



北方邦电动汽车制造
2019 年流动政策

DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA



北方邦电动汽车制造

2019 年流动政策

背景

电动汽车在全球范围内广泛赢得市场。由于高压和化石燃料的快速耗尽,电动汽车已成为减少交通对环境和气候变化影响的必要条件。2016年11月执行的《巴黎协定》规定限制二氧化碳排放,以控制全球变暖和气候变化的威胁。汽车行业电气化旨在通过交通系统脱碳来实现既定目标。

印度汽车工业是世界上增长最快的工业之一,该行业有望推动制造业的进一步增长,推动国家经济增长。由于目前汽车工业在很大程度上造成了污染,因此政府正在为此推动电动汽车。

2018年,全球电动汽车保有量从上一年度的200万辆突破510万辆,新电动汽车销量几乎翻了一番。随着电动汽车的快速发展,私人和公共充电基础设施不断扩大。全球公共充电基础设施的年增长率高于电动汽车保有量增长率。

印度的电动汽车市场规模预计将非常巨大,预计到2020年将达到约80拉克,到2030年将达到约5千万拉克。锂电池的价格正在迅速下降,从而使电动汽车变得更便宜。预计到2022年,印度电动汽车存储机会(以GW为单位)将以复合年增长率44%增长。

FICCI和落基山研究所最近发布的一份报告估计,到2030年,印度向共享、电动和互联出行的转变将有助于节省高达200万印度卢比的石油进口费用,并减少近1十亿吨二氧化碳排放。该报告进一步指出,预计到2027年,印度四轮电动汽车的销量将超过内燃机(ICE)。

为了促进印度混合动力和电动汽车的制造,印度政府根据国家电动汽车任务计划(NEMMP)于2015年启动了印度(混合动力和)电动汽车更快采用和制造(FAME计划)旨在在该国推广环保车辆。它制定了一个雄心勃勃的目标,即从2020年起印度混合动力和电动汽车销量同比增长6-700万辆

,从而在电动汽车领域创造广泛的机会

¹ NITI lyog 和 RMI 分析, 实现印度向电动汽车的过渡”, 2017年11月。请参阅https://www.rmi.org/wp-content/uploads/2017/11/report_electric_mobility_india_FICCI_RMI.pdf

² Enincon 研究,IESA。请参阅https://enincon.com/wp-content/uploads/2017/07/Flyer-EV-Market-in-India_enincon.pdf 请参阅<http://ficci.in/>

³ [PressRelease/2938/ficci-press-nov20-smart2 .pdf](https://www.pib.gov.in/PressRelease/2938/ficci-press-nov20-smart2.pdf)新闻稿:重工业和公共企业部,请

⁴ 参阅

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

制造业。为了扩展该计划,印度政府提出了 FAME II,并启动了国家电动汽车和电池存储使命。

印度汽车工业2019年4月至3月共生产了近3092万辆汽车,包括乘用车、商用车、三轮车、两轮车,较2018年4月至3月的2909万辆增长了6.26%,成为世界第四大汽车工业。较去年同期。2013-18财年,国内汽车产量复合年增长率为7.08%。

印度也是重要的汽车出口国,4月至3月汽车出口增长15.54%,目前该国也有望成为世界第三大汽车生产国。印度政府决心对这一庞大行业进行转型,遏制汽车工业的污染排放,并计划到2030年转向100%混合动力或电动汽车。

1. 北方邦优势

由于北方邦是该国最大的消费基地,该邦的电动汽车市场必将蓬勃发展。北方邦是该国第四大经济体,占该国GDP的近8%。北方邦是制造业排名前5的州之一,拥有最多的中小微企业单位,在汽车行业拥有稳固的立足点。

1.1. 支持基础设施

该州地理位置优越,位于黄金四边形沿线,与主要的国内和国际机场相连。东部专用货运走廊(EDFC)57%的集水区经过UP并连接该国东部地区。同样,西部专用货运走廊(WDFC)8.5%的服务区域属于UP。尽管如此,即将建成的杰瓦尔国际机场将成为印度北部最大的国际机场。

