा के साथ अपर मुख्य सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग के माध्यम से प्रस्तर–3.4 में गठित "**प्राधिकृत समिति**"(EC) के समक्ष प्रस्तुत करेगी।

(ग) समिति की बैठकों में आवेदकों के प्रतिनिधियों को आमंत्रित किया जाएगा, तथापि आवेदक के उपस्थित न होने के कारण स्वीकृति की प्रक्रिया में कोई बाधा नहीं आएगी।

(घ) विनिर्माण सम्बन्धी प्रकरणों हेतु गठित "**प्राधिकृत समिति**" (EC) की अनुशंसाओं के पश्चात् letter of Comfort जारी करने के साथ–साथ प्रोत्साहन लाभों के संवितरण के प्रस्तावों को मा. औद्योगिक विकास मंत्री, उत्तर प्रदेश शासन को अंतिम अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा। नोडल संस्था स्वीकृत प्रोत्साहन लाभों का संवितरण औद्योगिक विकास विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार करेगी।

6) **<u>मेगा/अल्ट्रा मेगा परियोजनाओं एवं एकीकृत परियोजना के लिए प्रक्रिया</u>–**

(क) अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास आयुक्त, उत्तर प्रदेश शासन के स्तर पर एक परीक्षण समिति का गठन किया जाएगा, जिसमें मुख्य कार्यपालक अधिकारी, इन्वेस्ट यूपी सदस्य–संयोजक होंगे। यथावश्यकता आवेदन के परीक्षण हेतु संबंधित विभागों एवं संस्थाओं को समिति की बैठक में आमंत्रित किया जाएगा।

(ख) नोडल संस्था द्वारा आवेदनों पर आवश्यक कार्यवाही एवं मूल्यांकन के पश्चात् "**उच्च स्तरीय प्राधिकृत ईवी समिति**" (HLEEVC) के समक्ष आवेदनों को प्रस्तुत करेगी।

(ग) मुख्य सचिव की अध्यक्षता में "**उच्च स्तरीय प्राधिकृत ईवी समिति**"(HLEEVC)का गठन निम्नलिखित सदस्यों के साथ किया जाएगा–

1. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग
1. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, ऊर्जा विभाग
2. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, स्टॉम्प एवं निबंधन विभाग
3. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, एमएसएमई विभाग
4. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, वित्त विभाग
5. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, न्याय विभाग
6. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, परिवहन विभाग
7. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव/सचिव,नियोजन विभाग
8. अपर मुख्य सचिव/प्रमुख सचिव, पर्यावरण, वन एवं जलवायु परिवर्तन विभाग
9. सचिव, अवस्थापना एवं औद्योगिक विकास विभाग–सदस्य/संयोजक

समिति की बैठकों में आवेदकों के प्रतिनिधियों को आमंत्रित किया जाएगा तथापि आवेदक के उपस्थित न होने के कारण स्वीकृति की प्रक्रिया में कोई बाधा नहीं आएगी।

(घ) विनिर्माण सम्बन्धी प्रकरणों हेतु गठित उच्च स्तरीय **प्राधिकृत ईवी समिति** की अनुशंसाओं के पश्चात् लेटर ऑफ कम्फर्ट जारी करने के साथ–साथ प्रोत्साहन लाभों के संवितरण के प्रस्तावों को मा.

मंत्रिपरिषद, उत्तर प्रदेश शासन को अंतिम अनुमोदन के लिए प्रस्तुत किया जाएगा। नोडल संस्था स्वीकृत प्रोत्साहन लाभों का संवितरण औद्योगिक विकास विभाग, उत्तर प्रदेश सरकार द्वारा निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार करेगी।

(7) उपरोक्त के अतिरिक्त "**उच्च स्तरीय प्राधिकृत ईवी समिति**" (HLEEVC)के निम्नलिखित दायित्व होगे:–

- क) नीति के प्राविधानों के कार्यान्वयन का अनुश्रवण (वित्तीय/गैर वित्तीय)
- ख) इस नीति की प्रगति की समीक्षा एवं पर्यवेक्षण करना
- ग) यथावश्यकता नामित नोडल संस्थाओं का समर्थन करना
- घ) नीति के कार्यान्वयन हेतु यथावश्यकता भारत सरकार की विभिन्न संस्थाओं एवं राज्य के संबंधित विभागों के साथ समन्वय स्थापित करना
- ड.) समय–समय पर प्रासंगिक हितधारकों के साथ समीक्षा एवं परामर्शी बैठकें आयोजित करना
- च) समय–समय पर इस नीति के कार्यान्वयन हेतु सरकारी आदेश/स्पष्टीकरण/अधिसूचनाएं /संशोधन जारी करने के लिए आवश्यक एजेंडा पर विमर्श

5.5. <u>मूलभूत नियम एवं शर्तें</u>

1) इस नीति के अंतर्गत प्रोत्साहन विशेष प्राप्त करने वाली परियोजनाएं राज्य सरकार की अन्य नीतियों के अन्तर्गत प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु पात्र नहीं होंगी। इस नीति में निर्दिष्ट सभी प्रोत्साहन भारत सरकार की किसी भी योजना/नीति के अन्तर्गत उपलब्ध प्रोत्साहनों के अतिरिक्त प्राप्त किए जा सकते हैं।

2) नीति में व्याख्या की स्पष्टता की आवश्यकता होने पर प्रस्तर–3.4 में गठित "**प्राधिकृत समिति**" (EC) की संस्तुति पर औद्योगिक विकास विभाग द्वारा स्पष्टीकण जारी किया जाएगा।

3. नीति में मूलभूत सिद्धान्तों, संरचना तथा समग्र रूपरेखा में कोई परिवर्तन, प्रस्तर–5.3 में उल्लिखित प्रोत्साहनों के निर्धारित लक्ष्यों में संशोधन इस नीति के प्रस्तर 5.4.6(ग) में उल्लेखितमुख्य सचिव की अध्यक्षता में गठित "**उच्च स्तरीय प्राधिकृत ईवी समिति**" (HLEEVC) की संस्तुति पर मा. मुख्यमंत्री जी द्वारा किया जा सकेगा।

(4) विस्तृत प्रक्रियाओं, प्रपत्रों और अन्य शर्तों को एक पृथक शासनादेश के माध्यम से अधिसूचित किया जाएगा।

6. पारिस्थितिकी तंत्र का समर्थन

इस दिशा में राज्य सरकार, प्रदेश में उत्कृष्टता केंद्र (सेक्टर्स ऑफ एक्सिलेंस) की स्थापना को बढ़ावा देगी। गैर–जीवाश्म ईंधन सहित ईवी पारिस्थितिकी तंत्र का समर्थन करने के लिए अनुसंधान विकास, परीक्षण, प्रौद्योगिकी प्राप्ति तथा अन्य सुविधाओं हेतु सरकारी संस्थाओं/सार्वजनिक उपक्रमों/निजी कंपनियों को इलेक्ट्रिक वाहन/बैटरी/चार्जिंग के क्षेत्र में उत्कृष्टता केंद्र (सेक्टर्स ऑफ एक्सिलेंस) स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा। ऐसे केंद्र इलेक्ट्रिक वाहन के डिजाइन व उपयोग, ईवी एवं चार्जिंग उपकरण के उपयोग तथा दक्षता में सुधार पर केंद्रित होंगे।

ऐसे पाँच उत्कृष्ठता केन्द्रों की परियोजना लागत के 50 प्रतिशतको अनुदान रूप में (अधिकतम रू.10 करोड़ तक प्रति केन्द्र की दर) प्रोत्साहित किया जाएगा। यह अनुदान 05 वर्ष की अवधि में निर्गत किया जाएगा। इन्वेस्ट यूपी अथवा परिवहन विभाग अथवा राज्य सरकार के अन्य विभागों की संस्तुति पर "**उच्च स्तरीय प्राधिकृत ईवी समिति**"(HLEEVC) द्वारा प्रोत्साहनों की स्वीकृति एवं संवितरण की समीक्षा एवं अनुशंसा की जाएगी, जिस पर मा. मुख्यमंत्री जी का अनुमोदन प्राप्त किया जाएगा।

....

