



DISTINATION UTTAR PRADESH

Invest in BIDA

**Uttar Pradesh EV-Produktions-
und Mobilitätsrichtlinie 2022**



Uttar Pradesh Electric Fahrzeugbau- und Mobilitätspolitik 2022



Inhaltsverzeichnis

Abkürzungsverzeichnis	2
Präambel	3
1. Hintergrund 1.1.	4
Globales Szenario 1.2.	4
Szenario in Indien 1.3.	4
Szenario in Uttar Pradesh	6
2. Über die Richtlinie	7
2.1. Vision 2.2.	7
Auftrag 2.3. Ziele	7
2.4. Strategie 2.5.	8
Geltungsbereich der	8
Richtlinie	9
3. Förderung der Schaffung einer Ladeinfrastruktur	9
3.1. Initiativen 3.2.	9
Schlüsseldefinitionen 3.3.	12
Steuerliche Anreize 3.4.	13
Implementierungsrahmen 3.5. Allgemeine	13
Geschäftsbedingungen	14
4. Förderung einer schnelleren Umstellung/Einführung von Elektrofahrzeugen	14
4.1. Initiativen 4.2.	14
Schlüsseldefinitionen 4.3.	15
Steuerliche Anreize 4.4.	16
Implementierungsrahmen 4.5. Allgemeine	16
Geschäftsbedingungen	16
5. Förderung der Fertigung 5.1.	17
Initiativen 5.2.	17
Schlüsseldefinitionen 5.3.	18
Steuerliche Anreize 5.4.	21
Implementierungsrahmen 5.5. Allgemeine	22
Geschäftsbedingungen	24
6. Ökosystemunterstützung	25

Abkürzungsverzeichnis

1.	BIP	Bruttoinlandsprodukt
2.	EIS	Verbrennungsmotoren
3.	DAS	Elektrisches Fahrzeug
4.	PHEV	Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeug
5.	CAGR	Jährliche Wachstumsrate
6.	YoY	Jahr für Jahr
7.	IESA	Indischer Elektronik- und Halbleiterverband (IESA)
8.	RUHM	Schnellere Einführung und Herstellung von (Hybrid- und) Elektrofahrzeugen
9.	ACC	fortschrittliche Chemiezelle
10.	OEM	Originalausrüstungshersteller
11.	NEMMP	Nationaler Missionsplan für Elektromobilität
12.	MEHR	Produktionsbezogener Anreiz
13.	REIL	Rajasthan Electronics & Instruments Limited
14.	EESL	Energy Efficiency Services Limited
15.	EVSE	EV-Versorgungsausrüstung
16.	EoDB	Einfache Geschäftsabwicklung
17.	GSDP	Bruttoinlandsprodukt des Staates
18.	EoL	Leichtigkeit des Lebens
19.	EVMM	Herstellung und Mobilität von Elektrofahrzeugen
20.	SHEV	Starke Hybrid-Elektrofahrzeuge
21.	PHEV	Elektrofahrzeuge anschließen
22.	BEV	Batterieelektrische Fahrzeuge
23.	FCEV	Brennstoffzellen-Elektrofahrzeug
24.	BMS	Batteriemanagementsystem
25.	EPCU	Steuergerät für elektrische Energie
26.	OBC	Integriertes Ladegerät
27.	LDC	Niederspannungs-DC-DC-Wandler
28.	VCU	Fahrzeugsteuergerät
29.	ADB	Asiatische Entwicklungsbank
30.	CEMP	Umfassender Elektromobilitätsplan
31.	UPERC	Elektrizitätsregulierungskommission von Uttar Pradesh
32.	UPPCB	UP-Umweltschutzbehörde
33.	JSC	Chefplaner für Stadt und Land
34.	BIENE	Büro für Energieeffizienz
35.	Mopp	Ministerium für Macht
36.	bestritten	Ministerium für Wohnungsbau und städtische Angelegenheiten
37.	DHI	Abteilung für Schwerindustrie
38.	EIP	Förderfähiger Investitionszeitraum
39.	EC	Ermächtigtes Komitee
40.	IIDC	Kommissar für Infrastruktur und industrielle Entwicklung
41.	BARRIERE	Automotive Research Association of India
42.	ICAI	Institut der Wirtschaftsprüfer Indiens
43.	Geh hinauf	Regierung von Uttar Pradesh
44.	OBERSEITE	Uttar Pradesh State Industrial Development Corporation
45.	GSVM	Bruttoangebotswert-Vielfaches
46.	AGS	Tatsächliches Bruttoangebot
47.	MEHR	Abteilung für Richtlinienumsetzung
48.	JCI	Joint Commissioner Industries
49.	HLEEV	Hochrangiges, befähigtes EV-Komitee
50.	IIDC	Kommissar für Infrastruktur und industrielle Entwicklung
51.	CoE	Kompetenzzentren

Präambel

Weltweit steht die Automobilindustrie an der Schwelle einer großen Revolution in der Elektromobilität. Die Umstellung auf saubere Transportmittel ist aufgrund der raschen Erschöpfung fossiler Brennstoffe und des Anstiegs der Kraftstoffkosten, der Fahrzeugpopulation und der Umweltverschmutzung notwendig geworden. Während sich Indien dazu verpflichtet, bis 2070 Netto-Null-Emissionen zu verursachen, strebt der Bundesstaat Uttar Pradesh danach, sein Transportsystem, das eines der größten Indiens ist, von der Umweltverschmutzung zu befreien. Als eine der am schnellsten wachsenden Volkswirtschaften Indiens, die fast 8 % zum nationalen BIP beiträgt, hat sich Uttar Pradesh zu einem der beliebtesten Investitionsziele Indiens entwickelt. Mit seiner anlegerfreundlichen Politik, seinen Reformen und seiner proaktiven Regierungsführung hat es sich das Ziel gesetzt, eine Wirtschaft mit einem Volumen von 1 Billion US-Dollar zu werden.

Heimat der größten Bevölkerungsbasis Indiens mit ca. 240 Millionen Menschen bietet der Staat Investoren einen riesigen Verbraucher- und Arbeitsmarkt. In den letzten Jahren hat der Staat Investitionen aus der ganzen Welt angezogen. In ihrem Auftrag, immer mehr Investitionen anzuziehen, bemüht sich die Landesregierung um die Förderung neuer Sektoren. Die Landesregierung nutzt ihr industrielles Potenzial und legt außerdem Wert auf eine umweltfreundliche, nachhaltige Entwicklung.

Die Elektrofahrzeugindustrie weitet ihre Präsenz rund um den Globus rasch aus. Angesichts des anhaltenden Wandels in der Automobilindustrie von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren (ICE) zu Elektrofahrzeugen (EVs) beginnen Regierungen und Hersteller, in die Entwicklung von Automobilen zu investieren, die mit alternativen Antriebssystemen betrieben werden, einschließlich Elektromobilität auf der Basis wiederaufladbarer Batterien. Dies umfasst nicht nur die Herstellung von Elektrofahrzeugen, sondern auch die Batterieherstellung, die Herstellung von Ladegeräten/Geräten und die Entwicklung der Ladeinfrastruktur zur Förderung der Elektromobilität.

Um die Chancen in diesem aufstrebenden Sektor zu nutzen, Investitionen anzuziehen und zur nachhaltigen Entwicklung beizutragen, bringt die Landesregierung von Uttar Pradesh die neue Richtlinie zur Herstellung und Mobilität von Elektrofahrzeugen 2022 auf den Markt. Die Richtlinie bietet einen übergreifenden Rahmen, um ein günstiges Ökosystem für die Förderung zu schaffen die Elektrofahrzeugindustrie im Staat, die durch mehrere Initiativen verschiedener staatlicher Ministerien/Behörden unterstützt werden kann. Es fördert eine schnellere Einführung von Elektrofahrzeugen, senkt die Kosten für die Herstellung wiederaufladbarer Batterien für Elektrofahrzeuge, zieht private Investitionen in die Schaffung einer Ladeinfrastruktur im Bundesstaat und die Herstellung von Elektrofahrzeugen und zugehörigen Komponenten für die Schaffung großer Arbeitsplätze an. Die Richtlinie wurde nach ausführlichen Stakeholder-Konsultationen mit mehreren Regierungsakteuren, Branchenverbänden, wichtigen Branchenführern, Institutionen usw. erstellt.

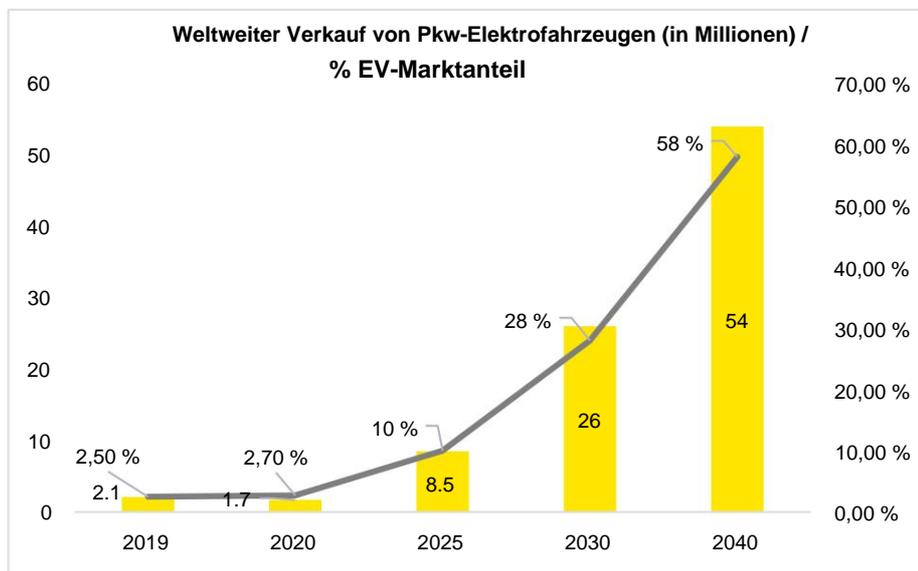
1. Hintergrund

Mobilität ist seit jeher die tragende Säule der modernen Zivilisation. Die kommenden Jahre werden bedeutende Veränderungen mit sich bringen, da Elektrifizierung und nachhaltige Mobilität die Automobil- und Frachtmärkte auf der ganzen Welt neu gestalten werden.

1.1. Globales Szenario

Weltweit gehen die meisten Nationen die Herausforderung der Dekarbonisierung mittlerweile sorgfältiger an. Das Jahr 2021 war ein Wendepunkt in der Geschichte des Elektrofahrzeugverkaufs und es wird erwartet, dass im Jahr 2022 weltweit 6,4 Millionen Elektrofahrzeuge und PHEVs zusammen verkauft werden

Der Markt für Elektrofahrzeuge wurde im Jahr 2020 auf 163,01 Milliarden US-Dollar geschätzt und wird bis 2030 voraussichtlich 823,75 Milliarden US-Dollar erreichen, was einer jährlichen Wachstumsrate von 18,2 % von 2021 bis 2030 entspricht. Auf dem aktuellen globalen Elektrofahrzeugmarkt sind fast 20 Millionen Pkw-Elektrofahrzeuge auf der Straße und 1,3 Millionen kommerzielle Elektrofahrzeuge unterwegs, darunter Busse, Lieferwagen und Lastwagen sowie über 280 Millionen elektrische Mopeds, Roller, Motorräder und Dreiräder.



Quelle: Bloomberg NEF – Electric Vehicle Outlook 2020

1.2. Szenario in Indien

Die indische Automobilindustrie ist die fünftgrößte der Welt und wird voraussichtlich bis 2030 die drittgrößte sein, mit insgesamt 8,7 Lakh aktiven Elektrofahrzeugen auf indischen Straßen (Dezember 2021).