现有的亚穆纳高速公路和阿格拉-勒克瑙高速公路被称为“高速公路州”,将国家首都辖区与州首府连接起来。为了增加这一优势,Poorvanchal高速公路、Bundelkhand高速公路即将建成,以确保与印度东部和中部的无缝连接。连接阿拉哈巴德和霍尔迪亚海港的NW 1水道是连接国家出口枢纽和东部港口的独特项目。凭借现有强大的物流基础设施,北方邦正在诺伊达、博拉基和瓦拉纳西建立多式联运物流/运输枢纽。

1.2. 庞大的市场基础

该邦拥有印度近16.5%的人口,是汽车工业前景广阔的市场。该邦在印度登记的车辆数量中排名第三,占印度登记车辆总数的10.3%(2012年)。2010年至2015年间,该州车辆登记量增长了近81%⁵

⁵ 机动车辆 - Stascs 截至2015年3月31日,道路、运输和公路部。

机动车辆的需求可以很容易地通过数量来衡量。该州授权驾驶员的注册。2015年该州交通部门颁发的授权驾驶执照数量近139万张

, 这使得

它是该国最大的消费群之一。

随着中产阶级的不断壮大,印度的汽车工业必将成为印度经济中最大的部门。34%的印度人居住在城市地区,印度正在快速城市化。城市人口十年增长率近31% (2001-

11)。北方邦拥有4440万城市人口,占印度城市总人口的近12%。北方邦的城市人口占该邦总人口的比例很高,达到22.27% (2011年人口普查),并且还在持续上升。

由于电动汽车的运行成本低至每公里1印度卢比,而汽油车的运行成本约为每公里5.5印度卢比,这对电动汽车车主来说显示出良好的运行经济性。

鉴于促进电动汽车流动性的过渡进程,北方邦是第三个注册的电动汽车,数量达到13.9万辆⁸。

FAME计划的最大受益者(2019年)⁷,并且拥有最高的

该州首府勒克瑙是印度政府FAME印度计划⁹确定的多式联运电动公共交通试点项目的10个城市之一。

该州的电动人力车市场已经蓬勃发展,并将在2-2年内过渡到电动汽车
两轮车、四轮车,特别是公共交通领域将逐渐出现。

1.3.重点投资区

NCR地区的工业走廊,包括诺伊达工业区、大诺伊达工业区和亚穆纳高速公路工业区以及州首府勒克瑙是北方邦汽车工业增长的主要贡献者。

北方邦占有NCR汽车及汽车零部件制造中心集群的相当一部分¹⁰

,大诺伊达拥有印度雅马哈汽车、印度本田西尔汽车、纽荷兰农业/中国等制造商,勒克瑙拥有塔塔汽车等制造商。2016年,塔塔汽车推出了混合动力电动客车,其模块是在其勒克瑙工厂设计的。

此外,由于汽车行业拥有大型中小企业制造基地,坎普尔、勒克瑙、诺伊达、加济阿巴德、阿里格尔、阿格拉、密拉特、占西等也是投资区。该邦其他涉及电池制造的地区位于大诺伊达、加济阿巴德、法塔赫布尔、坎普尔、勒克瑙、戈勒克布尔等。

⁶ 从<http://uptransport.co.in/license.aspx> FAME 仪表板<http://>

⁷ www.fame-india.gov.in/#访问的数据 (访问日期:2018年1月1日)

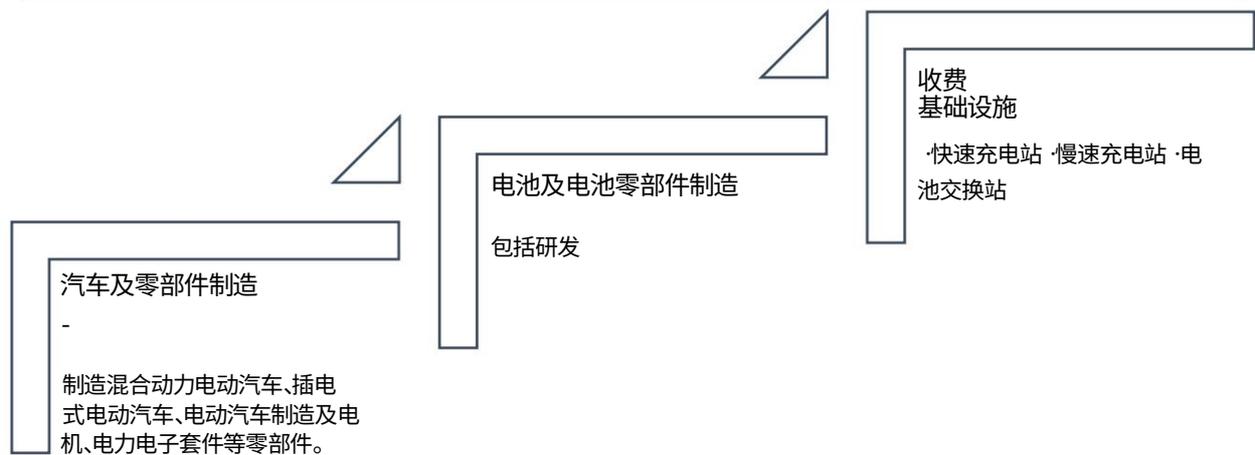
⁸ 对 Lok Sabha Queson 的回应,2019年7月新闻稿:

⁹ 重工业和公共企业部,请参阅

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

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

1.4.关键机会



2. 关于政策

为此,《2018年北方邦电动汽车制造和出行政策》提供了有吸引力的财政和非财政政策,以吸引投资以促进该州的电动出行。该政策还促进该州尽早采用电动汽车并创造该行业的需求。因此,该政策包含3个组成部分:-

- (1) 制造
- (2) 充电基础设施
- (3) 创造需求。

该政策是对2017年UP工业投资和就业促进政策(UP IIEP)的补充。除了基础设施和工业发展部门外,交通运输部门、电力部门和城市发展部门在该政策的实施中发挥着关键作用。

2.1.政策目标·促进州内电动汽车的采

用,以在州内创造更绿色的环境。·将北方邦打造为吸引投资的首选目的地

电动汽车(EV)制造。

- 从电动汽车供给侧和需求侧创造就业机会。·为从内燃机(IC)发动机向电动汽车(EV)的转变创造有利的环境。·鼓励使用混合动力电动汽车(HEV)和插电式电动汽车(PEV)

在过渡阶段。

- 发展人力资本并增强电力能力以满足需求
该州推动电动汽车发展的行业
- 开发一个强大且可持续的电池管理生态系统,对
从生产阶段到废弃阶段

2.2.政策目标

1. 未来 5 年内在电动交通生态系统中吸引超过 4000 亿印度卢比的投资,创造 5 万人的就业潜力
2. 推出 1000 辆电动公交车 (BEV/FCEV),并在已确定的绿色路线上实现 70% 的电动公共交通到 2030 年,在已确定的 10 个电动城市中实现这一目标。
3. 到2024年,淘汰所有传统商用车队和物流车辆,并在已确定的10个电动城市和2030年所有城市实现货物运输电动化率达到50%。
4. 到 2024 年,所有车辆领域合计推出近 100 万辆电动汽车。
- 5.引进至少5GWh高密度储能装置制造单位
未来 5 年内实现平稳电动出行的容量 6. 到 2024 年建立近 20 万个慢充和快充交换站

2.3.定义

- 2.3.1.电动汽车 (EV)是指所有使用由电池、超级电容器或燃料电池驱动的电动机的汽车。这包括所有两轮、三轮和四轮混合动力电动汽车 (HEV)、插电式电动汽车 (PHEV)、电池电动汽车 (BEV) 和燃料电池电动汽车 (FCEV)。
- 2.3.2.电动汽车电池是指上述定义的电动汽车中使用的所有储能系统。这包括锂离子电池、镍氢电池、铅酸电池、超级电容器甚至燃料电池 (直接甲醇、碱性、磷酸、熔融碳酸盐、固体氧化物和可逆燃料电池)。
- 2.3.3.电动汽车制造单位 (EVMU) – 本政策 (第 2.2.1. 节)中定义的所有制造电动汽车的制造企业将有资格获得本政策项下的激励和优惠。
- 2.3.4.电动汽车电池制造或组装单位 (EBU) – 所有电动汽车电池或燃料电池制造 (如第 2.3.2 节所述)将有资格获得本政策项下的激励和优惠。
- 2.3.5.服务单位 为两轮车、三轮车提供快速/慢速充电站和/或电池更换站或加氢站设施的单位

轮车、汽车、公共汽车和其他四轮电动车辆。电池回收单位也将被视为本政策中的服务单位。

2.3.6。DISCOM是指北方邦的配电公司。这包括所有 5 个 DISCOM,即 Paschimanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.,Madhyanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.,Kanpur Electricity Supply Company Ltd.,Purvanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.和 Dakshinanchal Vidyut Vitran Nigam Ltd.