Uttar Pradesh Electric Vehicle Manufacturing and Mobility Policy 2022

Government of Uttar Pradesh

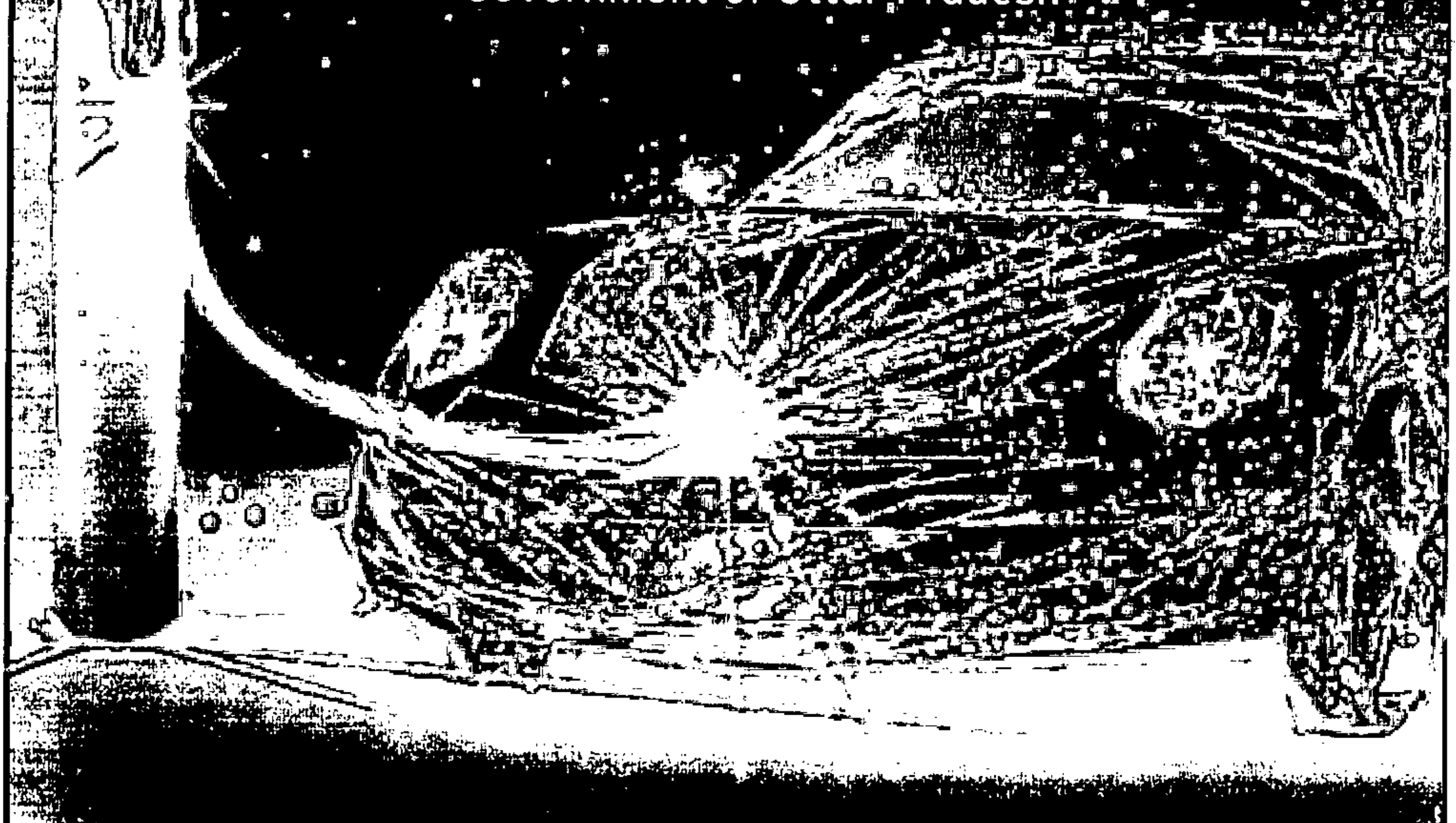


Table of Contents

	List of abbreviations	2
	Preamble	3
1.	Background	4
1.1.	Global Scenario	4
1.2.	Scenario in India	4
1.3.	Scenario in Uttar Pradesh	6
2.	About Policy	7
2.1.	Vision	7
2.2.	Mission	7
2.3.	Objectives	8
2.4.	Strategy	8
2.5.	Scope of Policy	9
3.	Promote Creation of Charging Infrastructure	9
3.1.	Initiatives	9
3.2.	Key Definitions	12
3.3.	Fiscal incentives	13
3.4.	Implementation Framework	13
3.5.	Basic Terms & Conditions	14
4.	Promote faster transition/ adoption of EV	14
4.1.	Initiatives	14
4.2.	Key Definitions	15
4.3.	Fiscal Incentives	16
4.4.	Implementation Framework	16
4.5.	Basic Terms & Conditions	16
5.	Promote Manufacturing	17
5.1.	Initiatives	17
5.2.	Key Definitions	18
5.3.	Fiscal Incentives	21
5.4.	Implementation Framework	22
5.5.	Basic Terms & Conditions	24
6.	Ecosystem Support	25

List of Abbreviations

1.	GDP	Gross domestic product
2.	ICE	Internal Combustion Engines
3.	EV	Electric Vehicle
4.	PHEV	Plug-In Hybrid Electric Vehicle
5.	CAGR	Compound annual growth rate
6.	YoY	Year-over-year
7.	IESA	India Electronics and Semiconductor Association (IESA)
8.	FAME	Faster Adoption & Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles
9.	ACC	advance chemistry cell
10.	OEM	Original Equipment Manufacturers
11.	NEMMP	National Electric Mobility Mission Plan
12.	PLI	Production Linked Incentive
13.	REIL	Rajasthan Electronics & Instruments Limited
14.	EESL	Energy Efficiency Services Limited
15.	EVSE	EV Supply Equipment
16.	EoDB	Ease Of Doing Business
17.	GSDP	Gross State Domestic Product
18.	EoL	Ease of Living
19.	EVMM	Electric Vehicle Manufacturing and Mobility
20.	SHEV	Strong Hybrid Electric Vehicles
21.	PHEV	Plug in Electric Vehicles
22.	BEV	Battery Electric Vehicles
23.	FCEV	Fuel Cell Electric Vehicle
24.	BMS	Battery Management System
25.	EPCU	Electric Power Control Unit
26.	OBC	On-board Charger
27.	LDC	Low Voltage DC-DC Converter
28.	VCU	Vehicle control unit
29.	ADB	Asian Development Bank
30.	CEMP	Comprehensive Electric Mobility Plan
31.	UPERC	Uttar Pradesh Electricity Regulatory Commission
32.	UPPCB	UP Pollution Control Board
33.	CTCP	Chief Town & Country Planner
34.	BEE	Bureau of Energy Efficiency
35.	MoP	Ministry of Power
36.	MoHUA	Ministry of Housing & Urban Affairs
37.	DHI	Department of Heavy Industry
38.	EIP	Eligible Investment Period
39.	EC	Empowered Committee
40.	IIDC	Infrastructure & Industrial Development Commissioner
41.	ARAI	Automotive Research Association of India
42.	ICAI	Institute of Chartered Accountants of India
43.	GoUP	Government of Uttar Pradesh
44.	UPSIDA	Uttar Pradesh State Industrial Development Corporation
45.	GSVM	Gross Supply Value Multiple
46.	AGS	Actual Gross Supply
47.	PIU	Policy Implementation Unit
48.	JCI	Joint Commissioner Industries
49.	HLEEVC	High Level Empowered EV Committee
50.	IIDC	Infrastructure & Industrial Development Commissioner
51.	CoE	Centres of Excellence

Preamble

Globally, the automotive industry is at the cusp of a great revolution in electric mobility. The shift to clean transport has become necessary due to rapid depletion of fossil fuel and increase in fuel cost, vehicle population and environmental pollution. As India commits to Net Zero emissions by 2070, the State of Uttar Pradesh aspires to de-pollute its transportation system which has been one of India's largest. Being one of India's fast-growing economies, which contributes nearly 8% of national GDP, Uttar Pradesh has emerged one of India's most preferred investment destination. With its investor friendly policies, reforms and proactive governance, it has set a target to become USD 1 trillion-dollar economy.

Home to India's largest population base of approx. 240 million people, the State offers a vast consumer and labor market to investors. In last few years, the State has attracted investments from around the globe. The State Government in its mission to attract more and more investments has been endeavoring to promote new sectors. Leverage its industrial potential, the State Government is also emphasizing eco-friendly sustainable development.

The Electric Vehicle Industry is rapidly expanding its footprint around the globe. Given the ongoing shift in automobile industry from Internal Combustion Engines (ICE) Vehicles to Electric Vehicles (EVs), Governments and Manufacturers are starting to invest in developing automobiles running on alternate propulsion systems including electric mobility based on rechargeable batteries. This not only includes manufacturing of electric vehicles, but also battery manufacturing, charger/ equipment manufacturing and development charging infrastructure to promote electric mobility.

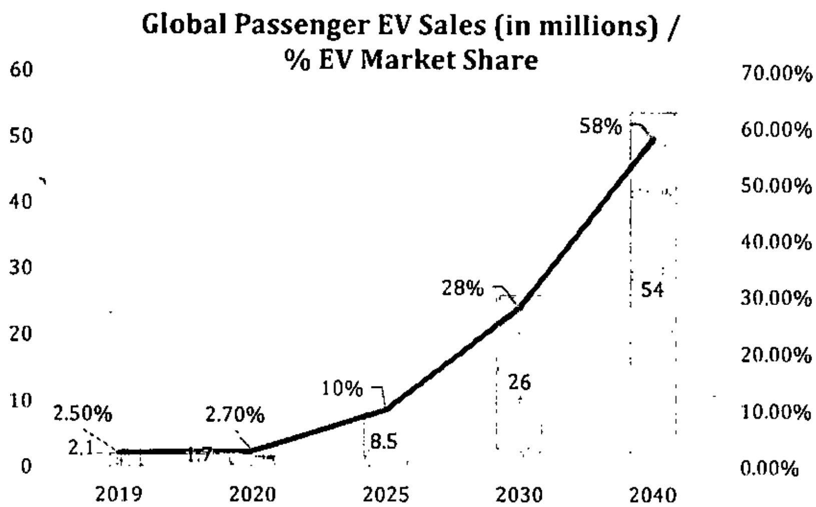
In order to capture the opportunities in this sunrise sector, attract investments and contribute to sustainable development, the State Government of Uttar Pradesh is bringing the New Electric Vehicle Manufacturing and Mobility Policy 2022. The policy provides an overaching framework to provide a favourable ecosystem for promoting the EV Industry in the State, which may be supported by several initiatives taken various State Departments/ Agencies. It promotes faster adoption of EVs, reducing the cost of manufacturing rechargable battery for EVs, attracts private investments for creation of charging infrastructure in the State and manufacturing of EVs and related component for large scale job creation. The policy has been prepared after extensive stakeholder consultations with several Government stakeholders, industry associations, key industry captains, institutions, etc.