Da die Bevölkerung wächst und die Nachfrage nach Fahrzeugen steigt, ist die Abhängigkeit von konventionellen Energieressourcen keine nachhaltige Option, da Indien fast 80 % seines Rohölbedarfs importiert. Nach Angaben der India Energy Storage Alliance (IESA) wird der Batterieverbrauch bis 2025 voraussichtlich mehr als 36 GWh betragen. Im Zeitraum 2020–2027 wird der Elektrofahrzeugsektor voraussichtlich etwa 250 GWh Batterien verbrauchen.

In den letzten drei Jahren wurden in Indien 0,52 Millionen Elektrofahrzeuge registriert. Darüber hinaus strebt NITI Aayog eine Verkaufsdurchdringung von Elektrofahrzeugen von 70 % bei allen Nutzfahrzeugen, 30 % bei Privatfahrzeugen, 40 % bei Bussen und 80 % bei Zwei- und Dreirädern bis zum Jahr 2030 an. Laut IESA wird die indische Elektrofahrzeugindustrie voraussichtlich mit einer jährlichen Wachstumsrate von 36 % wachsen. Der Markt für Elektrofahrzeuge wird auf INR 50.000 Crores (US-Dollar) geschätzt

7,09 Milliarden) Lademöglichkeiten in Indien bis 2025. Die Gesamtzahl der Ladestationen in Indien stieg im Geschäftsjahr 22 im Vergleich zum Vorjahr um 285 %.

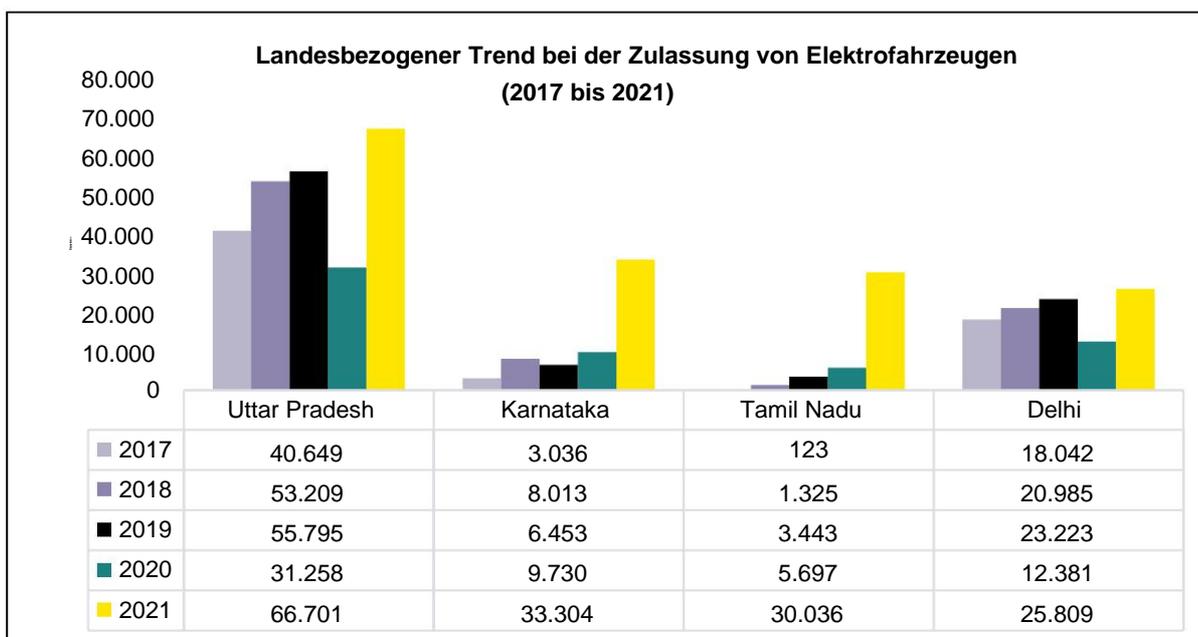
Die Elektrofahrzeugindustrie in Indien wird bis 2030 voraussichtlich 5 Millionen Arbeitsplätze schaffen. Der Investitionsfluss in Elektrofahrzeug-Start-ups erreichte im Jahr 2021 ein Allzeithoch und stieg um fast 255 % auf 3.307 Millionen INR (444 Millionen US-Dollar). Im Jahr 2021 beliefen sich die Ausgaben für die Entwicklung der Elektroarchitektur, wie Batterieentwicklung, Elektrifizierung, Elektromotoren und Leistungselektronik, auf 48.215 Crores INR (6,39 Milliarden US-Dollar).

Die indische Regierung hat mehrere Schritte unternommen, um das Potenzial der Elektrofahrzeugindustrie auszuschöpfen. NITI Aayog strebt bis 2030 eine Verkaufsdurchdringung von Elektrofahrzeugen von 70 % bei allen Nutzfahrzeugen, 30 % bei Privatfahrzeugen, 40 % bei Bussen und 80 % bei Zwei- und Dreirädern an. Es wurden mehrere Programme/Maßnahmen ergriffen, um eine schnellere Einführung von Elektrofahrzeugen zu fördern, Schaffung einer Ladeinfrastruktur und eines Produktionsökosystems. Zu den wichtigsten Programmen/Initiativen der Unionsregierung gehören:

- 1) Die indische Regierung für Elektrofahrzeuge fördert die schnellere Einführung und Herstellung von (Hybrid- und Elektrofahrzeugen (FAME) im Jahr 2015, um das Wachstum und die frühzeitige Einführung von Hybrid- und Elektrofahrzeugen im Land zu fördern. In Phase 2 wurde das Programm mit einem Budgetaufwand von 1,3 Milliarden US-Dollar (10.000 Crore INR) gestartet, um 1 Million E-Zweiräder, 0,5 Millionen E-Dreiräder, 55.000 E-Personenfahrzeuge und 7.000 E-Fahrzeuge zu unterstützen -Busse. Die Regierung verlängerte das Programm bis 2024, wie im Unionshaushalt 2022–23 angekündigt.
- 2) Weitere von der indischen Regierung ergriffene Initiativen zur schnelleren Einführung von Elektrofahrzeugen umfassen die Senkung der „Zölle“ auf Elektrofahrzeuge und zugehörige Komponenten (2019), die Senkung der GST-Sätze auf Elektrofahrzeuge von 12 % auf 5 % und eine Rückerstattung der Einkommenssteuer von bis zu Rs Den Kunden wurden 1,5 Lakh für Zinsen angekündigt, die für Kredite zum Kauf von Elektrofahrzeugen gezahlt wurden.
- 3) Das Production-Linked Incentive (PLI)-Programm für Advanced Chemistry Cell (ACC) wurde im Juni 2021 eingeführt, um die indigene Batterieherstellung in Indien zu fördern. Das Programm bietet Anreize für Verkäufe und inländische Wertschöpfung durch den Investor. Es handelte sich um ein auf Ausschreibungen basierendes Auswahlverfahren, bei dem insgesamt 10 Angebote für die Herstellung von ACC-Batterien mit einer Kapazität von ca. 130 GWh eingingen.
- 4) Das Production Linked Incentive (PLI)-Programm für Automobile und Autokomponenten wurde im September 2021 eingeführt und umfasst die Förderung der indigenen Herstellung von Komponenten für Batterie-Elektrofahrzeuge und Wasserstoff-Brennstoffzellen-Fahrzeuge. Das Programm bietet Anreize für den Verkauf an Originalgerätehersteller (OEMs). In Phase 1 wurden 115 Anträge eingereicht und bis März 2022 wurden 95 Antragsteller genehmigt.
- 5) Mehrere Richtlinien und Strategiedokumente wurden von der Unionsregierung mitgeteilt, darunter der National Electric Mobility Mission Plan (NEMMP). 2020, Modellbauordnung 2016 (geändert 2018) und städtische Regionalentwicklungspläne, Richtlinien und Standards für die Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge, Nationale Mission zu transformativer Mobilität und Batteriespeicherung, Verschrottungspolitik usw.

1.3.Szenario in Uttar Pradesh

Uttar Pradesh ist mit den meisten Elektrofahrzeugen in Indien führend, da sich der Staat den Bemühungen des Landes zur Eindämmung der Umweltverschmutzung und der Abkehr von Fahrzeugen mit fossilen Brennstoffen anschließt. Uttar Pradesh hatte im Jahr 2021 den höchsten Anteil an den Elektrofahrzeugverkäufen, wobei die Zahl der verkauften Einheiten in allen Segmenten 66.701 erreichte, gefolgt von Karnataka mit 33.304 Einheiten und Tamil Nadu mit 30.036 Einheiten. Uttar Pradesh dominierte das Segment der Dreiräder, während Karnataka und Maharashtra das Segment der Zweiräder bzw. Vierräder anführten.



Quelle: Fahrzeug-Dashboard

Im Juli 2022 waren auf den Straßen von Uttar Pradesh 3.37.180 Elektrofahrzeuge im Einsatz, während die Gesamtzahl der Elektrofahrzeuge in Indien bei 13.34.385 lag. Uttar Pradesh dominierte das Segment der Dreiräder, während Karnataka und Maharashtra das Segment der Zweiräder bzw. Vierräder anführten. Der Staat war einer der größten Nutznießer der FAME 1- und 2-Programme der indischen Regierung.

Im Hinblick auf die Schaffung einer Ladeinfrastruktur wurden Uttar Pradesh im Rahmen von FAME II 207 Ladestationen genehmigt, die in 9 Städten des Bundesstaates installiert werden, nämlich. Noida, Lucknow, Varanasi, Prayagraj, Kanpur, Aligarh, Saharanpur, Bareilly und Jhansi über REIL und EESL. Entlang der Schnellstraßen im Bundesstaat werden weitere Ladestationen erwartet. Darüber hinaus fördert die Landesregierung aktiv Elektrofahrzeuge im öffentlichen Verkehr. Öffentliche Elektrobusse werden auf wichtigen Strecken in ausgewählten Städten im PPP-Modus eingeführt, was auch die Entwicklung von Ladestationen auf diesen Strecken umfasst.

Der UP Electricity Regulatory Commission wurde eine Sondertarifverordnung für das Laden von Elektrofahrzeugen mitgeteilt. Darüber hinaus hat die Landesregierung die von der Unionsregierung vorgeschriebenen Richtlinien und Standards für die Schaffung einer Ladeinfrastruktur übernommen und ihre Musterverordnungen vorbereitet, die von den staatlichen Industrieentwicklungsbehörden und Entwicklungsbehörden rasch übernommen werden. Das staatliche Transportministerium hat die Verschrottungspolitik der indischen Regierung umgesetzt, um Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, die älter als 15 Jahre im Straßenverkehr sind, aus dem Verkehr zu ziehen.

Faktoren wie eine steigende Nachfrage nach strengen staatlichen Regeln und Vorschriften für Fahrzeugemissionen sowie eine Senkung der Kosten für Elektrofahrzeugbatterien, kraftstoffeffiziente, leistungsstarke und emissionsarme Fahrzeuge sowie steigende Kraftstoffkosten haben das Wachstum von ergänzt der Markt für Elektrofahrzeuge im Bundesstaat. Daher bietet die wachsende Präsenz der Elektrofahrzeugindustrie unendliche Möglichkeiten für Uttar Pradesh.

Uttar Pradesh ist mit fast 200 Millionen Einwohnern der bevölkerungsreichste Bundesstaat Indiens. Das Bruttoinlandsprodukt (GSDP) von Uttar Pradesh wuchs zwischen 2015–2016 und 2020–21 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von rund 8,43 % und erreichte Rs. 17,06 Billionen (234,96 Milliarden US-Dollar). Der Staat hat sich zu einem der beliebtesten Investitionsziele Indiens entwickelt. Es fördert rasch die Vereinfachung der Geschäftsabwicklung (EoDB), die Erleichterung des Lebens (EoL) und reduziert die Compliance-Belastung für jede Branche drastisch. Durch ihre fortschrittliche und proaktive Regierungsführung hat die Landesregierung aktiv Investitionen angezogen.