2.4.投资标准

2.4.1. Mega Anchor项目将是一个综合项目,将拥有电动汽车动力总成总成装配、冲压车间、车身车间、电动汽车电池装配或燃料电池装配、装配线、涂装车间等,无论是单独还是联合体或合资模式地点,投资至少 100 亿印度卢比,在成立 3 年内将带来至少 20 亿印度卢比的附属单位投资。

2.4.2.锚固装置

锚 电动汽车管理单元	印度原始设备制造商 (OEM),设计、制造本政策中定义的电动汽车,投资至少 500 印度卢比,并在同一集群中引入本政策中定义的至少 10 个供应商单位
锚 欧洲广播联盟	印度原始设备制造商 (OEM),设计、制造或组装电动汽车电池或燃料电池并设有回收设施,投资至少 300 印度卢比,并在同一集群中引入本政策中定义的至少 10 个供应商单元

2.4.3.供应商单元 (EVMU/EBU) -与锚定单元 (EVMU 或 EBU)位于同一集群中并向锚定单元提供至少 50% 的最终产品的单元。

2.4.4.大型项目

大的 EVMU	<ul style="list-style-type: none"> · 固定资产投资至少 20 亿印度卢比,或在邦德尔坎德地区创造至少 1000 个直接就业机会 · 固定资产投资至少 30 亿印度卢比,或在 UP 其余地区创造至少 1500 个直接就业机会 (除本德尔坎德)
大的 欧洲广播联盟	固定资产投资超过10亿印度卢比或创造至少1200个直接就业机会。

2.4.5.中小微企业单位 北方邦政府将遵循印度政府根据 2006 年中小微企业法案为中小微企业制定的中小微企业定义 (如

不时修订)适用于 UP IIEPP 2017。该政策规定了对制造属于电动汽车生态系统一部分的零部件和最终产品的中小微企业的激励措施。这些公司可以是 EVMU 和/或 EBU 的供应商,也可以是提供维修和维护服务的服务单位。

2.4.6.超大型电池工厂 年产1GWh或以上电池或年产1.5GW或以上燃料电池的工厂,并配有回收设施,投资最低为100亿印度卢比。

2.4.7.服务单位标准:将考虑以下标准 - 最低资本投资 (不包括土地成本)规模为 250 万印度卢比,提供充电里

充电慢	程超过 15 公里但每小时充电 80 公里以下的功率水平 10-50 kW最低资本投资 (不含土地成本)规模为 500 万印度卢比,在 50-150 kW 功率水平下每半小时充电可行驶 80 公里以上 最低资本投资 (不含土地成本)规模200万卢比,在一个城市至少5个地点提供电池更换、维修和保养综合服务
快速类	务。
交换车站	

3. 政策框架3.1.电动汽车制造区/园区

北方邦政府希望打造优质的基础设施和综合设施,将该邦发展成为电动汽车制造中心 包括电动汽车制造和电动汽车电池 (包括燃料电池等)制造。为此,电动汽车生产区和园区将受到激励,并配备完善的公共基础设施,包括废物处理、污水处理、测试设施等。

3.2.电动汽车出行 诺伊达、加济阿巴德、密拉特、马图拉、阿格拉、坎普尔、勒克瑙、阿拉哈巴德、戈勒克布尔和瓦拉纳西等 10 个城市将在第一阶段被宣布为新兴市场示范城市,以采用电动汽车、充电和加氢基础设施以及新的电动汽车支持建筑规范。诺伊达将成为截至 2020 年第一阶段所有新出行举措的试点城市。北方邦政府将根据印度政府的指导方针,支持电动出行生态系统中的企业社会责任举措。

3.3.向电动汽车过渡 为了促进从燃油汽车向电动汽车的过渡,北方邦政府将推广混合动力电动汽车,并提供激励措施以刺激该州对混合动力汽车的需求。

3.3.1.过渡阶段的混合动力电动汽车 (HEV) - HEV 是内燃机推进系统和电动机推进系统的组合车辆。使用混合动力汽车不仅可以减少环境中的空气污染,还有助于保护自然资源。因此,UP 州将在该州的过渡阶段鼓励使用 HEV,以克服 2022 年之前从 ICE 汽车向 EV 迁移的障碍。此后,该州的目标是推广使用燃料电池汽车,以顺利过渡并减少污染。在过渡阶段,国家将鼓励在公共交通和货物运输中使用电动汽车。