1. Background

Mobility has been the key pillar of modern civilization. The years ahead will bring significant changes as electrification and sustainable mobility reshape automotive and freight markets around the world.

1.1. Global Scenario

Globally most nations are now approaching the challenge of decarbonization more meticulously. The year 2021 was a game changer in the history of EV sales and it is expected that 6.4 million EVs and PHEVs combined, will be sold globally in 2022. The global electric vehicle market was valued at $163.01 billion in 2020 and is projected to reach $823.75 billion by 2030, registering a CAGR of 18.2% from 2021 to 2030. The current global EV market holds almost 20 million passenger EVs on the road, 1.3 million commercial EVs, including buses, delivery vans and trucks, and over 280 million electric mopeds, scooters, motorcycles and three-wheelers.



Source: Bloomberg NEF - Electric Vehicle Outlook 2020

1.2. Scenario in India

The Indian automobile industry is the 5th largest in the world and is expected to become the third largest by 2030, with a total of 8.7 lakh active EVs on Indian roads (December 2021). As the population rises and demand for vehicles grows, dependence on conventional energy resources is not a sustainable option as India imports close to 80% of its crude oil requirements. According to information aggregated by India Energy Storage Alliance (IESA), the consumption of batteries is expected to be more than 36 GWh by 2025. During the 2020-2027 period, the EV sector is assessed to consume around 250 GWh of batteries.

Over the last three years, 0.52 million EVs were registered in India. NITI Aayog further aims to achieve EV sales penetration of 70% for all commercial cars, 30% for private cars, 40% for buses and 80% for two and three-wheelers by 2030. This is in line to achieve net zero carbon emission by 2070. As per IESA, the Indian EV industry is expected to expand at a CAGR of 36%. The electric vehicle market is estimated to be INR 50,000 crores (US$

7.09 billion) opportunity in India by 2025. Total charging stations in India increased by 285% YoY in FY22.

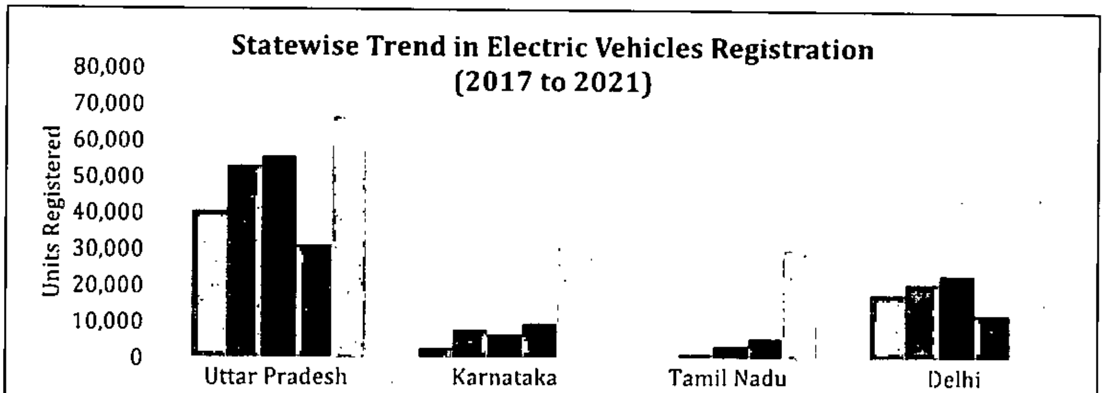
The EV industry in India is likely to create 5-crore jobs by 2030. Investment flow into EV start-ups in 2021 touched an all-time high, increasing nearly 255% to reach INR 3,307 crore (US$ 444 million). In 2021, spending on electrical architecture development, such as battery development, electrification, e-motors and power electronics, came up to INR 48,215 crores (US$ 6.39 billion).

The Government of India has taken multiple steps to tap the potential in the EV Industry. NITI Aayog aims to achieve EV sales penetration of 70% for all commercial cars, 30% for private cars, 40% for buses and 80% for two and three-wheelers by 2030. Several schemes/ measures have been taken to promote faster EV adoption, creation of charging infrastructure and manufacturing ecosystem. The key schemes/ initiatives of the Union Government includes -

1) Govt of India for EV is Faster Adoption & Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles (FAME) in 2015 for promoting growth and early adoption of hybrid and electric vehicles in the country. In its phase-2, the scheme was launched with a budget outlay of US$ 1.3 billion (INR 10,000 crore) to support 1 million e-two-wheelers, 0.5 million e-three -wheelers, 55,000 e-passenger vehicles and 7,000 e-buses. The Government extended the scheme until 2024, as announced in Union Budget 2022-23.
2) Other initiatives taken up by Government of India for faster adoption of EVs include reduction in 'Custom duties' on EV and related component (2019), reduction in GST rates on EV from 12% to 5%, rebate in Income Tax upto Rs 1.5 lakh announced to customers on interest paid on loans to buy EV.
3) Production-linked incentive (PLI) scheme for advance chemistry cell (ACC) was launched in June 2021 to promote indigenise battery manufacturing in India. The scheme provides Incentives on sales and domestic value addition made by the investor. It was a tender based selection scheme, wherein total of 10 bids for manufacturing ACC battery with capacity of ~130GwH was received.
4) Production Linked Incentive (PLI) Scheme for Automobile & Auto Components was launched in September 2021 which includes promotion of indigenize manufacturing of Battery Electric Vehicle & Hydrogen Fuel Cell Vehicle Components. The scheme provides incentive on sales to Original Equipment Manufacturers (OEMs). In phase-1, 115 applications have been filed and by March 2022, 95-applicants have been approved.
5) Several guidelines and strategy documents have been notified by the Union Government which includes, the National Electric Mobility Mission Plan (NEMMP) 2020, Model Building Bylaws 2016 (Amended in 2018) & Urban Regional Development Plans, Guidelines and Standards for Charging infrastructure for EVs, National Mission on Transformative Mobility & Battery Storage, Scrapping Policy, etc.

1.3. Scenario in Uttar Pradesh

Uttar Pradesh leads with most electric vehicles in India as the state joins the nation's effort to curb pollution to transition away from fossil fuel-powered vehicles. Uttar Pradesh has held the highest share in EV sales in 2021, with the number of units sold across all segments reaching 66,701, followed by Karnataka with 33,304 units and Tamil Nadu with 30,036 units. Uttar Pradesh dominated the three-wheeler segment, while Karnataka and Maharashtra led the two-wheeler segment and four-wheeler segment, respectively.



	Uttar Pradesh	Karnataka	Tamil Nadu	Delhi
2017	40,649	3,036	123	18,042
2018	53,209	8,013	1,325	20,985
2019	55,795	6,453	3,443	23,223
2020	31,258	9,730	5,697	12,381
2021	66,701	33,304	30,036	25,809

Source: Vahan Dashboard

As of July 2022, the number of EVs being used on the roads of Uttar Pradesh were 3,37,180, while the total number of EVs in India were 13,34,385. Uttar Pradesh dominated the three-wheeler segment, while Karnataka and Maharashtra led the two-wheeler segment and four-wheeler segment, respectively. The State has been one of the largest beneficiaries under FAME 1 & 2 schemes of Government of India.

With regards to creation of charging infrastructure, Uttar Pradesh has been sanctioned 207 charging stations under FAME II which are being installed in 9-cities of the State, viz. Noida, Lucknow, Varanasi, Prayagraj, Kanpur, Aligarh, Saharanpur, Bareilly & Jhansi through REIL & EESL. More charging stations are expected along the Expressways in the State. Also, the State Govt is actively promoting EVs in public transportation. EV Public Buses on prominent routes in select cities are being rolled out on PPP mode which includes development of charging stations on these routes as well.

Special Tariff order for EV charging has been notified the UP Electricity Regulatory Commission. Also, the State Government has adopted the Guidelines and Standards prescribed by the Union Government for creation of Charging Infrastructure and has prepared its Model Bye-laws which is rapidly being adopted by State Industrial Development Authorities and Development Authorities. The State Transport Department has implemented the Scrapping Policy of Government of India to phase out the ICE combustion vehicles older than 15years running on road.