Nach dem Prinzip „Reformieren-Durchführen-Transformieren“ setzt das neue Uttar Pradesh durch den „kooperativen Föderalismus“ Chancen schnell in Initiativen um. Die Landesregierung strebt danach, UP bald zu einer Billionen-Dollar-Wirtschaft zu machen, indem sie ihr Potenzial nutzt. Zu diesem Zweck fördert die Landesregierung eine rasche Industrialisierung mit einer integrativen und nachhaltigen Entwicklung als Kernstrategie. Daher hat die Landesregierung „EV“ als einen Schwerpunktsektor anerkannt, um die Chancen in der Branche für den Staat zu erschließen.

2. Über Richtlinien

Uttar Pradesh war einer der Vorreiterstaaten, die im August 2019 eine Richtlinie für die Herstellung und Mobilität von Elektrofahrzeugen (EVMM) eingeführt haben. Allerdings hat sich die Elektrofahrzeugindustrie in den letzten Jahren vielfältig weiterentwickelt und die indische Regierung hat mehrere Initiativen ergriffen, um den Sektor zu fördern. In Indien hat die Regierung von Uttar Pradesh beschlossen, im Jahr 2022 eine neue Richtlinie zur Herstellung und Mobilität von Elektrofahrzeugen einzuführen, die sich an die aktuellen Trends anpasst.

2.1. Vision

Die Politik zielt darauf ab, die Einführung nachhaltiger und sauberer Mobilitätslösungen und Infrastruktur in Uttar Pradesh zu fördern und einer der führenden Bundesstaaten Indiens für die Einführung von Elektrofahrzeugen zu werden. Das Unternehmen beabsichtigt außerdem, sich weltweit zu einem der bevorzugten Investitionsziele Indiens für das EV-Ökosystem zu entwickeln.

2.2. Auftrag

Die Politik zielt darauf ab, die Nachfrageseite anzukurbeln, indem sie einen schnellen Übergang im Transportsystem und eine schnellere Einführung von Nicht-ICE-Fahrzeugen fördert. Die Politik soll auch die Angebotsseite stimulieren, indem sie die Produktionslandschaft für Elektrofahrzeuge fördert, die Elektrofahrzeuge (EVs), EV-Komponenten, EV-Batterien/Brennstoffzellen und andere EV-Versorgungsausrüstung (EVSE) umfasst.

Darüber hinaus zielt die Politik darauf ab, Maßnahmen zu unterstützen, um eine angemessene Infrastruktur und ein angemessenes Ökosystem für die Elektrofahrzeugindustrie sicherzustellen. Dazu gehört in erster Linie die Schaffung von Ladeeinrichtungen, gefolgt von Forschung und Entwicklung, Innovationen und Kompetenzentwicklung.

2.3.Ziele

- 1) UP zu einem globalen Zentrum für die Entwicklung und Herstellung von Elektromobilität zu machen
- 2) Um den Übergang zu einem umweltfreundlichen Transportsystem insbesondere in Städten zu ermöglichen
- 3) Um Investitionen für die Entwicklung der Lade-/Batteriewechsel-Infrastruktur zu ermöglichen
- 4) Um Hersteller aus dem gesamten EV-Ökosystem in den Staat zu locken, um dort ihre eigenen aufzubauen
Produktionseinheiten und Lieferung an einen globalen Markt
- 5) Förderung von Forschung und Innovationen in Nicht-ICE-basierten Automobilen, Batterietechnologie, Brennstoffzellentechnologien und Elektrofahrzeugelektronik

2.4.Strategie

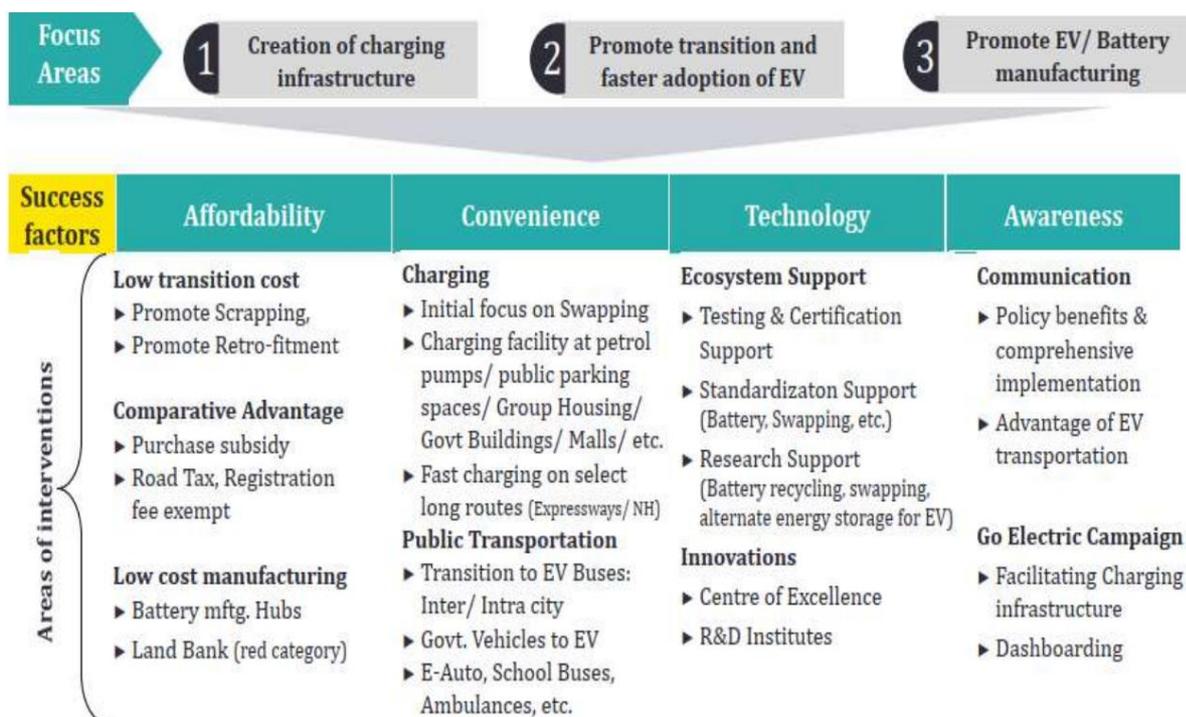
Um die oben genannten Ziele zu erreichen, wird sich die Landesregierung von Uttar Pradesh auf drei Säulen zur Förderung der Elektrofahrzeugindustrie im Staat konzentrieren, nämlich:

(1) Schaffung von Ladeinfrastruktur

(2) Schnellere Einführung von Elektrofahrzeugen

(3) Herstellung

Die Interventionsbereiche jeder Säule basieren auf vier Erfolgsfaktoren, nämlich: Erschwinglichkeit, Komfort, Technologie und Bewusstsein.



Die Landesregierung legt Wert auf die schrittweise Schaffung einer Ladeinfrastruktur, um einen reibungslosen Übergang des bestehenden Verkehrssystems zu Elektrofahrzeugen zu ermöglichen. Die Landesregierung soll die Nachfrage nach Elektrofahrzeugen im Staat ankurbeln, indem sie den Übergang des öffentlichen Nahverkehrs zu Nicht-ICE-basierten Fahrzeugen fördert und eine schnellere Einführung von Elektrofahrzeugen im Staat fördert, insbesondere in den Städten und anderen städtischen Ballungsräumen. Darüber hinaus soll die Landesregierung auch die Versorgung mit Elektrofahrzeugen fördern, indem sie Investitionen für die einheimische Herstellung von Elektrofahrzeugen/ Elektrofahrzeugkomponenten/Elektrofahrzeugbatterien und anderen damit verbundenen Geräten anzieht.

2.5. Geltungsbereich der Richtlinie

Angesichts der oben genannten Strategie muss die Richtlinie Folgendes umfassen:

- 1) „Elektrofahrzeuge (EVs)“ bezeichnet alle Automobile, die einen Elektromotor verwenden, der entweder von Batterien, Ultrakondensatoren oder Brennstoffzellen angetrieben wird. Hierzu zählen alle Zweirad- und Dreiradfahrzeuge. Starke Elektrofahrzeuge (HEVs) mit vier Rädern und vier Rädern, Plug-in-Hybrid-Elektrofahrzeuge (PHEV), Batterie-Elektrofahrzeuge (BEV) und Brennstoffzellen-Elektrofahrzeuge (FCEV).
- 2) „EV-Komponenten“ bezeichnet Komponenten von EV, einschließlich Motorsteuerung, Elektromotor (Motor) für EV, regeneratives Bremssystem, Antriebssystem für EV/FCEV/SHEV, Batterien und Zellen (Li-Ion, Wasserstoff oder andere High-Tech-Zellen).), die in EV/FCEV, Batteriemanagementsystemen (BMS), Electric Power Control Unit (EPCU), Batterieheizsystemen, On-Board-Ladegeräten (OBC), elektrischen Traktionsmotoren und -steuerungen, EV-Antriebsstrangkomponenten und verwandten Komponenten verwendet werden können zum Getriebemechanismus, Traktionsbatteriesatz, Niederspannungs-DC/DC-Wandler (LDC), Wechselrichter, Fahrzeugsteuergerät (VCU), EV-Ladeanschluss, Brennstoffzellen-Steuergerät, Anoden-Rezirkulationsgebläse für FCEV, Wasserstoff-Gasinjektor für Wasserstoff-Brennstoffzellen , Befeuchter-/Stack-Bypassventil, Stack-Isolierung und Steuerventil für Wasserstoff-Brennstoffzellen.
- 3) „Batterie“ bezeichnet alle Energiespeichersysteme, die zum Betrieb der oben definierten Elektrofahrzeuge verwendet werden. Dazu gehören Lithium-Ionen-Batterien, Nickel-Metallhydrid-Batterien, Blei-Säure-Batterien, Ultrakondensatoren und sogar Brennstoffzellen (direkte Methanol-, Alkali-, Phosphorsäure-, geschmolzene Karbonat-, Festoxid- und reversible Brennstoffzellen).
- 4) „Lade-/Batteriegeräte“ bezeichnet alle Geräte, die ausschließlich zum Laden der Batterien von BEV/PHEV/SHEV verwendet werden. Diese Ausrüstung kann an bestehenden Tankstellen oder separaten Lade- oder Batteriewechselstationen installiert werden.

Die Abteilung für Infrastruktur und industrielle Entwicklung der Regierung von Uttar Pradesh ist die „Knotenabteilung“ für diese Richtlinie. Die Richtlinie gilt für einen Zeitraum von 5 Jahren ab dem Datum der Benachrichtigung, vorbehaltlich etwaiger von der Landesregierung von Zeit zu Zeit vorgenommener Änderungen.

Mit der Bekanntgabe dieser Richtlinie **erlischt die UP-Richtlinie zur Herstellung und Mobilität von Elektrofahrzeugen 2019, bekannt gegeben unter IID6, Regierungsverordnung Nr. 580/77-6-19-LC-02/18 vom 13. August 2019.**

3. Förderung der Schaffung einer Ladeinfrastruktur

3.1. Initiativen

Erfahrungen in anderen Städten auf der ganzen Welt zeigen, dass die Verfügbarkeit der Ladeinfrastruktur ein wesentlicher Treiber für die Einführung von Elektrofahrzeugen ist. Das Ziel der Politik besteht darin, ein günstiges Umfeld für die Bereitstellung öffentlicher und privater Ladeinfrastruktur zu schaffen. Dazu gehört auch die Bereitstellung von Wechselmöglichkeiten.