3.3.2.公共交通- 为了在公共交通中推广电动汽车,国家将在 2030 年之前分阶段推出 1000 辆电动公交车。到 2020 年第一阶段达到25%,到2022年第二阶段达到35%,到2030年第三阶段达到40%。在此背景下,将在10个新兴市场示范城市推广绿色路线 (本政策第4.2节)确保这些路线上 70% 的电动公共交通。此外,所有形式的政府车辆,包括政府公司、委员会和政府救护车等的车辆,都将在2024年之前转换为电动汽车。

3.3.3.私人交通- 州政府将促进采用 2-

惠勒电动出租车用于短距离移动,并鼓励出租车、校车/货车、救护车等转向采用电动技术。此外,在 10 个新兴市场示范城市中,目标是到 2024 年这些细分市场实现 50% 的电动交通。

3.3.4.货物运输 国家将在货物运输中推广电动汽车的采用,并将在 10 个新兴市场示范城市鼓励使用 EV-3 轮、4 轮迷你货车。该州的目标是到 2024 年在这 10 个城市的货物运输中实现 50% 的电动汽车,到 2030 年在所有城市实现 50% 的电动汽车。

最后,州政府将促进北方邦的电动汽车电池和充电设备制造。此外,国家将鼓励氢动力燃料电池和索维动力电池的制造,作为替代清洁能源。

3.4.充电基础设施 北方邦政府将促进充电基础设施的发展,将其作为该州商业上可行的商业投资。朝这个方向

3.4.1.将鼓励公共部门单位建立“充电基础设施”

在该州。国家将便利这些事业单位在指定地区以优惠价格收购土地。

3.4.2. DISCOM 将投资在政府大楼和其他公共场所建立慢速和快速充电网络。政府和私人车辆都可以使用这些充电站。迪康

将计划在 10 个新兴市场示范城市各建设 100 个直流公共充电站（本政策第 4.2 条）。

3.4.3.发展公共建筑、公共场所充电基础设施,推广设置充电桩、定时供电等规定。 UPSRTC 车库、巴士总站和巴士站将设有充电站。公共停车位将被强制要求配备充电站。

3.4.4.除此之外,为了在亚穆纳高速公路、阿格拉-勒克瑙高速公路等著名高速公路和包括普万查尔高速公路在内的即将建成的高速公路上推广电动汽车出行,这些高速公路的车辆密度很高,每50公里将推广快速充电站、电池交换基础设施。

3.4.5.将鼓励该州的新建公寓、高层建筑、科技园区为电动汽车充电基础设施做好准备。所有新建的商业综合体、住房协会和建筑面积5000平方米及以上的住宅乡镇的许可证都将强制要求设立充电站。

3.4.6.在此背景下,UPERC 已经在规划特殊电价政策,以促进低成本电动汽车充电。将考虑在一天中的不同时间向电动汽车出售电力,以便在非高峰时段提供更便宜的电力。

尽管如此,国家将制定电动汽车电池处置战略,并鼓励企业从事电池处置。

3.5.开发燃料电动汽车 由于推广电动汽车的首要目标是消除交通系统污染,因此减少电动汽车对传统电力来源或污染性电池的依赖非常重要。北方邦政府采用可持续的方法,旨在根据该政策促进电动汽车使用清洁燃料。

过渡阶段,国家推广电动混合动力汽车采用甲醇燃料电池。此外,为了克服锂电池的危害,国家致力于促进氢燃料电池和太阳能电池的开发和使用。此外,私人开发商将被允许设立加氢站。电动汽车电池单元 (EBU) 和服务提供商将被激励在 UP 中采用此类技术。

3.6.电池回收生态系统 电池回收行业肯定会随着电动汽车移动性的扩大而扩大。州政府通过这项政策旨在开发电动汽车电池从生产到处置的管理生态系统。这将限制有害物质在电池使用寿命结束时以及在其生产过程中进入废物流。因此,该政策将激励采用冶炼、直接回收或中间工艺的电池回收单位。州政府将鼓励州内电动汽车制造商建立回收服务网点