Factors such as an increase in demand for stringent government rules and regulations toward vehicle emission along with a reduction in the cost of electric vehicle batteries, fuel-efficient, high-performance and low-emission vehicles and increasing fuel costs has been supplementing the growth of the electric vehicle market in the State. Therefore, the growing footprints of the EV industry provide infinite opportunities for Uttar Pradesh.

Uttar Pradesh is the most populous state in India with a population of nearly 200 million people. The Gross State Domestic Product (GSDP) of Uttar Pradesh grew at a CAGR of around 8.43% between 2015-16 and 2020-21 to reach Rs. 17.06 trillion (US$ 234.96 billion). The State has emerged has one of India's favourite investment destination. It is rapidly promoting ease of doing business (EoDB), ease of living (EoL) and aggresively reducing compliance burden for any industry. Through its progressive and proactive governance, the State Government has been actively attracting investments.

Following the principle of 'Reform-Perform-Transform' the New Uttar Pradesh is quickly translating opportunities into initiatives through 'Cooperative Federalism'. Leveraging its potential, the State Government aspires to make UP a trillion dollar economy soon. For this, the State Government is promoting rapid industrialisation with inclusive & sustainable development as the core strategy. Therefore, the State Government has recognised 'EV' as a focus sector to unlock the opportunities in the industry for the State.

2. About Policy

Uttar Pradesh has been one of the pioneering states to launch an Electric Vehicle Manufacturing and Mobility (EVMM) Policy in August 2019. However, the EV industry has evolved manifold in last few years and multiple initiatives have been taken by GoI to promote the sector in India, the Government of Uttar Pradesh decided to launch a New Electric Vehicle Manufacturing & Mobility Policy in 2022 adapting to the current trends.

2.1. Vision

The policy aims to promote adoption of sustainable and clean mobility solutions and infrastructure in Uttar Pradesh and become one of India's leading state for electric vehicles adoption. It also envisions to emerge as one of the India's preferred investment destination for EV ecosystem globally.

2.2. Mission

The policy aims to stimulate the demand side by promoting rapid transition in the transportation system and faster adoption of non-ICE vehicles. The policy shall also stimulate the supply side by encouraging the manufacturing landscape for EVs which includes Electric Vehicles (EVs), EV components, EV Batteries/ Fuel Cells and other EV Supply Equipment (EVSE).

Also, the policy aims at supporting measures to ensure adequate infrastructure and ecosystem for EV Industry, which primarily includes creation of charging facilities, followed by R&D, innovations and skill development.

2.3. Objectives

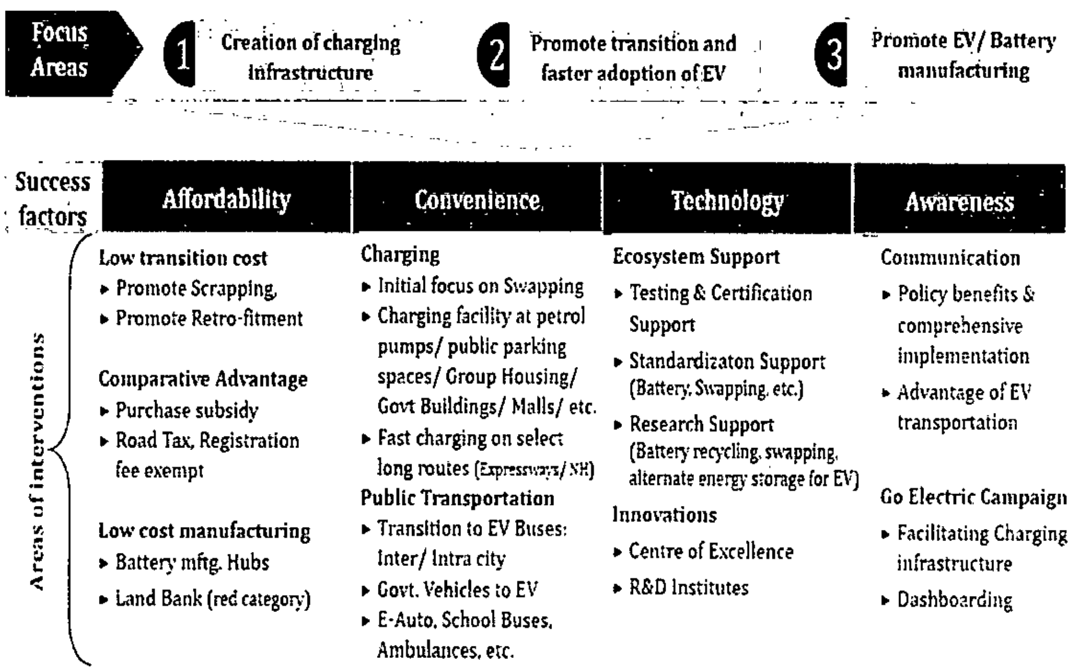
1) To make UP a global hub for electric mobility development and manufacturing
2) To enable transition to eco-friendly transportation system particularly in cities
3) To enable investments for development of charging/ battery swapping infrastructure
4) To attract manufacturers across the EV ecosystem to the state to setup their manufacturing units and supply to a global market
5) To promote research and innovations in non-ICE based automobiles, battery technology, fuel cell technologies and EV electronics

2.4. Strategy

In order to achieve the above envisioned, the State Government of Uttar Pradesh shall focus on 3-pillars for promoting EV industry in the State, viz.

(1) Creation of charging infrastructure
(2) Faster EV adoption
(3) Manufacturing

The areas of interventions under each pillar shall be based on 4-success factors viz. affordability, convenience, technology and awareness.



The State Government shall emphasize creation of charging infrastructure in a phased manner to enable smooth transition of the existing transportation system to EV. The State Government shall induce demand of EV in the State by encouraging transition of public transportation to non-ICE based vehicles and promote faster adoption of EVs in the State, particularly in the cities and other urban conglomerates. Further, the State Government shall also promote supply of EVs by attracting investments for indigenious manufacturing of EV/ EV Components/ EV Battery and other related equipment.

2.5. Scope of policy

Given the above strategy, the policy shall include the following -

1) "Electric Vehicles (EVs)" means all automobiles using an electric motor that is driven by either batteries, ultra-capacitors, or fuel cells. This includes all 2-wheeler, 3-wheeler and 4-wheeler Strong Electric Vehicles (HEVs), Plug in Hybrid Electric Vehicles (PHEV), Battery Electric Vehicles (BEV), and Fuel Cell Electric Vehicle (FCEV).

2) "EV Components" means components of EV including Motor Controller, Electric Engine (motor) for EV, Regenerative Braking System, Drive System for EV/FCEV/SHEV, Batteries and Cells (Li-ion, hydrogen or other hi-tech cells) that can be used in EV/FCEV, Battery Management System (BMS), Electric Power Control Unit (EPCU), Battery Heating System, On-board Charger (OBC), Electric Traction Motors and controllers, EV Power Train Components, Components related to transmission mechanism, Traction battery pack, Low Voltage DC-DC Converter(LDC), Power inverter, Vehicle control unit (VCU), EV Charge Port, Fuel Cell Control Unit, Anode Recirculation Blower for FCEV, Hydrogen gas injector for Hydrogen Fuel cells, Humidifier/stack Bypass Valve, Stack-isolation and Control Valve for Hydrogen fuel cells.

3) "Battery" means all energy storage systems used for operating the defined EVs above. This includes Lithium-ion batteries, nickel metal hydride batteries, lead acid batteries, ultra-capacitors and even fuel cells (direct methanol, alkaline, phosphoric acid, molten carbonate, solid oxide and reversible fuel cells).

4) "Charging/Battery equipment" means any equipment that is exclusively used to charge the batteries of BEV/PHEV/SHEV. This equipment can be installed at existing fuel stations or separate charging or battery swapping stations.

Infrastructure and Industrial Development Department of Government of Uttar Pradesh shall be the "Nodal Department" for this Policy. The policy shall be applicable for the period of 5years from the date of notification, subject to any amendment made by the State Government from time to time.

With the notification of this policy, the UP Electric Vehicle Manufacturing and Mobility Policy 2019 notified vide IID6 Govt order No. 580/ 77-6-19-LC-02/ 18 dated 13th August 2019 shall lapse.

3. Promote creation of Charging Infrastructure

3.1. Initiatives

Experience in other cities across the globe indicates that the availability of charging infrastructure is a key driver of Electric Vehicle adoption. The objective of the policy shall be to create an enabling environment for the provision of public as well as private charging infrastructure. This includes provision of swapping facilities as well.

1) The State Government shall promote creation of **charging / swapping infrastructure in a grid of 3km X 3km** in cities and urban conglomerates as per Ministry of Housing & Urban Affairs, Government of India Guidelines on creation of Public Charging Infrastructure. **Development of Charging infrastructure shall be promoted every 25kms along Expressways/ Highways.**

2) The State Government shall **promote creation of charging / swapping facilities in public parking spaces, Metro stations, Bus depots/ Terminals, petrol pumps, Govt Buildings, Corporate Buildings, Educational/ Health Institutes, Shopping malls & other commercial places, Group Housing societies and RWAs, Gram Sabha land,** etc. The State Urban Development Department, Transport Department, Housing Department and Panchayati Raj Department shall facilitate in the identification of such locations and development of charging/ swapping facilities.