- 1) Die Landesregierung fördert die Schaffung einer **Lade-/Austauschinfrastruktur in einem Raster von 3 km x 3 km** in Städten und städtischen Ballungsräumen gemäß den Richtlinien des Ministeriums für Wohnungswesen und städtische Angelegenheiten der indischen Regierung zur Schaffung einer öffentlichen Ladeinfrastruktur. **Der Ausbau der Ladeinfrastruktur soll alle 25 km entlang von Schnellstraßen/Autobahnen gefördert werden.**

- 2) Die Landesregierung fördert die **Schaffung von Lade-/Wechseleinrichtungen auf öffentlichen Parkplätzen, U-Bahn-Stationen, Busdepos/Terminals, Zapfsäulen, Regierungsgebäuden, Unternehmensgebäuden, Bildungs-/Gesundheitsinstituten, Einkaufszentren und anderen kommerziellen Orten sowie Gruppenwohnungsbaugesellschaften und RWAs, Gram-Sabha-Land usw.**
Das State Urban Development Department, das Transport Department, das Housing Department und das Panchayati Raj Department sollen die Identifizierung solcher Standorte und die Entwicklung von Lade-/Austauschmöglichkeiten erleichtern.

- 3) **Die Landesregierung stellt Dienstleistern Land** für die Einrichtung von Ladestationen zur Verfügung
Einrichtungen im Staat.
 - A. **Grundstücke an staatliche Stellen für die Errichtung von Ladestationen** werden für 10 Jahre im Rahmen des Umsatzbeteiligungsmodells @Re 1 pro kWh gepachtet, gemäß der GoI des Energieministeriums gemäß den überarbeiteten Standards und Richtlinien für die Schaffung von Ladeinfrastruktur vom 14.01.2022 im Rahmen der vorgeschriebenen Absichtserklärung in der jeweils gültigen Fassung.
Die Mietdauer, die Umsatzbeteiligungsrate und andere vorgeschriebene Parameter müssen von Zeit zu Zeit gemäß den MoP-Richtlinien aktualisiert werden.

 - B. **Grundstücke für die Errichtung von Ladestationen an private Einrichtungen** werden für 10 Jahre zu einem ähnlichen Umsatzbeteiligungsmodell @Re 1 pro kWh gepachtet. Die Mietdauer, die Umsatzbeteiligungsrate und andere vorgeschriebene Parameter müssen von Zeit zu Zeit gemäß den MoP-Richtlinien aktualisiert werden. Die Auswahl solcher Unternehmen erfolgt durch Ausschreibung auf der Grundlage des Gebotsparameters der Mindestdienstgebühren, so dass die Verbraucher niedrige Kosten für die Gebührenerhebung tragen müssen. Solche Pvt-Unternehmen sind verpflichtet, MoP, MoHUA und alle anderen Richtlinien zu befolgen, die von Zeit zu Zeit mitgeteilt werden. Die Ausschreibung wird von der jeweiligen lokalen Körperschaft/Regierungsbehörde verwaltet, die Land für die Errichtung einer Ladeeinrichtung bereitstellt.

- 4) Die **städtischen Gebietskörperschaften müssen Reformen der Parkpolitik** in den Städten in Angriff nehmen, um öffentliche Lade-/Wechselmöglichkeiten auf Parkplätzen zu schaffen. Kurzfristig können lokale Behörden auf öffentlichen Parkplätzen reservierte Plätze für das Aufladen von Elektrofahrzeugen identifizieren.

- 5) Die Landesregierung arbeitet mit NITI Aayog und der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) an der Ausarbeitung eines „**Umfassenden Elektromobilitätsplans (CEMP)**“ für Lucknow.
Diese Initiative soll auf alle 17 Städte mit kommunalen Körperschaften ausgeweitet werden, die in späteren Phasen mit Hilfe von Niti Aayog oder einer anderen Institution auf weitere Städte ausgeweitet werden kann.

- A. Durch diese Pläne soll die Landesregierung strategische Routen und Standorte durch Geodatenanalysen und andere Spezifikationen für die Entwicklung von Ladeeinrichtungen identifizieren, um den Übergang des Transportsystems zu planen.
 - B. Durch diese Pläne werden städtische Kommunen/andere Regierungsbehörden in der Lage sein, Standorte und Grundstücke für die Schaffung einer Ladeinfrastruktur zu identifizieren
 - C. Im Rahmen der CEMP-Initiative soll ein Portal als zentrale Plattform entwickelt werden, das alle Informationen zum Fortschritt von Elektrofahrzeugen in diesen Städten bereitstellt, einschließlich der Standorte von Ladestationen, der Dichte von Elektrofahrzeugen, verfügbaren Systemen usw. In Zukunft wird Das Portal kann in das PM Gati Shakti-Portal integriert werden.
- 6) Die Uttar Pradesh Electricity Regulatory Commission (UPERC) hat bereits **eine Sondertarifkategorie für das Laden von Elektrofahrzeugen** mitgeteilt . Die Landesregierung stimmt sich regelmäßig mit UPERC ab, um von Zeit zu Zeit den Tarifsatz für das Laden von Elektrofahrzeugen im Staat zu rationalisieren.
- 7) DISCOMs sorgen für **schnelle Stromverbindungen** zu Anbietern von Lade-/Austauschdiensten für Elektrofahrzeugbatterien und setzen den von den SERCs festgelegten Tarif für Elektrofahrzeuge um. DISCOMS stellt außerdem sicher, dass die Lade-/Austauscheinrichtungen für Elektrofahrzeugbatterien angeschlossen sind und ordnungsgemäß funktionieren, verhindert eine missbräuchliche Nutzung von Elektrofahrzeuganschlüssen, verwaltet das Verteilungsnetz und führt Netzausrüstungen basierend auf dem Lastwachstum, einschließlich durch das Laden von Elektrofahrzeugen, durch. In diesem Zusammenhang sind die von Gol/Niti Ayog von Zeit zu Zeit herausgegebenen Richtlinien zu befolgen.
- 8) Die Landesregierung muss **einen „offenen Zugang“** an Lade-/Wechselstationen oder Wechselkiosken mit einem vertraglichen Gesamtbedarf von 1 MW und mehr ermöglichen.
- 9) Batterien, die das Ende ihrer Lebensdauer erreicht haben, müssen entweder wiederverwendet oder recycelt werden. Das Fehlen einer angemessenen Wiederverwendung oder eines Recyclings verursacht hohe Umweltkosten. Bei Batterien von Elektrofahrzeugen besteht die Gefahr, dass sie giftige Gase abgeben, wenn sie bei der Entsorgung beschädigt werden. Daher werden von der Landesregierung folgende Maßnahmen ergriffen, um die Verschmutzung zu verhindern:
- A. **Batterierecycling:** Die Landesregierung fördert die Einrichtung von „Sammelstellen“ für Altbatterien bei Händlern durch Hersteller von Elektrofahrzeugen/Batterien in Absprache mit dem UP Pollution Control Board (UPPCB) für das Batterierecycling in diesen Zentren
 - B. **Batterieentsorgung :** Die Landesregierung soll die „Batterieentsorgung“ fördern „Möglichkeiten“ an Wechsel-/Ladestationen
- 10) Die Landesregierung richtet unter der Abteilung für Stadtentwicklung eine **„Arbeitsgruppe zur schnellen Entwicklung der Ladeinfrastruktur“** mit Vertretern der Wohnungsbauabteilung, der Energieabteilung (DISCOMs), des Chief Town & Country Planner (CTCP), der Verkehrsabteilung, der Industrieabteilung usw. ein andere relevante Regierungsbehörden und lokale Körperschaften. Die Arbeitsgruppe sorgt für eine reibungslose Umsetzung der Mustersatzung und regelt die Strategie sowie die Umsetzung der Entwicklung von Lade-/Swap-Einrichtungen im Land.

11) Moderation und Kommunikation

- A. Invest UP stellt eine einzige Plattform für die Bereitstellung aller Erleichterungen bereit und stellt die abteilungsübergreifende Koordination für die Bearbeitung von Anträgen auf Anreize und erforderliche Genehmigungen/NOC/Freigaben sicher. Es soll auch Probleme und den Status melden

Arbeitsgruppe zur beschleunigten Entwicklung der Ladeinfrastruktur durch die Industrieabteilung.

B. Invest UP koordiniert außerdem die regelmäßige Überwachung und Aktualisierung des Status der Lade-/Wechselstationsdaten mit den Abteilungen und erleichtert die Dashboard-Anzeige der Informationen auf dem Bureau of Energy Efficiency (BEE)-Portal für Ladeeinrichtungen.

3.2. Schlüsseldefinitionen

- 1) „**Datum des Inkrafttretens**“ bezeichnet das Datum der Bekanntgabe dieser Richtlinie
- 2) „**Wirksamkeitszeitraum**“ bezeichnet den Zeitraum von 60 Monaten ab dem Datum der Benachrichtigung dieser Richtlinie
- 3) „**Serviceeinheiten**“ sind alle öffentlichen Ladestationen und/oder Ladestationen in Privatbesitz Station und/oder Batterie-Recycling-Dienstleister.
- 4) „**Förderfähiges Projekt**“ bezeichnet alle Serviceeinheiten (Lade-/Wechselstationen), wie in dieser Richtlinie definiert, die die folgenden Kriterien erfüllen, die von den zuständigen Stellen überprüft werden müssen
DISCOMs und städtische lokale Körperschaft -
 - a) Ladestationen, d. h. alle in Privatbesitz befindlichen, DISCOM-eigenen und von Investoren betriebenen Ladestationen. Eigene, dedizierte öffentliche Ladestation (einschließlich schnell/langsam), die zum Laden von öffentlichen/privaten Elektrofahrzeugen oder Elektrofahrzeugflotten verwendet wird und in Einfamilienhäusern, Gruppenwohngebäuden, Büros, öffentlichen Plätzen oder eigens dafür vorgesehenen Parkplätzen installiert werden kann -betrieben oder CPO-verwaltet (Charged Point Operator Managed), mit einer Anlageinvestition von mehr als 25 Lakh INR (ohne Grundstückskosten). Die Ladestationen müssen den vom Ministerium für Energie (MoP), dem Ministerium für Wohnungsbau und Stadtangelegenheiten (MoHUA) und dem Ministerium für Schwerindustrie (DHI) sowie der Regierung von UP festgelegten Normen in der jeweils gültigen Fassung entsprechen.
 - b) Austauschstationen, dh Serviceeinheiten, die Batteriewechselanlagen bereitstellen und mit einer Anlageinvestition von mehr als 15 Lakh INR (ohne Grundstückskosten) ausgestattet sind. Die Wechselstationen müssen sich an die Richtlinien und Normen halten, die von Zeit zu Zeit von Niti Aayog und/oder Union Govt und der Regierung von UP festgelegt werden.
- 5) „**Anlageinvestition für Serviceeinheit**“ bezeichnet Investitionen in Gebäude, Bauarbeiten, Ladegeräte, Batterieausrüstung, Versorgungseinrichtungen, Werkzeuge und andere Vermögenswerte (ohne Landkosten), die für die Bereitstellung von Batterielade-/austauschdiensten erforderlich sind und im Rahmen der zulässigen Investitionen getätigt werden Zeitraum. Die Kosten für Bau- und Tiefbauarbeiten dürfen nicht mehr als 10 % der Anlageinvestitionen betragen. Hierzu zählen auch Gebäude und Einrichtungen zur Errichtung von Recyclinganlagen, Batteriesammelstellen und Entsorgungsanlagen auf dem Gelände der Lade-/Wechselstation.
- 6) „**Eligible Investment Period**“ (EIP) bezeichnet den Zeitraum für den Abschluss der Investition. Der Zeitraum beginnt mit dem ersten Datum der Investition (nicht in Grundstücke) und fällt in das Inkrafttreten

Zeitraum von bis zu 5 Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des kommerziellen Betriebs (zulässiges Datum), je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt, gilt als EIP für Serviceeinheiten.