并与电池生产单位、废品商合作,建设区域回收体系。

3.7.研究与开发 由于电动汽车技术仍处于成熟阶段,鼓励学术界、工业界和其他利益相关者参与开发低成本技术、智能设计并促进该州向电动汽车的过渡非常重要。为此,该政策旨在促进电池技术、充电基础设施、认证和培训的发展。此外,该政策还将支持电动汽车技术研发生态系统的发展,特别是该州电动汽车的清洁燃料技术。

3.8.创业和创新 为了加强研究和创新生态系统,促进该州电动汽车制造和开发相关技术,UP政府还将促进该领域的创业公司。将鼓励领先的工程机构建立促进电动汽车出行或创新商业模式的孵化中心。根据 UP IT 和 2017 年创业政策创建的创业基金也将用于促进这方面的创业。

4. 财政激励

4.1.对制造单位 (EVMU 和 EBU)的激励措施- 4.1.1.土地补贴 本政策中定义的巨型锚定项目和超大型电池厂将按通行费率或购买价格 (以较低者为准)获得最高25%的土地成本补偿。该奖励仅适用于在北方邦指定地区购买的土地。北方邦政府将不时发布此类通知。

4.1.2.所定义的大型、锚定 EVMU/EBU 和中小微企业将获得与 UP IIEPP 2017 规定的工业单位相同的激励措施。

这些激励措施包括资本利息补贴、基础设施利息补贴、工业质量补贴、印花税和电费豁免、SGST 报销等。

4.1.3.替代清洁燃料交通的技术转让- 为电动交通制造替代清洁燃料来源的 EBU,包括基于氢的燃料电池或基于甲醇/生物燃料的燃料电池或基于太阳能的电池等,将在技术转让中得到支持 - 4.1.3.1. Mega Anchor EBU (第一家)将获得 100% 向其供应商单位转让技术的费用,但同一集群中每个供应商单位的最高金额为 500 万印度卢比。

4.1.3.2.锚定 EBU将获得前 5 个供应商单位 100% 的技术转让成本补偿,以及接下来 5 个供应商单位的 75% 技术转让成本补偿,

同一集群中的每个供应商单位的最高限额为 500 万印度卢比。

4.1.3.3.超大型电池厂将获得50%的技术转让成本补偿,每年最高上限为100万印度卢比,总体上限为500万印度卢比。在此政策期间仅考虑 5 个此类项目。

注1:奖励将在获得北方邦交通部或北方邦污染控制委员会、北方邦政府的原型验证证书后向符合条件的单位提供。

4.2.对服务单位的激励措施-

本政策定义的服务单位将获得以下激励措施:

4.2.1.对前 1000 个充电站的固定资本投资 (不包括土地成本)提供 25% 的资本补贴,每个充电站最高补贴 60 万卢比。

4.2.2.建立氢能加氢基础设施 将以报销形式向UP的前10个单位提供固定资本投资 (不包括土地成本) 50%的资本利息补贴,用于建立制氢和加氢工厂,最高限额为50印度卢比在此政策期间,每单位十万卢比。

4.3.环境保护激励措施-

大型、锚定 EVMU/EBU 和服务单位将按照采用可持续和绿色生产措施的激励措施提供 -

4.3.1.建立废物处理厂 大型和锚定 EVMU/EBU 将获得贷款年利息 50% 的补贴,以报销的形式建立废物处理厂,为期 5 年,每单位最高 1 千万印度卢比

4.3.2.对于电池回收 大型、主力 EBU 和服务单位将获得为期 5 年的每年 50% 的资本利息补贴,以偿还用于采购电池回收设备/机械的贷款的形式,每年最高限额为 10 万印度卢比有5年了。

5.私人电动车公园 –

北方邦政府将为拥有即插即用设施的私人电动汽车园区和集群开发商提供激励措施。该公园的开发土地面积必须超过 150 英亩,并且必须包括:

- 制造区域 (组件、子组件、子组件等) · 研发和测试中心 · 电池制造/处理区域 · 共用设施
- 回收生态系统、废物处理设施等。

为此,北方邦政府将为私人电动汽车园区和集群提供与该州私人工业园区和庄园同等的激励措施。(参见 UP IIEPP 2017,第 3.2.3 节)