3) **State Government shall facilitate land to service providers** for setting up Charging facilities in the State.

   a. **Land to Govt Entities for setting up Charging Stations** shall be provided on lease for 10years at revenue sharing model @Re 1 per kWh as per Ministry of Power GoI under the Revised Standards & Guidelines for creation of charging infrastructure dated 14.01.2022 through the prescribed MoU as amended from time to time. Lease period, Revenue sharing rate & other prescribed parameter shall be updated time to time as per MoP guidelines.

   b. **Land to Private Entities for setting up Charging Stations** shall be provided on lease for 10years at similar revenue sharing model @Re 1 per kWh. Lease period, Revenue sharing rate & other prescribed parameter shall be updated time to time as per MoP guidelines. Selection of such entities shall be done through tender based on on the bidding parameter of minimum service charges, so that the consumers bear low cost of charging. Such Pvt Entities shall be required to follow MoP, MoHUA and any other guidelines as notified from time to time. Tender will be managed by respective Local Body/ Govt Agency providing land for creation of charging facility.

4) The **Urban Local Bodies shall take up parking policy reforms** in cities for developing public charging / swapping facilities in parking spaces, In the short term, local authorities may identify spaces for reservation in public parking for EV charging.

5) The State Government is coordinating with NITI Aayog and Asian Development Bank (ADB) in formulating a '**Comprehensive Electric Mobility Plan (CEMP)**' for Lucknow. This initiative shall be extended to all 17 Cities with Municipal Corporations, which may further be extended to other cities in the later phases with the help of Niti Aayog or any other institution.

a. Through these plans the State Government shall identify strategic routes and locations through geo-spatial analysis and other specifications for development of charging facilities to plan transitioning of the transportation system.

b. Through these plans, Urban Local Bodies/ Other Govt Agencies will be able to identify locations and land parcels for creation of charging infrastructure

c. Under the CEMP initiative, a portal shall be developed as one stop platform providing all information related to the progress of EV in these cities including on locations of charging stations, EV density, available schemes, etc. In future, the portal may be integrated with PM Gati Shakti portal.

6) Uttar Pradesh Electricity Regulatory Commission (UPERC) has already notified **Special Tariff category for EV Charging.** The State Government shall regularly coordinate with UPERC for rationalising the tariff rate from time to time for EV charging in the State.

7) DISCOMs shall ensure **fast-track electricity connections** to EV Battery charging/ swapping service providers and implement the EV tariff established by SERCs. DISCOMS shall also ensure that EV battery charging / swapping facilities are connected and are operating properly, preventing improper use of EV connections, managing the distribution network, and undertaking grid upgrades based on growth in load including from EV charging. In this context, the guidelines issued by GoI/ Niti Ayog from time to time shall be followed.

8) State Government shall allow **'Open Access'** at charging/ swapping station or swapping kiosk, having contract cumulative demand of 1MW & above.

9) Batteries that have reached their end of life shall have to be either reused or recycled. Lack of adequate reuse or recycling shall have a high environmental cost. EV batteries carry a risk of giving off toxic gases, if damaged during disposal. Therefore, following measures shall be taken by the State Government to prevent the pollution -

a. **Battery Recycling**: The State Government shall promote setting up of 'Collection centres' for end-of-life batteries at dealerships by EV/Battery manufacturers in consultation with UP Pollution Control Board (UPPCB) for Battery recycling at these centres

b. **Battery Disposal** : The State Government shall promote 'Battery disposal facilities' at Swapping/ Charging Stations

10) The State Government shall establish a ***'Working Group on Fast track development of Charging Infrastructure'*** under Urban Development Department with representatives from Housing Deptt, Energy Deptt (DISCOMs), Chief Town & Country Planner (CTCP), Transport Deptt, Industry Deptt and other relevant Govt Agencies & Local Bodies. The Working Group shall ensure smooth implementation of the model bye-laws and regulate the strategy as well as implementation of development of charging / swapping facilities in the State.

11) **Facilitation and Communication**

a. Invest UP shall provide a single platform for providing all facilitation and ensure inter-departmental coordination for processing applications for incentives and necessary approvals/ NOC/ clearances. It shall also report issues and status to the

Working Group on Fast Track Development of Charging Infrastructure through Industry Department.

b. Invest UP shall also coordinate with departments for regularly monitoring and updating status of Charging / Swapping Stations data and facilitate dashboarding of the information on Bureau of Energy Efficiency (BEE) portal for Charging facilities.

3.2. Key Definitions

1) "**Effective Date**" means date of notification of this policy

2) "**Effective Period**" means the 60 months period starting from the date of notification of this policy

3) "**Service units**" means any privately owned public charging station and/ or swapping station and/ or battery recycling service provider.

4) "**Eligible project**" means any service units (Charging/ swapping stations) as defined in this policy meeting the following criteria which shall be verified by relevant DISCOMs and Urban Local Body -

   a) Charging Stations i.e. any Privately-owned, DISCOM-owned and Investor-owned charging dedicated public charging station (including fast/ slow) that is used for charging any public/ private use EV or EV fleet and can be installed at independent homes, group residential buildings, offices, public places or dedicated parking land which can be self-operated or CPO-managed (Charged Point Operator Managed), with fixed capital investment of more than equal to INR 25 lakh (excluding land cost). The charging stations shall adhere to the norms laid by Ministry of Power (MoP), Ministry of Housing & Urban Affairs (MoHUA) and Department of Heavy Industry (DHI) and Govt of UP as amended from time to time.

   b) Swapping Stations i.e. service units providing battery swapping facility set up with Fixed Capital Investment of more than equal to INR 15 lakh (excluding land cost). The Swapping stations shall adhere to the guidelines and norms laid by Niti Aayog and/or Union Govt and and Govt of UP from time to time.

5) "**Fixed Capital Investment for service unit**" means investment made in building, civil works, charger, battery equipment, utilities, tools and other such assets (excluding land cost) as are required to provide battery charging/ swapping service, within eligible investment period. The cost of building and civil works shall not exceed more than 10% of fixed capital investment. This also includes building and equipment for setting up recyling facilities, battery collection centres and disposal facilities at the same premises of the charging/ swapping station.

6) "**Eligible Investment Period" (EIP)** means the period for completing investment. The period commencing from first date of investment (not in land) falling in the effective

period upto 5 years or till the date of commencement of commercial operations (admissible date), whichever is earlier shall be EIP for service units.

7) "**Eligible Fixed Capital Investment**" means the fixed Capital Investment as has been made by any project during the Eligible Investment Period of the policy.

8) "**Nodal Agency for Service Units**" means Invest UP

3.3. Fiscal incentives

The Policy shall strive to attract investments for setting up atleast 20 charging stations and 5 swapping stations per district during the policy period. With this intention, besides providing land on subsidized rates as per para 3.1(3) following incentives shall be provided:

Capital Subsidy to Service providers

1) Charging Stations shall be provided one time capital subsidy on eligible fixed capital investment for service providers at the rate of 20% subject to maximum INR 10 lakh per unit to 1st 2000 Charging Stations in the State

2) Swapping Stations shall be provided one time capital subsidy on eligible fixed capital investment for service providers at the rate of 20% upto max INR 5 lakh per unit to 1st 1000 Swap Stations in the State

NOTE: The incentive shall be provided only post commencement of commercial operations of applicant project (charging/ swapping station). Any individual investor/ enterprise/ company/ institution shall be provided the above subsidy for setting up maximum 100 charging/ swapping stations.

The First-cum-first-serve basis shall be determined by the projects which are being provided 'Sanction Letter' for incentives by the State Government under this policy.

3.4. Implementation framework

1) The applications for incentives by service providers shall be submitted to the Nodal Agency, i.e. Invest UP. The **Nodal Agency** shall administer the implementation of the scheme for service providers provided under the policy.

2) The Nodal Agency shall appoint a dedicated **Nodal Officer** for coordinating the review and examination of the application.

3) The Nodal Agency shall set up a **Policy Implementation Unit (PIU)** with adequately staffed outsourced professionals and consultants to support the Govt in managing the incentive applications and coordinating for NoC/ Clearances etc. headed by a designated Nodal Officer at the Nodal Agency. The Nodal Agency must also empanel Chartered Accountants/ Engineers and relevant technical support from UPPCL/ Housing Deptt/ Urban Development Deptt shall also be designated.

4) A **Scrutiny Committee** at CEO Invest UP shall be set up at the Nodal Agency. Relevant departments and agencies shall be invited to the committee for reviewing the application as per requirement.

5) The Nodal Agency will process and after necessary evaluation will put up the applications with clear recommendations through Addl Chief Secretary/ Principal Secretary, Infrastructure & Industrial Development Department, Government of Uttar Pradesh before the **Empowered Committee (EC).**

6) An **Empowered Committee (EC) under the Chairmanship of Infrastructure & Industrial Development Commissioner (IIDC)** shall be constituted with following as members:
   i. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, IIDD
   ii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Housing
   iii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Power (including representative from relevant DISCOM)
   iv. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Urban Development
   v. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, MSMED
   vi. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Finance
   vii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Law
   viii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Environment
   ix. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Transport
   x. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Planning
   xi. Chief Town & Country Planner (CTCP)
   xii. Secretary, IIDD- Member Secretary/ Convener

Representatives of the applicants will be invited in the meetings of the committee; however, procedure of sanction will not be hindered on account of non-attendance of applicant.