- 7) „**Zulässige Anlageinvestition**“ bezeichnet die Anlageinvestition, die von einem Projekt während des zulässigen Investitionszeitraums der Police getätigt wurde.
- 8) „**Nodal Agency for Service Units**“ bedeutet Invest UP

3.3. Steuerliche Anreize

Ziel der Richtlinie ist es, während der Laufzeit der Richtlinie Investitionen für die Einrichtung von mindestens 20 Ladestationen und 5 Wechselstationen pro Bezirk anzuziehen. Zu diesem Zweck sollen neben der Bereitstellung von Grundstücken zu subventionierten Tarifen gemäß Absatz 3.1(3) folgende Anreize geschaffen werden:

Kapitalzuschuss für Dienstleister

- 1) Ladestationen erhalten einen einmaligen Kapitalzuschuss auf förderfähige Anlageinvestitionen für Dienstleister in Höhe von 20 % mit einem Höchstbetrag von 10 Lakh INR pro Einheit bis zu 1.2000 Ladestationen im Staat
- 2) Wechselstationen erhalten einen einmaligen Kapitalzuschuss auf förderfähige Anlageinvestitionen für Dienstleister in Höhe von 20 % bis zu einem Höchstbetrag von 5 Lakh INR pro Einheit für die ersten 1000 Wechselstationen im Staat

HINWEIS: Der Anreiz wird erst nach Beginn des kommerziellen Betriebs des Antragstellerprojekts (Lade-/Wechselstation) gewährt. Für die Errichtung von maximal 100 Lade-/Wechselstationen erhält jeder Einzelinvestor/ Unternehmen/Firma/Institution den oben genannten Zuschuss.

Das Prinzip „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ wird durch die Projekte bestimmt, denen von der Landesregierung im Rahmen dieser Richtlinie ein „Sanktionsschreiben“ für Anreize vorgelegt wird.

3.4. Implementierungsrahmen

- 1) Die Anträge für Anreize durch Dienstleister sind bei der Nodal Agency, also Invest UP, einzureichen. Die **Knotenagentur** verwaltet die Umsetzung des Systems für die im Rahmen der Richtlinie bereitgestellten Dienstleister.
- 2) Die Nodal Agency ernennt einen speziellen **Nodal Officer** für die Koordinierung der Prüfung und Prüfung des Antrags.
- 3) Die Nodal Agency richtet eine **Policy Implementation Unit (PIU)** mit ausreichend besetzten ausgelagerten Fachleuten und Beratern ein, um die Regierung bei der Verwaltung der Anreizeanträge und der Koordinierung für NoC/Freigaben usw. zu unterstützen, die von einem designierten Nodal Officer der Nodal Agency geleitet wird. Die Nodal-Agentur muss außerdem Wirtschaftsprüfer/Ingenieure beauftragen und entsprechende technische Unterstützung von UPPCL/Wohnungsbauamt/Stadtentwicklungsamt wird ebenfalls benannt.
- 4) Ein **Prüfungsausschuss** bei CEO Invest UP wird bei der Nodal Agency eingerichtet. Relevante Abteilungen und Agenturen werden in den Ausschuss eingeladen, um den Antrag entsprechend den Anforderungen zu prüfen.

5) Die Nodal Agency wird die Anträge bearbeiten und nach der notwendigen Bewertung mit klaren Empfehlungen durch Addl Chief Secretary/Hauptsekretär der Infrastruktur- und Industrieentwicklungsabteilung der Regierung von Uttar Pradesh dem **Empowered Committee (EC)** vorlegen .

6) Ein **ermächtigtes Komitee (EC) unter dem Vorsitz von Infrastructure & Der Kommissar für industrielle Entwicklung (IIDC)** setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen:

- i. Zusätzlicher Chefsekretär/Hauptsekretär/Sekretär, IIDC
- ii. Zusätzlicher Chefsekretär/Hauptsekretär/Sekretär für Wohnungswesen
- iii. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär/Sekretär, Power (einschließlich Vertreter der zuständigen DISCOM)
- iv. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär/Sekretär für Stadtentwicklung
- v. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär/Sekretär, MSMED
- vi. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär/Sekretär für Finanzen
- vii. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär/Sekretär, Recht
- viii. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär/Sekretär für Umwelt
- ix. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär/Sekretär für Verkehr
- X. Zusätzlicher Chefsekretär/Hauptsekretär/Sekretär, Planung
- xi. Chief Town & Country Planner (CTCP)
- xii. Sekretär, IIDC – Mitgliedssekretär/Einberufer

Zu den Sitzungen der Kommission werden Vertreter der Antragsteller eingeladen; Das Sanktionsverfahren wird jedoch nicht durch das Nichterscheinen des Antragstellers behindert.

7) Das Empowered Committee (EC) genehmigt die Anträge auf **Ausstellung des „Sanction Letter“**. Bei Aufnahme des kommerziellen Betriebs **genehmigt** der bei der Nodal Agency eingesetzte Prüfungsausschuss die zulässigen Anreize und zahlt sie über das Online-Single-Window-Portal aus.

3.5. Allgemeine Geschäftsbedingungen

- 1) Projekte, die einen bestimmten Anreiz im Rahmen dieser Richtlinie nutzen, sind nicht berechtigt, Anreize im Rahmen einer anderen Politik der Landesregierung in Anspruch zu nehmen. Alle in dieser Richtlinie genannten Anreize können zusätzlich zu den Anreizen in Anspruch genommen werden, die im Rahmen eines Programms/ einer Richtlinie der indischen Regierung verfügbar sind.
- 2) Falls Klarheit über die Auslegung der Richtlinie erforderlich ist, erfolgt dies auf der Ebene des Empowered Committee (EC), wie in Abschnitt 3.2(6) definiert.
- 3) Darüber hinaus erfolgt jede erforderliche Änderung der Grundprinzipien, der Struktur und des Gesamtrahmens der Richtlinie, einschließlich der Ziele und Grenzwerte für Anreize für Ladedienstleister, auf Empfehlung des High Level Empowered EV Committee (HLEEV).) unter dem Vorsitz des Chief Secretary gemäß Paragraph 5.4(6)(c) und mit Zustimmung des Hon'ble Chief Minister.
- 4) Detaillierte Verfahren, Formulare und andere Bedingungen werden durch a bekannt gegeben gesonderte Regierungsanordnung.

4. Förderung einer schnelleren Umstellung/Einführung von Elektrofahrzeugen

4.1. Initiativen

Neben der Schaffung einer unterstützenden Infrastruktur für Elektrofahrzeuge im Staat wird sich die Landesregierung bemühen, einen schnelleren Übergang des bestehenden ICE-basierten Transportsystems zu Elektrofahrzeugen zu fördern, indem sie die Einführung von Elektrofahrzeugen fördert.

- 1) Die Landesregierung arbeitet mit NITI Aayog und der Asiatischen Entwicklungsbank (ADB) an der Ausarbeitung eines **„Umfassenden Elektromobilitätsplans (CEMP)“** für Lucknow.
Diese Initiative soll auf alle 17 Städte mit kommunalen Körperschaften ausgeweitet werden, die in späteren Phasen mit Hilfe von Niti Aayog oder einer anderen Institution auf weitere Städte ausgeweitet werden kann. Diese Pläne sollen der Landesregierung bei der Formulierung einer Strategie zur Einführung und Umstellung von Elektrofahrzeugen helfen und Folgendes bieten:
 - A. Definieren Sie Ziele für den Übergang und die Einführung in allen Elektrofahrzeugsegmenten für die betroffenen Städte
 - B. Identifizieren Sie umweltfreundliche Routen in diesen Städten und geeigneten stadtnahen Gebieten zur Förderung von ElektrofahrzeugenDementsprechend wird sich die Landesregierung bemühen, in diesen Städten bis 2030 eine 100-prozentige Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs auf Elektrofahrzeuge zu erreichen
- 2) Die Landesregierung wird **die Umstellung des öffentlichen Nahverkehrs** auf Elektrofahrzeuge auch in anderen städtischen und ländlichen Gebieten fördern. Zu diesem Zweck sollen bis 2025 in jedem Bezirk (mit Ausnahme von 17 Städten mit kommunalen Körperschaften) **grüne Routen** identifiziert werden und E-Busse auf jeder dieser ausgewählten Routen sichergestellt werden
- 3) Die Landesregierung strebt bis 2030 eine 100-prozentige **Umstellung der Regierungsfahrzeuge** (für den offiziellen Gebrauch) auf Elektrofahrzeuge an. Zu diesem Zweck werden die Außenministerien und ihre Behörden dazu ermutigt, Elektrofahrzeuge ohne Ausschreibung auf Nominierungsbasis von Regierungsbehörden wie Rajasthan Electronics zu beschaffen Instruments Ltd (REIL), Energy of Efficiency Services Ltd (EESL) usw. Zu diesem Zweck wird die Landesregierung von Zeit zu Zeit auch die Obergrenze für den Kauf von Fahrzeugen für die staatliche Nutzung rationalisieren.
- 4) Die Landesregierung soll **die Mitarbeiter der Landesregierung zum Kauf von Elektrofahrzeugen ermutigen** durch „Vehicle Advances“, die ihnen zur Verfügung gestellt werden.
- 5) Die Landesregierung fördert im Land **nachgerüstete Elektrofahrzeuge** mit zertifizierter Technologie (ARAI/ICAI oder eine andere). Zu diesem Zweck werden vom State Transport Department gesonderte Richtlinien und deren Umsetzung erlassen und verwaltet.
- 6) Die Landesregierung ist sich der Bedeutung des **Bewusstseins bewusst, um eine schnellere Einführung von Elektrofahrzeugen** im Staat zu fördern. Daher wird die Landesregierung mehrere Treiber nutzen, um das Bewusstsein zu schärfen und mit der Zentralregierung für die Go-Electric-Kampagne zusammenzuarbeiten, um das Bewusstsein der Menschen für die Notwendigkeit einer Emissionsreduzierung zu schärfen.

4.2. Schlüsseldefinitionen

- 1) „**Käufer**“ sind Käufer von Elektrofahrzeugen (EVs), die ein beliebiges Segment eines Elektrofahrzeugs kaufen und registrieren, das die gleichen Leistungs- und Effizienzspezifikationen gemäß Anhang II der FAME-II-Programmmitteilung vom 28. März 2019 erfüllt

ausgestellt für die FAME-II-Scheme-Verordnung vom 8. März 2019, F. Nr. 1(1)/2019 AEI und alle späteren Änderungen im Staat. Zu den Käufern zählen auch einzelne Fahrzeugkäufer oder Aggregatoren (z. B. Lebensmittellieferungen, E-Commerce-Logistikanbieter, Kurier) oder Flottenbetreiber (einschließlich Leasingunternehmen, bei Unternehmen/Hotels/anderen Betreibern).