6. 研究与开发

通过这一政策,北方邦不仅致力于成为绿色汽车制造中心,而且致力于成为专注于下一代电池管理系统、传动系统组件、电池化学、燃料电池系统和智能交通系统的研发中心。为此,将制定以下规定

6.1.孵化和初创企业 促进电动汽车出行或创新电动汽车模型的孵化中心将根据现行的 UP 初创企业政策获得激励。还应动员启动基金来促进初创企业在该州推广电动汽车。

6.2.学术合作与研究 北方邦政府将鼓励在汽车制造、培训和研究方面表现出色的大学 (印度国内外)与该邦的大学、工程学院合作,加强教学和研发,促进电动汽车的发展。重点将放在下一代电池化学、燃料电池系统、动力总成、汽车电子和电气道路系统 (ERS)上。

6.3.专利和质量认证 本政策中定义的中小微企业单位将获得财政援助,用于支付专利注册和质量认证的费用。财政援助将仅限于费用的 75%,用于获得专利注册的金额最多为 250 万卢比;财政援助的金额是所有费用的 50%,用于获得质量认证的金额最多为 50 万卢比。

6.4.检测设施 北方邦政府将努力建立电动汽车质量检测中心。该行业的所有制造商和服务提供商都可以使用这些设施。

注 2:本政策中定义的对符合条件的 EVMU、EBU 和服务单位的所有激励措施（以报销、补贴、豁免等形式）将最多受固定资产投资 100% 的限制,年度上限为 20 固定投资的百分比。

7. 电动汽车出行激励措施 -

为了在该州诱导需求并创造电动汽车市场,北方邦政府将提供以下激励措施 -

7.1.在此政策期间,首批 1,00,000 名购买在北方邦生产的私人电动汽车的买家将获得以下豁免:

7.1.1. 100% 免除车辆登记费 7.1.2. 两轮电动汽车 100% 免除道路税,其他电动汽车 75% 免除道路税

7.2.北方邦政府工业部将整合印度政府提供的出行激励措施,以促进电动汽车和出行。

8. 商业便利性

该政策推进了 2017 年国家工业投资和就业促进 (IIEP) 政策的愿景和使命,同时也确保了国家的营商便利性。

8.1.单一窗口 电动汽车制造/电动汽车电池制造单位和服务提供商所需的所有批准应通过首席部长办公室直接监管的国家单一窗口系统在同一屋檐下提供。

8.2.单一制裁:该政策下的所有以报销、补贴等形式的奖励付款将由节点机构通过单一制裁令并由单一账户负责人支付。

8.3.简化程序 该政策通过支持自我认证、视为批准和第三方认证,确保现有监管制度合理化并简化程序。为了实现这一目标,北方邦政府将定期审查其所有与以下相关的现有行为、规则和程序:

工业服务/许可/批准/许可/许可证以及尽可能。

8.4. 优质电力 - 北方邦政府致力于根据 2017 年工业投资和就业促进政策的规定,为电动汽车/电动汽车电池制造行业提供 24X7 可靠、优质的电力。

8.5. 电力许可证 - DISCOM 应在申请后 15 天内释放充电/电池交换站的供电。各市政府应立即在线发布设立充电/电池交换站的临时许可。

任何验证只能在临时许可批准后进行。

8.6. 工业安全 北方邦政府将在该州提供安全可靠的工业环境。为此,将在各地区的工业集群/地区派驻由专门官员领导的专门警察部队,并建立综合警察兼消防站。

9. 政策的实施 9.1. 本政策自通知之日起施行,有效期5年。

9.2. 如果在任何阶段出现需要对政策进行任何修改或取代的情况,只有内阁有权批准此类修改/取代。

9.3. 如果本政策有任何修改,如果州政府已经向任何单位承诺了任何一揽子激励措施,则不会撤销,该单位将继续享有这些福利。

注 3 - 所有获得任何其他政策或州政府部门批准的激励措施的 EVMU、EBU、服务单位和相关中小微企业单位,也将有权享受本政策中提到的激励/福利,前提是提供同等福利/任何其他政策均未提供激励措施。

免责声明

本“UP 电动汽车制造和出行政策”文件从原始印地语翻译而来纯粹是为了方便非印地语用户并扩大影响范围。尽管已经采取了最大的谨慎措施以确保翻译的准确性,但如果在解释上存在任何差异本条款规定,以刊宪的印地语“原文”版本为准。