7) The Empowered Committee (EC) shall approve the applications for **issuance the 'Sanction Letter'**. On commencement of commercial operations, the Scrutiny Committee set up at the **Nodal Agency shall approve and disburse the admissible incentives** through online single window portal.

3.5. Basic Terms & conditions

1) Projects availing a particular incentive under this policy will not be eligible to avail incentives under any other State Government policy. All incentives specified in this policy may be availed in addition to incentives available under any Government of India scheme/policy.

2) In case of any clarity required on interpretation of the policy, the same shall be done at the level of the Empowered Committee (EC) as defined in para 3.2(6).

3) Further, in case of any change required in the core principles, structure and overall framework of the policy, including targets and limits defined for incentives for charging service providers, shall be done on the recommendation of the High level Empowered EV Committee (HLEEVC) under the chairmanship of Chief Secretary defined as per Para 5.4(6)(c) and approval of Hon'ble Chief Minister.

4) Detailed procedures, forms and other conditions shall be notified through a separate Government order.

4. Promote faster transition/ adoption of EV

4.1. Initiatives

Along side creating supporting infrastructure in the State for EVs, the State Government shall strive to promote faster transition of existing ICE based transportation system to EV by encouraging adoption of EVs.

1) The State Government is coordinating with NITI Aayog and Asian Development Bank (ADB) in formulating a **'Comprehensive Electric Mobility Plan (CEMP)'** for Lucknow. This initiative shall be extended to all 17 Cities with Municipal Corporations, which may further be extended to other cities in the later phases with the help of Niti Aayog or any other institution. These plans shall shall help the State Government in formulating EV adoption and transition strategy and provide the following -
   a. Define targets for transition and adoption in all EV segments for the subject cities
   b. Identify green routes in these cities & suitable peri urban areas for promoting EV

   Accordingly, the State Government shall endeavour to attain 100% transition of public transportation to EV in these cities by 2030
2) State Govt will **promote transition of public transportation** to EV in other urban and rural areas as well. For this, **Green routes** shall be identified in each district (other than 17 Cities with Municipal Corporations) by 2025 and ensure E-buses on each of these select routes
3) The State Government shall target 100% **transition of Govt vehicles** (for official use) to EV by 2030. For this, State Departments and their agencies shall be encouraged to procure EV without tender basis on nomination basis from Govt Entities such as Rajasthan Electronics Instruments Ltd (REIL), Energy of Efficiency Services Ltd (EESL) etc. Towards this, the State Government shall also rationalise the upper ceiling defined for purchasing vehicles for Govt use from time to time.
4) The State Government shall **encourage the State Govt Employees to purchase EV** through 'Vehicle Advances' provided to them.
5) The State Government shall **promote retro-fitted EVs** in the State with certified technology (ARAI/ ICAI or any other). Towards this, separate guidelines and its implementation shall be issued and managed by State Transport Department.
6) The State Government understands the importance of **awareness to promote faster adoption EVs** in the State. Therefore, the State Government shall use multiple drivers to spread awareness and collaborate with the Central Government for Go-Electric Campaign to create awareness amongst people on need for reducing emissions.

4.2. Key Definitions

1) **"Buyers"** mean buyers of Electric Vehicles (EVs) purchasing and registering any segment of Electric Vehicle meeting the same specifications of performance and efficiency as per Annexure-II of FAME-II scheme notification dated 28th March 2019

issued for FAME-II Scheme order dated 8th March 2019, F. No 1(1)/2019 AEI and any amendments thereafter in the State. Buyers will also include individual vehicle purchasers or aggregators (e.g., food delivery, e-commerce logistics providers, couriers) or fleet operators (including Leasing Companies, at Corporates/ Hotels/ other operators)

2) **"Dealers"** mean vendors of Electric Vehicles (EVs) registered in the State selling EVs meeting the same specifications of performance and efficiency as per as per Annexure-II of FAME-II scheme notification dated 28th March 2019 issued for FAME-II Scheme order dated 8th March 2019, F. No 1(1)/2019 AEI and any amendments thereafter in the State.

3) **"Nodal Agency for EV Adoption"** means State Transport Department or or any agency nominated by the State Transport Department

4.3. Fiscal Incentives

1) **Registration Fees & Road Tax exemption** to buyers -

   a) At the rate of 100% on any EV purchased & registered in UP over a period of 3years from policy notification

   b) At the rate of 100% on any EV manufactured, purchased & registered in UP in the 4th & 5th year of policy period

2) **Purchase Subsidy as early bird incentives** shall be provided to buyers (one time) through dealers over a period of 1 year from date of notification specifically done for this subsidy scheme at following rates in defined segments -

   a) 2-Wheeler EV: @15% of ex-factory cost upto Rs 5000 per vehicle subject to maximum budget outlay of Rs 100 Cr to maximum of 2lac EVs

   b) 3-Wheeler EV: @15% of ex-factory cost upto Rs 12000 per vehicle subject to maximum budget outlay of Rs 60 Cr to maximum of 50000 EVs

   c) 4-Wheeler EV: @15% of ex-factory cost upto Rs 1 lakh per vehicle subject to maximum budget outlay of Rs 250 Cr to maximum of 25000 EVs

   d) E-Buses (Non-Govt, i.e. School buses, ambulances, etc.): @15% of ex-factory cost upto Rs 20 lakh per vehicle subject to maximum budget outlay of Rs 80 Cr to maximum of 400 E-Buses

   e) E-Goods Carriers: @10% of ex-factory cost upto Rs 1,00,000 per vehicle subject to maximum budget outlay of Rs 10 Cr to maximum of 1000 E-Goods Carriers

NOTE:

i. Individual 'buyers' shall be allowed to avail the purchase subsidy only on purchase of single item of 2W or 3W or 4W or E-Buses or E-Goods Carrier.

ii. Aggregator/ Fleet operator 'buyers' shall be allowed to avail the same purchase subsidy on purchase of maximum 10 items of 2W or 3W or 4W and 5 items of E-Bus or E-Goods Carriers

iii. Purchase subsidy shall be allowed only one time to any buyer during the effective period of this scheme. The admissible 'purchase subsidy' shall be paid as

reimbursement through direct online transfer to the buyer after verification through the dealer.

iv. In any case where buyer purchases EV without battery, only 50% of the admissible purchase subsidy shall be provided to the buyer

4.4. Implementation Framework

1) All adoption related incentives to buyers/ dealers shall be processed and disbursed through a single platform by the designated Nodal Agency for EV Adoption, i.e. Transport Department, GoUP.
2) Detailed implementation rules and relevant government orders shall be notified by the Transport Department, GoUP

4.5. Basic Terms & conditions

1) Buyers/ Dealers availing a particular incentive under this policy will not be eligible to avail incentives under any other State Government policy. All incentives specified in this policy may be availed in addition to incentives available under any Government of India scheme/policy.
2) In case of any clarity required on interpretation of the policy, shall be done on the recommendation of the Empowered Committee (EC) as defined in Para 3.4.(6)
3) Further, in case of any change required in the core principles, structure and overall framework of the policy, including targets and limits defined for incentives for adoption, shall be done on the recommendation of the High level Empowered EV Committee (HLEEVC) under the chairmanship of Chief Secretary defined as per Para 5.4(6)(c) and approval of Hon'ble Chief Minister.

5. Promote manufacturing

5.1. Initiatives

On the supply side, the State Government aims at attracting investments for indigenised manufacturing of EV, EV Battery, Charging equipments and other related components and equipments in the value chain for large scale job creation in the State.

1) **Promote EV Clusters:** The State Government through the policy aims at attracting big ticket private investments to develop EV clusters with global standard infrastructure. The cluster shall cater to EV & EV Battery and related component manufacturing. Such clusters shall have anchor effect in the region where there are developed. Uttar Pradesh has India's largest MSME base across the value chain in automobile manufacturing and battery manufacturing, thereby providing vast opportunities to the OEMs to set up anchor projects and reduce the cost of manufacturing EVs in the State. Common facilities for design, prototyping, and testing to all units in the same

cluster shall be promoted. Also, State Government shall ensure external infrastructure like roads, power, and water and drainage, waste management etc. for the industry in these parks.

2) **Higher initial impetus on battery manufacturing:** Unlocking the State's advantage in the battery manufacturing value chain, the State Government shall rigourously attract mega investments in EV Battery manufacturing at the initial stage. This will reduce the cost of manufacturing EV in UP and also create volume of job opportunities in the State. For this, higher subsidies shall be provided to premium investments in battery manufacturing.

3) **Tech Assistance** : Uttar Pradesh wants to be the hub not only for manufacturing of EV but also for R&D focusing on next generation of battery management systems, drivetrain components, battery chemistries, fuel cell systems and intelligent transportation systems. Therefore, the State Government shall encourage the OEMs to develop R&D and testing facilities for EV/ EV battery.