- 2) „**Händler**“ sind im Staat registrierte Anbieter von Elektrofahrzeugen (EVs), die Elektrofahrzeuge verkaufen, die die gleichen Leistungs- und Effizienzspezifikationen gemäß Anhang II der FAME-II-Programmmitteilung vom 28. März 2019 für das FAME-II-Programm erfüllen Beschluss vom 8. März 2019, F. Nr. 1(1)/2019 AEI und alle späteren Änderungen im Staat.
- 3) „**Knotenagentur für die Einführung von Elektrofahrzeugen**“ bezeichnet das State Transport Department oder eine vom State Transport Department benannte Agentur

4.3. Steuerliche Anreize

- 1) **Zulassungsgebühren und Befreiung von der Kfz-Steuer** für Käufer –
 - a) Zum Satz von 100 % auf jedes über einen Zeitraum von in UP gekaufte und registrierte Elektrofahrzeug 3 Jahre ab Versicherungsbenachrichtigung
 - b) Zum Satz von 100 % auf alle Elektrofahrzeuge, die im 4. und 5. Jahr der Versicherungslaufzeit in UP hergestellt, gekauft und registriert werden
- 2) **Kaufzuschüsse als Frühbucheranreize** werden Käufern (einmalig) über einen Zeitraum von einem Jahr ab dem Datum der Benachrichtigung speziell für dieses Förderprogramm zu folgenden Sätzen in definierten Segmenten über Händler gewährt –
 - a) Zweirad-Elektrofahrzeug: 15 % der Werkskosten bis zu 5.000 Rupien pro Fahrzeug, vorbehaltlich Maximaler Budgetaufwand von Rs 100 Cr bis maximal 2lac EVs
 - b) 3-Rad-Elektrofahrzeug: 15 % der Werkskosten bis zu 12.000 Rupien pro Fahrzeug, vorbehaltlich Maximaler Budgetaufwand von Rs 60 Cr bis maximal 50000 Elektrofahrzeuge
 - c) 4-Rad-Elektrofahrzeug: 15 % der Werkskosten bis zu 1 Lakh Rupien pro Fahrzeug, vorbehaltlich eines maximalen Budgetaufwands von 250 Cr Rupien und maximal 25.000 Elektrofahrzeugen
 - d) E-Busse (nicht staatlich, z. B. Schulbusse, Krankenwagen usw.): 15 % der Werkskosten bis zu 20 Lakh Rupien pro Fahrzeug, vorbehaltlich eines maximalen Budgetaufwands von 80 Cr Rupien für maximal 400 E-Busse
 - e) E-Warentransporter: 10 % der Kosten ab Werk bis zu 1.00.000 Rupien pro Fahrzeug, vorbehaltlich eines maximalen Budgetaufwands von 10 Cr Rupien für maximal 1.000 E-Warentransporter

NOTIZ:

- i. Einzelne „Käufer“ dürfen den Kaufzuschuss nur beim Kauf in Anspruch nehmen eines einzelnen Artikels von 2W oder 3W oder 4W oder E-Bussen oder E-Güterträgern.
- ii. „Käufer“ von Aggregatoren/Flottenbetreibern können den gleichen Kaufzuschuss beim Kauf von maximal 10 Artikeln von 2W, 3W oder 4W und 5 Artikeln von E-Bussen oder E-Goods-Carriern in Anspruch nehmen
- iii. Kaufzuschüsse stehen jedem Käufer während der Gültigkeitsdauer dieser Regelung nur einmal zu. Der zulässige „Kaufzuschuss“ wird ausgezahlt als

Rückerstattung durch direkte Online-Überweisung an den Käufer nach Prüfung durch den Händler.

- iv. In jedem Fall gilt, wenn der Käufer ein Elektrofahrzeug ohne Batterie kauft, nur 50 % des zulässigen Betrags
Dem Käufer wird ein Kaufzuschuss gewährt

4.4.Implementierungsrahmen

- 1) Alle mit der Einführung verbundenen Anreize für Käufer/Händler werden über eine einzige Plattform von der benannten Knotenagentur für die Einführung von Elektrofahrzeugen verarbeitet und ausgezahlt, d. h. Transportabteilung, GoUP.
- 2) Detaillierte Ausführungsbestimmungen und entsprechende behördliche Anordnungen sind durch bekanntzugeben die Transportabteilung, GoUP

4.5.Allgemeine Geschäftsbedingungen

- 1) Käufer/Händler, die einen bestimmten Anreiz im Rahmen dieser Richtlinie in Anspruch nehmen, sind nicht berechtigt, Anreize im Rahmen einer anderen Landesregierungsrichtlinie in Anspruch zu nehmen. Alle in dieser Richtlinie genannten Anreize können zusätzlich zu den Anreizen in Anspruch genommen werden, die im Rahmen eines Programms/einer Richtlinie der indischen Regierung verfügbar sind.
- 2) Falls Klarheit über die Auslegung der Richtlinie erforderlich ist, erfolgt dies auf Empfehlung des bevollmächtigten Ausschusses (EC), wie in Abschnitt 3.4.(6) definiert.
- 3) Darüber hinaus erfolgt im Falle einer erforderlichen Änderung der Grundprinzipien, der Struktur und des Gesamtrahmens der Richtlinie, einschließlich der für Anreize zur Einführung definierten Ziele und Grenzen, auf Empfehlung des High Level Empowered EV Committee (HLEEVC) unter der Vorsitz des Chief Secretary gemäß Paragraph 5.4(6)(c) und die Zustimmung des Hon'ble Chief Minister.

5. Förderung der Fertigung

5.1.Initiativen

Auf der Angebotsseite zielt die Landesregierung darauf ab, Investitionen für die indigene Herstellung von Elektrofahrzeugen, Elektrofahrzeugbatterien, Ladegeräten und anderen zugehörigen Komponenten und Ausrüstungen in der Wertschöpfungskette anzuziehen, um im Staat groß angelegte Arbeitsplätze zu schaffen.

- 1) **Förderung von EV-Clustern:** Die Landesregierung zielt mit dieser Politik darauf ab, große private Investitionen für die Entwicklung von EV-Clustern mit globaler Standardinfrastruktur anzuziehen. Der Cluster soll sich um die Herstellung von Elektrofahrzeugen und Elektrofahrzeugbatterien sowie zugehörigen Komponenten kümmern. Solche Cluster sollen Ankerwirkung in der Region haben, in der sie entstehen. Uttar Pradesh verfügt über Indiens größte KKMU-Basis entlang der Wertschöpfungskette im Automobil- und Batteriebau und bietet den OEMs damit enorme Möglichkeiten, Ankerprojekte zu starten und die Kosten für die Herstellung von Elektrofahrzeugen im Bundesstaat zu senken. Gemeinsame Einrichtungen für Design, Prototyping und Tests für alle Einheiten im selben Gebäude

Cluster soll gefördert werden. Außerdem stellt die Landesregierung die externe Infrastruktur wie Straßen, Strom, Wasser- und Abwasserentsorgung, Abfallentsorgung usw. für die Industrie in diesen Parks sicher.

- 2) **Höhere anfängliche Impulse für die Batterieherstellung:** Um den Vorteil des Staates in der Wertschöpfungskette der Batterieherstellung zu nutzen, wird die Landesregierung in der Anfangsphase konsequent Megainvestitionen in die Herstellung von Elektrofahrzeugbatterien anziehen. Dies wird die Kosten für die Herstellung von Elektrofahrzeugen in UP senken und auch zahlreiche Beschäftigungsmöglichkeiten im Bundesstaat schaffen. Dafür sollen Premium-Investitionen in die Batteriefertigung stärker gefördert werden.
- 3) **Technische Unterstützung :** Uttar Pradesh möchte nicht nur die Drehscheibe für die Herstellung von Elektrofahrzeugen sein, sondern auch für Forschung und Entwicklung mit Schwerpunkt auf der nächsten Generation von Batteriemanagementsystemen, Antriebsstrangkomponenten, Batteriechemie, Brennstoffzellensystemen und intelligenten Transportsystemen. Daher soll die Landesregierung die OEMs ermutigen, Forschungs- und Entwicklungs- sowie Testeinrichtungen für Elektrofahrzeuge/Elektrofahrzeugbatterien zu entwickeln.
- 4) **Landbank:** Die Landesregierung bereitet in Absprache mit den Industrieentwicklungsbehörden und Entwicklungsbehörden für potenzielle Investoren in die Elektrofahrzeugindustrie im Staat eine Landbank vor, die Land der roten Kategorie umfasst. Die Landesregierung fördert die Entwicklung einer angemessenen Basisinfrastruktur wie Straßen, Strom, Wasser und Entwässerung rund um diese identifizierten Landparzellen.
- 5) **Single Window:** Die Richtlinie zielt darauf ab, ein geschäftsfreundliches Umfeld im Staat zu schaffen, indem sie die Vereinfachung der Verfahren, zeitnahe Freigaben im Vergleich zu den besten und reaktionsschnellen Vermittlungsdiensten sicherstellt. Investoren in der Elektrofahrzeugbranche sollen durch zeitgebundene Einzelfenster-Onlinefreigaben/NoC/Genehmigungen durch Nivesh Mitra unterstützt werden.

5.2.Schlüsseldefinitionen

- 1) „**Zulässigkeitsdatum**“ bezeichnet das Datum, das für die Inanspruchnahme von Anreizen im Rahmen dieser Richtlinie verwendet wird. Es ist das Datum, an dem das Projekt mit der kommerziellen Produktion begonnen hat; Es wird klargestellt, dass nur solche förderfähigen Projekte, die nach dem Datum des Inkrafttretens in die kommerzielle Produktion übergegangen sind, Anspruch auf Leistungen haben
- 2) „**Datum des Inkrafttretens**“ bezeichnet das Datum der Benachrichtigung dieser Richtlinie
- 3) „**Wirksamkeitszeitraum**“ bezeichnet den Zeitraum von 60 Monaten ab dem Datum der Benachrichtigung dieser Richtlinie
- 4) „**Produktionseinheiten**“ bezeichnet alle Produktionseinheiten für Elektrofahrzeuge, EV-Komponenten, Produktionseinheiten für Lade-/Batterieausrüstung und Batterieproduktionseinheiten.
- 5) „**Förderfähiges Projekt**“ bezeichnet alle in dieser Richtlinie definierten Produktionseinheiten, die die folgenden Kriterien erfüllen:
 - A. **Integriertes EV-Projekt** bedeutet jedes Projekt, das mindestens zwei davon herstellt: EV-Herstellung und/oder EV-Batterie und/oder EV-/EV-Batterie-Komponente und/oder Test- und Forschungs- und Entwicklungseinrichtungen und über eine zulässige Anlageinvestition von verfügt

mehr als INR 3000 Crores. Das Projekt kann von einem Unternehmen oder einer Unternehmensgruppe oder einem Unternehmenskonsortium ins Leben gerufen werden.

B. Ultra-Mega-Batterieprojekt, d. h. jede Batterie-„Produktionseinheit“ im Sinne dieser Richtlinie mit einer zulässigen Mindestanlageinvestition von mehr als 1.500 Crores INR und einer Mindestproduktionskapazität von 1 GWh.

C. Riesenprojekt -

i. **Mega-EV-Projekt**, d. h. jede „Produktionseinheit“ für Elektrofahrzeuge oder Elektrofahrzeugkomponenten mit einer zulässigen Anlageinvestition von mehr als 500 Crores Rupien

ii. **Mega-EV-Batterieprojekt**, d. h. jede „Produktionseinheit“ für E-Batterien oder Komponenten mit einer zulässigen Anlageinvestition von mehr als 300 Crores Rupien

D. Großes Projekt –

i. **Großes EV-Projekt**, d. h. jede „Produktionseinheit“ für Elektrofahrzeuge oder Elektrofahrzeugkomponenten mit förderfähigen Anlageinvestitionen von mehr als der oberen Investitionsgrenze für mittlere Unternehmen (gemäß MSMED Act 2020 oder in der von Zeit zu Zeit von der indischen Regierung geänderten Fassung), aber weniger als der Grenze in dieser Richtlinie für das Megaprojekt definiert, d. h. Rs 500 Crores

ii. **Großes EV-Batterieprojekt**, d. h. jede „Produktionseinheit“ für EV-Batterien oder -Komponenten mit förderfähigen Anlageinvestitionen von mehr als der oberen Investitionsgrenze für mittlere Unternehmen (gemäß MSMED Act 2020 oder in der von Zeit zu Zeit von der indischen Regierung geänderten Fassung), aber weniger als Die in dieser Richtlinie für das Megaprojekt festgelegte Grenze liegt bei 300 Crores Rupien

e. **KKMU-Projekte**, d. h. jede „Produktionseinheit“ mit Anlageinvestitionen in Anlagen und Maschinen gemäß der Klassifizierung des MSMED Act 2020 (oder in der jeweils von der indischen Regierung geänderten Fassung).