4) **Land Bank:** The State Government shall prepare a shelf of land bank including red-category land in consultation with Industrial Development Authorities and Development Authorities for the potential investors in EV industry in the State. State Government shall promote development of adequate basic infrastructure such as roads, power, water and drainage around these identified land parcels.

5) **Single Window:** The policy is aimed at creating conducive business friendly environment in the State by ensuring simplification of procedures, timely clearances benchmarked with the best and responsive facilitation services. Investors in EV industry shall be facilitated with time bound single window online clearances/ NoC/ Approvals through Nivesh Mitra.

5.2. Key definitions

1) **"Admissibility date"** means the date to be used for drawl of incentives under this policy. It is the date on which the project has commenced the commercial production; It is clarified that only such eligible projects which have come into commercial production after the effective date shall be eligible for benefits

2) **"Effective Date"** means date of notification of this policy

3) **"Effective Period"** means the 60 months period starting from the date of notification of this policy

4) **"Manufacturing units"** means any Electric Vehicle manufacturing units, EV component manufacturing units, Charging/ Battery equipment manufacturing units and Battery manufacturing units.

5) **"Eligible project"** means any manufacturing units as defined in this policy meeting the following criteria -

   a. **Integrated EV Project** means any project manufacturing atleast any two of these: EV manufacturing and/or EV Battery and/or EV/ EV battery Component and/or Testing & R&D Facilities and having an eligible fixed capital investment of

more than equal to INR 3000 Crores. The project can be set up by a company or group of companies or consortium of companies.

b. **Ultra-Mega Battery Project** i.e. any Battery 'manufacturing unit' as defined in this policy having minimum eligible Fixed Capital Investment of more than equal to INR 1500 Crores and minimum production capacity of 1 GwH.

c. **Mega Project** -

   i. **Mega EV project** i.e. any EV or EV component 'manufacturing unit' with a eligible fixed capital investment of more than equal to Rs 500 Crores

   ii. **Mega EV Battery Project** i.e. any EV Battery or component 'manufacturing unit' with a eligible fixed capital investment of more than equal to Rs 300 Crores

d. **Large Project** -

   i. **Large EV Project** i.e. any EV or EV component 'manufacturing unit' with eligible fixed capital investment of more than the upper limit of investment for Medium enterprises (as per MSMED Act 2020 or as amended by GoI from time to time) but less than the limit defined for Mega Project in this policy, i.e. Rs 500 Crores

   ii. **Large EV Battery Project** i.e. any EV Battery or component 'manufacturing unit' with eligible fixed capital investment of more than the upper limit of investment for Medium enterprises (as per MSMED Act 2020 or as amended by GoI from time to time) but less than the limit defined for Mega Project in this policy, i.e. Rs 300 Crores

e. **MSME Projects** i.e. any 'manufacturing unit' with fixed capital investment in Plant & Machinery as per the classification of MSMED Act 2020 (or as amended by GoI from time to time).

6) **"Fixed Capital Investment for manufacturing unit"** means the investment made in land, building, plant and machinery, utilities, tools, infrastructure and equipment and other such assets as are required to manufacture the end product within eligible investment period, including the following costs -

A	Land	The actual purchase price as per the registered document of the land shall be considered as the cost of land for the project (excluding Stamp duty & registration fees paid). In case, the land is allotted by U.P. State Industrial Development Corporation (UPSIDA) or any other State Govt Agency, the actual allotment price paid shall be considered as the cost of land (excluding Stamp duty & registration fees paid). A maximum of 10% of total "fixed capital investment" will be taken into account as the "Land" component of capital investment.
B	Building	Building means a new building constructed for the project, including administrative building. The cost of new buildings constructed for

		installation of plant and machinery, research & development activities, in-house testing facilities, storage facilities, and other buildings related to the manufacturing process, shall be considered as per the actual expenditure incurred. A maximum of 10% of total "capital investment" will be taken into account as the "Building" component of capital investment.
C	Other construction	Other construction means construction such as compound wall and gates, security cabins, internal roads, bore well, water tanks, internal pipeline network for water and gas, and other related constructions.
D	Plant & Machinery	Plant and machinery means any new indigenous/imported plant and machinery, utilities, including cost of transportation, foundation, erection, installation and electrification. The electrification cost will include the cost of sub-station and transformer. Such other tools and equipment, which are helpful for production, shall also be included. Plant and Machinery may also include: 1. Plant for generation of non-conventional energy. 2. Vehicles used for transportation only within the premises of the industrial unit, and material handling equipment used exclusively in transporting goods within such premises. 3. Plant for captive power generation for self use 4. Plant for pollution control measures 5. Plant for waste management (including Battery disposal/ recycling/ material recovery facility/ water treatment) 6. Testing facilities (including battery testing)
E	Infrastructure facilities	Such new roads, sewer lines, water drainage, power lines, infrastructure (including such other facilities essential for operation of unit), which link the enterprise's premises with the main infrastructure trunk lines.

7) **"Eligible Investment Period"** (EIP) means the period for completing investment.

   a. **For MSME Projects** - The EIP shall be the period commencing from first date of investment falling in the effective period upto 3 years or till the date of commencement of commercial operations (admissible date), whichever is earlier

   b. **For Large Projects** - The EIP shall be the period commencing from first date of investment falling in the effective period upto 4 years or till the date of commencement of commercial operations (admissible date), whichever is earlier

   c. **For Mega Projects** - The EIP shall be the period commencing from first date of investment falling in the effective period upto 5 years or till the date of commencement of commercial operations (admissible date), whichever is earlier

   d. **For Ultra Mega Battery/ Integrated EV Project** - The EIP shall be the period commencing from first date of investment falling in the effective period upto 7

years or till the date of commencement of commercial operations (admissible date), whichever is earlier

Note:

i. Such cases will also be covered under Capital Investment in which the Date of Commencement of Investment is within the period immediately preceding 3 years from the Effective Date (for all categories of projects) subject to the condition that commercial production in such cases commences after the Effective Date and at least 80% of the Capital Investment should have been made after the Effective Date. However, the investment made in the Land component of Capital Investment even prior to the period immediately preceding 3 years from the Effective Date will also be allowed for the purpose of calculating Capital Investment. The value of such investment in land shall be considered on the book value at the time of purchase of the land and any revaluation of the land done after that will not be considered.

ii. Phased investment: Projects making Phased Investment will be eligible to avail incentives under this Policy provided such applications are received prior to the date of commencement of commercial operations of the first phase. In such cases, the relevant incentives will be disbursed post attainment of the Threshold Investment and post commencement of commercial production. The unit will be eligible for relevant incremental incentive on the additional Eligible Capital Investment; however, the Eligible Investment Period will remain the same.

8) **"Eligible Fixed Capital Investment"** means the Capital Investment as has been made by any project in its Eligible Investment Period after the Effective Date of the policy. In case, the Capital Investment by any project has started prior to the Effective Date, at least 80% of such Capital Investment should be made after the Effective Date of the Policy and the same Capital Investment will be considered as the Eligible Capital Investment for determining admissible incentives. However, for deciding the Project, category of investment (MSME/ Large/ Mega/ Ultra Mega/ Intergrated Project), the Capital Investment in the Eligible Investment Period, as enumerated, will be considered.

9) **"Nodal Agency"** for manufacturing means Invest UP

5.3. Fiscal incentives

1) **Capital subsidy** shall be provided on Base Capital Subsidy multipied by Gross Capacity Utilisation Multiple (GCM).

1.1. The Base Capital Subsidy shall be provided on following rates -

a) 1st two Integrated EV Project and 1st two Ultra Mega Battery Project each as defined in the policy shall be provided capital subsidy at the rate of 30% of eligible fixed capital investment subject to max INR 1000 Cr per project to be provided over a period of 20years in equal annual instalments

b) 1st five Mega EV Project and 1st five Mega Battery Project each as defined in the policy shall be provided capital subsidy at the rate of 20% of eligible fixed capital investment subject to max INR 500 Cr per project to be provided over a period of 10years in equal annual instalments

c) Large EV Project and Large Battery Project as defined in the policy shall be provided capital subsidy at the rate of 18% of eligible fixed capital investment subject to max INR 90 Cr per project to be provided over a period of 10years in equal annual instalments

d) MSME Projects as defined in the policy shall be provided capital subsidy at the rate of 10% of eligible fixed capital investment subject to max INR 5 Cr per project to be provided over a period of 2years in equal annual instalments

1.2. The Gross Capacity Utilisation Multiple (GCM) has been introduced in the policy to ensure that optimal utilisation of the installed capacity is done by the beneficiaries of this Policy. The GCM shall be considered as 1 for first year provided the capacity utilization for the unit is 40% of the installed capacity. For the subsequent years GCM shall be considered as 1, provided the peak capacity utilisation of that year is 75% or more of the installed capacity.

a) Accordingly, the maximum GCM value shall be '1'

b) In case the peak capacity utilisation is less than 75%, the GCM shall be proportionately reduced as per the given formula -

GCM = Minimum of (75%, Peak Capacity Utilisation of the considered year)/75%

c) If the Peak Capacity Utilisation is less than or equal to 10% of installed capacity, the GCM will be 0

d) In case of Phased Investment, the GCM for the first year after each phase will be considered 1 for the additional investment done, if the capacity utilisation is at least 40% of the additional capacity installed in that phase.

e) In the subsequent years, the GCM will be 1 if the total capacity utilisation of the unit is 75% of total installed capacity and if below, the GCM will be proportionately reduced

f) The Capital Subsidy that is reduced due to a GCM of below 1 in a particular year will not be carried forward to subsequent years

Other calculation details shall be clarified in a separate Government order notified for implementation of the manufacturing incentives defined under this policy.