6) „Anlageinvestitionen für die Produktionseinheit“ bezeichnet die getätigten Investitionen in Grundstücke, Gebäude, Anlagen und Maschinen, Versorgungseinrichtungen, Werkzeuge, Infrastruktur und Ausrüstung sowie andere Vermögenswerte, die zur Herstellung des Endprodukts im zulässigen Rahmen erforderlich sind
Investitionszeitraum, inklusive folgender Kosten –

Ein	Land	Der tatsächliche Kaufpreis gemäß der registrierten Grundstücksurkunde gilt als Grundstückskosten für das Projekt (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren). Falls das Land von der UP State Industrial Development Corporation (UPSIDA) oder einer anderen staatlichen Regierungsbehörde zugeteilt wird, gilt der tatsächlich gezahlte Zuteilungspreis als Grundstückskosten (ohne gezahlte Stempelsteuer und Registrierungsgebühren). Maximal 10 % der gesamten „Anlageinvestitionen“ werden als „Land“-Komponente der Kapitalinvestitionen berücksichtigt.
B-	Gebäude	Unter Gebäude versteht man ein neues Gebäude, das für das Projekt errichtet wird, einschließlich Verwaltungsgebäude. Die Kosten für Neubauten

		<p>Die Installation von Anlagen und Maschinen, Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten, interne Testeinrichtungen, Lagereinrichtungen und andere Gebäude im Zusammenhang mit dem Herstellungsprozess werden entsprechend den tatsächlich angefallenen Ausgaben berücksichtigt.</p> <p>Maximal 10 % der gesamten „Investition“ werden als Komponente „Gebäude“ der Kapitalinvestition berücksichtigt.</p>
C	Sonstiges Bauwesen	<p>Unter sonstiger Bauart versteht man Bauten wie Mauern und Tore, Sicherheitshütten, Innenstraßen Bohrbrunnen, Wassertanks, interne Rohrleitungsnetze für Wasser und Gas und andere damit verbundene Konstruktionen.</p>
D	Werk & Maschinen	<p>Unter „Anlagen und Maschinen“ versteht man alle neuen einheimischen/importierten Anlagen und Maschinen sowie Versorgungsleistungen, einschließlich der Kosten für Transport, Fundament, Errichtung, Installation und Elektrifizierung. Die Elektrifizierungskosten umfassen die Kosten für Umspannwerk und Transformator. Auch solche anderen Werkzeuge und Geräte, die für die Produktion hilfreich sind, sind einzubeziehen.</p> <p>Zu den Anlagen und Maschinen können auch gehören:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Anlage zur Erzeugung nichtkonventioneller Energie. 2. Fahrzeuge, die nur für den Transport innerhalb des Betriebsgeländes der Industrieeinheit verwendet werden, und Materialtransportgeräte, die ausschließlich für den Transport von Gütern innerhalb dieses Betriebsgeländes verwendet werden. 3. Anlage zur Eigenstromerzeugung für den Eigenbedarf 4. Anlage für Umweltschutzmaßnahmen 5. Anlage zur Abfallentsorgung (einschließlich Batterieentsorgung/Recycling/Materialrückgewinnungsanlage/Wasseraufbereitung) 6. Testeinrichtungen (einschließlich Batterietests)
E	Infrastruktureinrichtungen	<p>Solche neuen Straßen, Abwasserleitungen, Wasserableitungen, Stromleitungen, Infrastruktur (einschließlich anderer für den Betrieb der Einheit wesentlicher Einrichtungen), die das Unternehmensgelände mit den wichtigsten Fernleitungen der Infrastruktur verbinden.</p>

7) „**Eligible Investment Period**“ (EIP) bezeichnet den Zeitraum für den Abschluss der Investition.

A. **Für KKMU-Projekte** gilt als EIP der Zeitraum ab dem ersten Investitionsdatum, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu drei Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs (zulässiges Datum), je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt

B. **Bei Großprojekten** gilt als EIP der Zeitraum ab dem ersten Investitionsdatum, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu 4 Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs (zulässiges Datum), je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt

C. **Für Megaprojekte** gilt als EIP der Zeitraum vom ersten Investitionsdatum, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zu 5 Jahren oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs (zulässiges Datum), je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt

D. **Für Ultra-Mega-Batterie-/integrierte EV-Projekte** – Der EIP ist der Zeitraum, der mit dem ersten Datum der Investition beginnt, das in den effektiven Zeitraum fällt, bis zum 7

Jahre oder bis zum Datum der Aufnahme des Geschäftsbetriebs (zulässiges Datum), je nachdem, welcher Zeitpunkt früher liegt

Notiz:

ich. Solche Fälle fallen auch unter Kapitalinvestitionen, bei denen das Datum des Beginns der Investition innerhalb des Zeitraums unmittelbar vor drei Jahren ab dem Datum des Inkrafttretens liegt (für alle Projektkategorien), unter der Bedingung, dass die kommerzielle Produktion in solchen Fällen nach dem Datum des Inkrafttretens beginnt. Mindestens 80 % der Kapitalinvestition sollten nach dem Datum des Inkrafttretens getätigt worden sein. Für die Berechnung der Kapitalinvestition werden jedoch auch Investitionen in die Grundstückskomponente der Kapitalinvestition berücksichtigt, die bereits vor dem Zeitraum unmittelbar vor drei Jahren ab dem Datum des Inkrafttretens getätigt wurden. Der Wert einer solchen Grundstücksinvestition wird anhand des Buchwerts zum Zeitpunkt des Grundstückskaufs berücksichtigt; eine danach vorgenommene Neubewertung des Grundstücks wird nicht berücksichtigt.

ii. Phasenweise Investition: Projekte, die phasenweise Investitionen tätigen, haben Anspruch auf Anreize im Rahmen dieser Richtlinie, sofern solche Anträge vor dem Datum der Aufnahme des kommerziellen Betriebs der ersten Phase eingehen. In solchen Fällen werden die entsprechenden Anreize nach Erreichen der Schwelleninvestition und nach Beginn der kommerziellen Produktion ausgezahlt. Die Einheit hat Anspruch auf einen entsprechenden inkrementellen Anreiz für die zusätzliche zulässige Kapitalinvestition; Der zulässige Investitionszeitraum bleibt jedoch derselbe.

8) „**Zulässige Anlageinvestition**“ bezeichnet die Kapitalinvestition, die von einem Projekt in seinem zulässigen Investitionszeitraum nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie getätigt wurde. Falls die Kapitalinvestition eines Projekts vor dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie begonnen hat, sollten mindestens 80 % dieser Kapitalinvestition nach dem Datum des Inkrafttretens der Richtlinie getätigt werden und dieselbe Kapitalinvestition wird bei der Bestimmung als zulässige Kapitalinvestition betrachtet. Zulässige Anreize. Bei der Entscheidung über das Projekt und die Investitionskategorie (KKMU/Groß/Mega/Ultra-Mega/Integriertes Projekt) wird jedoch die Kapitalinvestition im zulässigen Investitionszeitraum, wie aufgeführt, berücksichtigt.

9) „**Nodal Agency**“ für die Fertigung bedeutet Invest UP

5.3. Steuerliche Anreize

1) **Der Kapitalzuschuss** wird auf Basis des Grundkapitalzuschusses multipliziert mit dem Bruttokapazitätsauslastungsmultiplikator (GCM) gewährt.

1.1. Der Grundkapitalzuschuss wird zu folgenden Sätzen gewährt:

a) Die ersten beiden integrierten EV-Projekte und die ersten beiden Ultra-Megabatterie-Projekte, jeweils wie in der Richtlinie definiert, erhalten eine Kapitalsubvention in Höhe von 30 % der förderfähigen Anlageinvestitionen, wobei maximal INR 1000 Cr pro Projekt über einen Zeitraum von a bereitgestellt werden müssen. Laufzeit von 20 Jahren in gleichen jährlichen Raten

- b) Für die ersten fünf Mega-EV-Projekte und die ersten fünf Mega-Batterieprojekte gemäß der Definition in der Richtlinie wird eine Kapitalsubvention in Höhe von 20 % der förderfähigen Anlageinvestitionen gewährt, wobei maximal INR 500 Cr pro Projekt über einen bestimmten Zeitraum bereitgestellt werden dürfen von 10 Jahren in gleichen jährlichen Raten
- c) Große EV-Projekte und große Batterieprojekte gemäß der Definition in der Richtlinie erhalten Kapitalzuschüsse in Höhe von 18 % der förderfähigen Anlageinvestitionen, vorbehaltlich eines Höchstbetrags von 90 Cr INR pro Projekt, der über einen Zeitraum von 10 Jahren in gleichen jährlichen Raten bereitgestellt wird
- d) KKMU-Projekten im Sinne der Richtlinie wird eine Kapitalsubvention in Höhe von 10 % der förderfähigen Anlageinvestitionen mit einem Höchstbetrag von 5 Cr INR pro Projekt gewährt, die über einen Zeitraum von zwei Jahren in gleichen jährlichen Raten bereitgestellt wird

1.2. Der Bruttokapazitätsauslastungsmultiplikator (GCM) wurde in die Richtlinie eingeführt, um sicherzustellen, dass die Begünstigten dieser Richtlinie die installierte Kapazität optimal nutzen. Der GCM gilt für das erste Jahr als 1, sofern die Kapazitätsauslastung der Einheit 40 % der installierten Kapazität beträgt. Für die Folgejahre gilt GCM als 1, sofern die Spitzenkapazitätsauslastung in diesem Jahr 75 % oder mehr der installierten Kapazität beträgt.

a) Dementsprechend beträgt der maximale GCM-Wert „1“.

b) Falls die Spitzenauslastung weniger als 75 % beträgt, beträgt die GCM entsprechend der angegebenen Formel proportional reduziert -

$GCM = \text{Minimum von } (75 \%, \text{ Spitzenauslastung des betrachteten Jahres}) / 75 \%$

c) Wenn die Spitzenkapazitätsauslastung weniger als oder gleich 10 % der installierten Leistung beträgt Kapazität beträgt der GCM 0

d) Im Falle einer phasenweisen Investition wird der GCM für das erste Jahr nach jeder Phase als 1 für die getätigten zusätzlichen Investitionen betrachtet, wenn die Kapazitätsauslastung mindestens 40 % der in dieser Phase installierten zusätzlichen Kapazität beträgt.

e) In den Folgejahren beträgt der GCM 1, wenn die Gesamtkapazitätsauslastung der Einheit 75 % der gesamten installierten Kapazität beträgt, und wenn er darunter liegt, wird der GCM proportional reduziert

f) Der Kapitalzuschuss, der aufgrund eines GCM von unter 1 in einem bestimmten Fall reduziert wird Jahr wird nicht auf die Folgejahre übertragen

Weitere Berechnungsdetails werden in einer gesonderten Regierungsverordnung zur Umsetzung der in dieser Richtlinie definierten Produktionsanreize geklärt.

Notiz:

i. Der Zuschuss in allen Kategorien unterliegt einer jährlichen Obergrenze von INR 50 Cr.

ii. Konnte der gesamte zulässige Zuschuss aufgrund der Obergrenze von INR 50 Cr pro Jahr nicht innerhalb des hier für jede Kategorie definierten Höchstzeitraums ausgezahlt werden, wird der Förderzeitraum zusätzlich um maximal 10 Jahre verlängert, unter der Bedingung, dass die jährliche Obergrenze nicht überschritten wird bleibt auch während des zusätzlichen Zeitraums bei INR 50 Cr pro Jahr.