Note:

i. The subsidy under all categories shall be subject to annual ceiling of INR 50 Cr.

ii. If the total admissible subsidy could not be disbursed within the maximum period defined for each category here, due to the upper ceiling of INR 50 Cr per annum, the subsidy period will be extended further maximum upto 10 years additionally subject to the condition that annual ceiling will remain INR 50 Cr per annum during additional period also.

2) **Stamp Duty reimbursement** on purchase/ lease of land shall be provided post commencement of commercial production at following rates -

   a) 100% to Integrated EV Project & Ultra Mega Battery project anywhere in UP

   b) 100% in Poorvanchal & Bundelkhand region, 75% in Madhyanchal & Paschimanchal (except GHZ & GBN district) and 50% in GBN & GHZ district to Mega/ Large/ MSME projects as defined in the policy

3) **Other incentives** -

   a) **Quality certification charges reimbursement** shall be provided one time at the rate of 50% of fees paid for obtaining certification upto max INR 10 lakhs per unit to Large and MSME EV/ Battery projects

   b) **Patent registration fees reimbursement** shall be provided one time at the rate of 75% of cost/expenditure incurred upto maximum INR 50000 for acquiring domestic patent and upto INR 2 lakh for acquiring international patent to Large and MSME EV/ Battery projects

   c) **Skill development incentive** as reimbursement of stipend shall be provided one time at the rate of INR 5,000 per employee per year to a maximum of first 50 employees to all defined manufacturing projects

NOTE:

1) All incentives shall be provided only post commencement of commercial production; Sum of all fiscal incentives shall not exceed 100% of FCI for manufacturing projects.

2) The First-cum-first-serve basis shall be determined by the projects which are being provided 'Letter of Comfort' for incentives by the State Government under this policy.

5.4. Implementation framework

1) The applications for incentives by manufacturers shall be submitted to the Nodal Agency, i.e. Invest UP. The Nodal Agency shall administer the implementation of the scheme for manufacturers provided under the policy.

2) The Nodal Agency shall appoint a dedicated Nodal Officer for coordinating the review and examination of the application.

3) The Nodal Agency shall set up a Policy Implementation Unit (PIU) with adequately staffed with outsourced professionals and consultants to support the Govt in managing the Applications and Single Window operations headed by a designated Nodal Officer at the Nodal Agency. The Nodal Agency must also empanel Chartered Accountants/ Engineers.

4) Process for MSME applications -

   a) The MSME applications shall be sent to Dy. Comissioner Industries, District Industries & Enterprise Promotion Centre of the relevant district where the project

is being proposed for review and verification. The Nodal Agency shall only monitor the status and progress of MSME applications.

b) The MSME applications shall be process and scrutinize the concerned Dy. Commissioner, Industries, District Industries & Enterprise Promotion Centre with the help of officer/officials of concerned District Industries & Enterprise Promotion Centre and shall recommend through the concerned Joint Commissioner Industries (JCI) to the Sanctioning Committee.

c) A Sanctioning Committee under the Chairmanship of concerned Divisional Commissioner shall be constituted with following as members:

   i. ADM (F&R) (of concerned district)
   ii. Dy. Director/AIG/DIG, Stamps
   iii. Dy. Commissioner, Industries, District Industries & Enterprise Promotion Centre (of concerned district)
   iv. Regional Officer, UPPCB
   v. Representatives of the departments from whom the benefits have been requested
   vi. JCI-Convener

Representatives of the applicants will be invited in the meetings of the committee; however procedure of sanction will not be hindered on account of non-attendance of applicant.

d) Upon sanction, a formal 'Sanction Letter' will be issued in the prescribed format with respect to the benefits by concerned JCI. For disbursement, the proposal shall be put up before Sanctioning Committee through JCI (Convener) and thereafter disbursement of various benefits shall be done by the Dy. Commissioner, Industries, District Industries & Enterprise Promotion Centre in the manner prescribed by Industrial Development Department, Govt. of U.P. through online incentive management single window system.

5) <u>Process for Large projects -</u>

a) A Scrutiny Committee shall be set up with CEO Invest UP level. Relevant departments and agencies shall be invited to the committee for reviewing the application as per requirement.

b) The Nodal Agency will process and after necessary evaluation will put up the applications with clear recommendations through Addl Chief Secretary, IIDD Government of Uttar Pradesh before the Empowered Committee (EC) as defined in Para 3.4.(6) of this policy.

c) After the recommendations of the Empowered Committee, the proposals for issuing the 'Letter of Comfort' as well as the disbursal of the benefits will be presented for final approval to the Hon'ble Industry Minister, Government of Uttar Pradesh. The Nodal Agency shall disburse the sanctioned benefits, in the manner prescribed by Industrial Development Department, Govt. of U.P. through online single window incentive management system.

6) <u>Process for Mega/ Ultra Mega projects and Integrated project-</u>

a) A Scrutiny Committee at Infrastructure & Industrial Development Commissioner (IIDC), Government of Uttar Pradesh shall be set up with CEO Invest UP as Member & Convenor. Relevant departments and agencies shall be invited to the committee for reviewing the application as per requirement.

b) The Nodal Agency will process and after necessary evaluation will put up the applications with clear recommendations before the High Level Empowered EV Committee (HLEEVC).

c) A High Level Empowered EV Committee (HLEEVC) under the Chairmanship of Hon'ble Chief Secretary shall be constituted with following as members:

i. Infrastructure & Industrial Development Commissioner (IIDC)
ii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, IIDD
iii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, Power
iv. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, Stamp & Registration
v. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, MSMED
vi. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, Finance Deptt
vii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, Law Deptt
viii. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, Transport
ix. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary, Environment
x. Additional Chief Secretary/ Principal Secretary/ Secretary, Planning
xi. Secretary, IIDD- Member Secretary/ Convener

Representatives of the applicants will be invited in the meetings of the committee; however, procedure of sanction will not be hindered on account of non-attendance of applicant.

d) After the recommendations of the High Level Empowered EV Committee (HLEEVC), the proposals for issuing the 'Letter of Comfort' as well as the disbursal of the benefits will be presented for final approval to the Hon'ble Cabinet, Government of Uttar Pradesh. The Nodal Agency shall disburse the sanctioned benefits, in the manner prescribed by Industrial Development Department, Govt. of U.P through online incentive management single window system.

7) Besides the above, the High Level Empowered EV Committee (HLEEVC) shall be responsible for recommending the following -

a) Monitor implementation of provisions (fiscal/ non fiscal)
b) Review and supervise the progress of this policy
c) Support designated Nodal Agencies as & when required
d) Coordinate with various GoI agencies & relevant State Deptts as & when required for implementation of policy
e) Convene review & consultative meetings with relevant stakeholders from time to time
f) Deliberate agenda for issuing Government orders/ clarifications/ notifications/ amendments as & when required for implementing this policy from time to time
g) Coordinate for setting up EV Centre of Excellence

5.5. Basic Terms & conditions.

1) Projects availing a particular incentive under this policy will not be eligible to avail incentives under any other State Government policy. All incentives specified in this policy may be availed in addition to incentives available under any Government of India scheme/policy.

2) In case of any clarity required on interpretation of the policy, the same shall be done at the level of the Empowered Committee (EC) as defined in para 3.2(6).

3) Further, in case of any change required in the core principles, structure and overall framework of the policy, including targets and limits defined for incentives for charging service providers, shall be done on the recommendation of the High level Empowered EV Committee (HLEEVC) under the chairmanship of Chief Secretary defined as per Para 5.4(6)(c) and approval of Hon'ble Chief Minister.

4) Detailed procedures, forms and other conditions shall be notified through a separate Government order.

6. Ecosystem Support

The State Government shall promote establishment of Centres of Excellence (CoEs) in the State. Government organizations / PSUs/ Pvt companies shall be encouraged to set up Centres of Excellence (CoE) in the field of EV/ Battery / Charging to facilitate R&D, testing, technology acquisition and other facilities to support the EV ecosystem, including non-fossil fuel based mobility solutions. Such Centres shall focus on the design & use of EVs, improving the usage and efficiency of EVs and charging equipment.

Five such CoEs shall be incentivized with a 50% grant of project cost up to INR 10 crores each. This grant shall be released over a period of 5years. On the recommendation of Invest UP or Transport Department or any other State Department/ Agency, the sanction and disbursal of the incentives to such CoEs shall be reviewed and recommended by the High level Empowered EV Committee (HLEEVC) on the approval of Hon'ble Chief Minister.

****