2) **Die Rückerstattung der Stempelsteuer** beim Kauf/Pachtvertrag von Grundstücken erfolgt nach Beginn der kommerziellen Produktion zu folgenden Sätzen:

- a) 100 % für integriertes EV-Projekt und Ultra-Mega-Batterie-Projekt überall in UP
- b) 100 % in der Region Poorvanchal und Bundelkhand, 75 % in Madhyanchal und Paschimanchal (außer GHZ- und GBN-Bezirk) und 50 % im GBN- und GHZ-Bezirk
Mega-/Groß-/KKMU-Projekte gemäß Definition in der Richtlinie

3) **Andere Anreize –**

- a) **Die Rückerstattung der Qualitätszertifizierungsgebühren** erfolgt einmalig in Höhe von 50 % der für die Erlangung der Zertifizierung gezahlten Gebühren bis zu einem Höchstbetrag von 10 Lakhs INR pro Einheit für große und KKMU-Elektrofahrzeug-/Batterieprojekte
- b) **Die Erstattung der Patentregistrierungsgebühren** erfolgt einmalig in Höhe von 75 % der entstandenen Kosten/Ausgaben bis zu einem Höchstbetrag von 50.000 INR für den Erwerb eines inländischen Patents und bis zu 2 Lakh INR für den Erwerb eines internationalen Patents an Großunternehmen und KKMU-Elektrofahrzeug-/Batterieprojekte
- c) **Ein Anreiz zur Kompetenzentwicklung** als Rückerstattung des Stipendiums wird einmalig in Höhe von 5.000 INR pro Mitarbeiter und Jahr für maximal die ersten 50 Mitarbeiter aller definierten Fertigungsprojekte bereitgestellt

NOTIZ:

- 1) Alle Anreize dürfen erst nach Beginn der kommerziellen Produktion bereitgestellt werden. Die Summe aller steuerlichen Anreize darf 100 % des FCI für Fertigungsprojekte nicht überschreiten.
- 2) Das Prinzip „Wer zuerst kommt, mahlt zuerst“ wird von den Projekten bestimmt, denen von der Landesregierung im Rahmen dieser Richtlinie eine „Patronatserklärung“ für Anreize vorgelegt wird.

5.4. Implementierungsrahmen

1) Die Anträge auf Anreize durch Hersteller sind bei der Nodal Agency, also Invest UP, einzureichen. Die Knotenagentur verwaltet die Umsetzung des in der Richtlinie vorgesehenen Programms für Hersteller.

2) Die Nodal Agency ernennt einen speziellen Nodal Officer für die Koordinierung der Prüfung und Prüfung des Antrags.

3) Die Nodal Agency richtet eine Policy Implementation Unit (PIU) mit ausreichend Personal aus ausgelagerten Fachkräften und Beratern ein, um die Regierung bei der Verwaltung der Anwendungen und Single-Window-Operationen zu unterstützen, die von einem designierten Nodal Officer der Nodal Agency geleitet wird. Die Nodal Agency muss auch Wirtschaftsprüfer/Ingenieure beauftragen.

4) **Ablauf für KKMU-Anträge –** _____

- a) Die KKMU-Anträge sind an Dy zu richten. Commissioner Industries, District Industries & Enterprise Promotion Center des jeweiligen Bezirks, in dem das Projekt durchgeführt wird

wird zur Überprüfung und Verifizierung vorgeschlagen. Die Nodal Agency überwacht lediglich den Status und Fortschritt der KKMU-Anträge.

b) Die KKMU-Anträge werden bearbeitet und geprüft.

Commissioner, Industries, District Industries & Enterprise Promotion Center mit Hilfe von Beamten/ Beamten des betroffenen District Industries & Enterprise Promotion Center und empfiehlt über den betroffenen Joint Commissioner Industries (JCI) dem Sanktionsausschuss.

c) Ein Sanktionsausschuss unter dem Vorsitz der betreffenden Division

Der Kommissar setzt sich aus folgenden Mitgliedern zusammen: i. ADM

(F&R) (des betroffenen Bezirks) ii. Dy. Direktor/

AIG/DIG, Briefmarken iii. Dy. Beauftragter

für Industrie, Industrie- und Unternehmensförderungszentrum des Distrikts (des betroffenen Distrikts)

iv. Regionalbeauftragter, UPPCB

v. Vertreter der Abteilungen, von denen die Zuwendungen stammen angefordert

Gewalt JCI-Einberufer

Zu den Sitzungen der Kommission werden Vertreter der Antragsteller eingeladen; Das Sanktionsverfahren wird jedoch nicht durch das Nichterscheinen des Antragstellers behindert.

d) Nach der Sanktion wird ein formelles „Sanktionsschreiben“ im vorgeschriebenen Format in Bezug auf die Leistungen der betroffenen JCI ausgestellt. Zur Auszahlung muss der Vorschlag dem Sanktionsausschuss über JCI (Einberufer) vorgelegt werden, und anschließend erfolgt die Auszahlung verschiedener Leistungen durch den Dy. Commissioner, Industries, District Industries & Enterprise Promotion Center in der von der Abteilung für industrielle Entwicklung der Regierung vorgeschriebenen Weise. von UP durch ein Online-Incentive-Management-Single-Window-System.

5) Prozess für große Projekte – _____

a) Es wird ein Prüfungsausschuss auf der Ebene CEO Invest UP eingerichtet. Relevante Abteilungen und Agenturen werden in den Ausschuss eingeladen, um den Antrag entsprechend den Anforderungen zu prüfen.

b) Die Nodal Agency wird die Anträge bearbeiten und nach der erforderlichen Bewertung mit klaren Empfehlungen durch Addl Chief Secretary, IIDD, einreichen Regierung von Uttar Pradesh vor dem Empowered Committee (EC), wie in Absatz 3.4.(6) dieser Richtlinie definiert.

c) Nach den Empfehlungen des ermächtigten Ausschusses werden die Vorschläge für Die Ausstellung des „Patronatsschreibens“ sowie die Auszahlung der Leistungen werden dem ehrenwerten Industrieminister der Regierung von Uttar Pradesh zur endgültigen Genehmigung vorgelegt. Die Nodal Agency zahlt die sanktionierten Leistungen in der von der Abteilung für industrielle Entwicklung der Regierung vorgeschriebenen Weise aus. von UP über ein Online-Single-Window-Incentive-Management-System.

6) Prozess für Mega-/Ultra-Mega-Projekte und integrierte Projekte.

- a) Es wird ein Prüfungsausschuss beim Infrastructure & Industrial Development Commissioner (IIDC) der Regierung von Uttar Pradesh eingerichtet, dessen Mitglied und Vorsitzender CEO Invest UP ist. Relevante Abteilungen und Agenturen werden in den Ausschuss eingeladen, um den Antrag entsprechend den Anforderungen zu prüfen.
- b) Die Nodal Agency wird die Anträge bearbeiten und nach der erforderlichen Bewertung mit klaren Empfehlungen dem High Level Empowered EV Committee (HLEEV) vorlegen.
- c) Ein High Level Empowered EV Committee (HLEEV) unter dem Vorsitz des Hon'ble Chief Secretary wird mit folgenden Mitgliedern gebildet:
 - i. Kommissar für Infrastruktur und industrielle Entwicklung (IIDC)
 - ii. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär, IIDC
 - iii. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär, Power
 - iv. Zusätzlicher Chefsekretär/Hauptsekretär, Stempel und Registrierung
 - v. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär, MSMED
 - vi. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär der Finanzabteilung
 - vii. Zusätzlicher Chefsekretär/Hauptsekretär der Rechtsabteilung
 - viii. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär für Verkehr
 - ix. Zusätzlicher Generalsekretär/Hauptsekretär für Umwelt
 - X. Zusätzlicher Chefsekretär/Hauptsekretär/Sekretär, Planung
 - xi. Sekretär, IIDC – Mitgliedssekretär/Einberufer

Zu den Sitzungen der Kommission werden Vertreter der Antragsteller eingeladen; Das Sanktionsverfahren wird jedoch nicht durch das Nichterscheinen des Antragstellers behindert.

- d) Nach den Empfehlungen des High Level Empowered EV Committee (HLEEV) werden die Vorschläge für die Ausstellung des „Patronatsschreibens“ sowie die Auszahlung der Leistungen dem Kabinett der Regierung von Uttar zur endgültigen Genehmigung vorgelegt Pradesh. Die Nodal Agency zahlt die sanktionierten Leistungen in der von der Abteilung für industrielle Entwicklung der Regierung vorgeschriebenen Weise aus. von UP durch ein Online-Incentive-Management-Single-Window-System.

- 7) Darüber hinaus ist das High Level Empowered EV Committee (HLEEV) dafür verantwortlich, Folgendes zu empfehlen:
- a) Überwachung der Umsetzung der Bestimmungen (fiskalisch/nicht fiskalisch)
 - b) Überprüfung und Überwachung des Fortschritts dieser Richtlinie
 - c) Unterstützung benannter Knotenagenturen bei Bedarf
 - d) Koordinierung mit verschiedenen Regierungsbehörden und relevanten Staatsabteilungen bei Bedarf für die Umsetzung der Politik
 - e) Von Zeit zu Zeit Überprüfungs- und Beratungstreffen mit relevanten Interessengruppen einberufen
Zeit
 - f) Beschlossene Tagesordnung für die Erteilung von Regierungsanordnungen/Klarstellungen/Mitteilungen/Änderungen, soweit und wann dies für die Umsetzung dieser Richtlinie von Zeit zu Zeit erforderlich ist
 - g) Koordinierung für die Einrichtung des EV Center of Excellence

5.5. Allgemeine Geschäftsbedingungen

- 1) Projekte, die einen bestimmten Anreiz im Rahmen dieser Richtlinie nutzen, sind nicht berechtigt, Anreize im Rahmen einer anderen Politik der Landesregierung in Anspruch zu nehmen. Alle in dieser Richtlinie genannten Anreize können zusätzlich zu den Anreizen in Anspruch genommen werden, die im Rahmen eines Programms/ einer Richtlinie der indischen Regierung verfügbar sind.
- 2) Falls Klarheit über die Auslegung der Richtlinie erforderlich ist, erfolgt dies auf der Ebene des Empowered Committee (EC), wie in Abschnitt 3.2(6) definiert.
- 3) Darüber hinaus erfolgt jede erforderliche Änderung der Grundprinzipien, der Struktur und des Gesamtrahmens der Richtlinie, einschließlich der Ziele und Grenzwerte für Anreize für Ladedienstleister, auf Empfehlung des High Level Empowered EV Committee (HLEEVIC).) unter dem Vorsitz des Chief Secretary gemäß Paragraph 5.4(6)(c) und mit Zustimmung des Hon'ble Chief Minister.
- 4) Detaillierte Verfahren, Formulare und andere Bedingungen werden durch a bekannt gegeben gesonderte Regierungsanordnung.

6. Ökosystemunterstützung

Die Landesregierung fördert die Einrichtung von Kompetenzzentren (Centers of Excellence, CoEs) im Staat. Regierungsorganisationen/PSUs/PVT-Unternehmen werden dazu ermutigt, Kompetenzzentren (Centers of Excellence, CoE) im Bereich Elektrofahrzeuge/Batterien/Laden einzurichten, um Forschung und Entwicklung, Tests, Technologiebeschaffung und andere Einrichtungen zur Unterstützung des Elektrofahrzeug-Ökosystems, einschließlich nicht fossiler Brennstoffe, zu erleichtern basierte Mobilitätslösungen. Solche Zentren konzentrieren sich auf die Gestaltung und Nutzung von Elektrofahrzeugen und verbessern die Nutzung und Effizienz von Elektrofahrzeugen und Ladegeräten.

Fünf dieser CoEs erhalten Anreize mit einem Zuschuss von 50 % der Projektkosten bis zu jeweils 10 Crore INR. Dieser Zuschuss wird über einen Zeitraum von 5 Jahren freigegeben. Auf Empfehlung von Invest UP oder dem Transport Department oder einem anderen State Department/Behörde werden die Sanktionierung und Auszahlung der Anreize an solche CoEs vom High Level Empowered EV Committee (HLEEVIC) mit Zustimmung des Hon'ble Chief überprüf und empfohlen Minister.
