छत्तीसगढ़ राज्य इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2022

छत्तीसगढ़ राज्य ईवी नीति 2022

कंटेंट

1. पृष्ठभूमि 5

2. उद्देश्य 6

3. शीर्षक 6

4. ऑपरेटिव अवधि 6

5. संक्षेप और परिभाषाएं 7

6. नीति अवलोकन 8

6.1 अपेक्षित परिणाम 10

7. संस्थागत संरचना 11

7.1 संचालन समिति 11

7.2 संचालन समिति के कार्य 11

7.3 कार्यकारी समिति 12

7.4 कार्यकारी समिति के कार्य 12

7.5 स्टेट ईवी डेवलपमेंट कारपोरेशन लिमिटेड 13

7.5.1 एसपीवी की संरचना 13

7.5.2 कंपनी (एसपीवी) द्वारा फण्ड जुटाना और उनका उपयोग करना 13

7.5.3 संचालन मंडल 14

7.5.4 एसपीवी के प्रमुख कार्य और उत्तरदायित्व 14

8. लक्ष्य और रोडमैप 15

9. विधायी और नियामक संदर्भ 16

9.1 कानून, नियम और विनियम (केंद्रीय) 16

9.2 कानून, नियम और विनियम (राज्य) 16

9.3 परिचालन नियंत्रण/दिशानिर्देश 16

9.4 पर्यावरण के लिए परिवहन विनियमों में संशोधन 17

10. दायरा और पात्रता 17

11. ड्राइविंग इलेक्ट्रिक वाहन को अपनाना 18

12. प्रोत्साहन (Incentives)..... 18

12.1 खरीद प्रोत्साहन (Purchase Incentives) 18

12.1.1 2W/3W/4Ws के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन..... 19

12.1.2 बसों के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन 19

12.1.3 माल/अन्य वाहनों के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन 19

12.2 विनिर्माण संबंधी प्रोत्साहन 20

12.3 चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के विस्तार के लिए प्रोत्साहन 21

12.3.1 निजी चार्जिंग पॉइंट: 21

12.3.2 पब्लिक चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर 21

13. ईवी चार्जिंग के लिए बिजली टैरिफ 22

14. नवीकरणीय ऊर्जा के उपयोग के लिए रोडमैप.....23

15. अनुसंधान और नवाचार 23

16. अभिसरण 24

17. नोडल विभाग और एजेंसियां 24

18. पुनर्चक्रण पारिस्थितिकी तंत्र (रीसाइक्लिंग इकोसिस्टम)- बैटरी और विद्युत वाहन ..25

18.1 ईवी बैटरियों का पुन: उपयोग 26

18.2 एंड-ऑफ़-लाइफ बैटरी और ईवी रीसाइक्लिंग 26

19. इलेक्ट्रिक मोबिलिटी सेफ्टी गाइडलाइंस (सुरक्षा मानदंड) 26

20. ईवी स्टेट फंड 26

21. नीति समीक्षा - कैलिब्रेटिंग/रिफाइनिंग/पाठ्यक्रम सुधार 26

22. जारी करने और व्याख्या करने की शक्ति 27

<u>तालिकाओं की सूची</u>

तालिका 1: राज्य में निगमन के बाद से पंजीकृत वाहनों की विभिन्न श्रेणियां

तालिका 2: पांच वर्षों के लिए खंडवार नीतिगत लक्ष्यों का सारांश

तालिका 3: छत्तीसगढ़ में 31 मार्च,27 तक ईवी की पूंजीगत सब्सिडी (पूंजीगत लागत के % के रूप में, कर रहित)

छत्तीसगढ़ राज्य इलेक्ट्रिक वाहन नीति 2022

1. पृष्ठभूमि

आंतरिक दहन वाहनों (आईसीवी) से बिजली से चलने वाले वाहनों तक परिवहन की प्रकृति में एक आसन्न बदलाव है। बिगड़ती वायु गुणवत्ता की चुनौतियों को कम करने, भारत के तेल आयात बिल में कमी लाने और देश की ऊर्जा सुरक्षा को आगे बढ़ाने के उद्देश्य से इलेक्ट्रिक वाहनों में बदलाव किया जा रहा है। अक्षय ऊर्जा क्षमताओं के विस्तार के लिए किये जा रहे भारत के प्रयासों के अंतर्गत इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा दिया जा रहा है।

वर्ष 2000 में गठित छत्तीसगढ़ राज्य तेजी से एक महत्वपूर्ण पर्यटन केंद्र और एक औद्योगिक केंद्र के रूप में उभर रहा है। राज्य के विकास में इसकी रणनीतिक स्थिति, आसान पहुंच सुविधा और लागत प्रभावी परिवहन का प्रमुख योगदान दिया है।

छत्तीसगढ़ राज्य में रोडवेज छत्तीसगढ़ परिवहन विभाग के दायरे में आता है। यह विभाग इस राज्य में सार्वजनिक सुविधा और वाहन आबादी को ध्यान में रखते हुए परिवहन से संबंधित विभिन्न गतिविधियों का संचालन और पर्यवेक्षण करता है। विभाग द्वारा नागरिकों को विभिन्न प्रकार की कम्प्यूटरीकृत सेवाएं प्रदान की जाती हैं, जिनमें ई-सेवा, लाइसेंस, ऑनलाइन परमिट प्रणाली, डीलर प्वाइंट पंजीकरण, ऑनलाइन परमिट आवृत्ति आदि शामिल हैं। राज्य शासन द्वारा वाहन पंजीकरण के लिए "वाहन" नामक राष्ट्रीय पोर्टल और ड्राइविंग लाइसेंस के लिए "सारथी" नामक राष्ट्रीय पोर्टलस्थापित किया गया है।

यहां सड़क मार्गों की लंबाई लगभग 35,388 किलोमीटर है,जिसमें राष्ट्रीय राजमार्गों के लिए लगभग 2,184 किलोमीटर, एसएच के लिए लगभग 3,611 किलोमीटर और शेष जिला सड़कों और गांव की सड़कों द्वारा शामिल हैं, और इनकी कनेक्टिविटी पूरे देश से है। छत्तीसगढ़ में 21 शहरों के लिए 442 सिटी बसों के राज्य सरकार के प्रस्ताव को केंद्र सरकार ने मंजूरी दे दी है. भिलाई-दुर्ग क्षेत्र के जुड़वां शहरों को अधिकतम 110 बसें, बिलासपुर के लिए 50, कोरबा के लिए 42, अंबिकापुर के लिए 35, राजनांदगांव के लिए 20 और महासमुंद, चिरमिरी, कांकेर, जगदलपुर, धमतरी आदि के लिए शेष बसें आवंटित की गई हैं.

तालिका 1: राज्य निर्माण के बाद से पंजीकृत वाहनों की विभिन्न श्रेणियां

S.No.	Vehicle Type	No. of Vehicles Registered	% of Vehicles
1	Goods Vehicles	2,43,327	3.68%
2	4 Wheelers (Commercial)	20,091	0.30%
3	Buses	60,240	0.91%
4	3 Wheelers	44,084	0.67%
5	2 Wheelers	53,97,457	81.53%
6	4 Wheelers (Non Commercial)	4,36,800	6.60%
7	Others	4,18,428	6.32%
Total		**66,20,427**	

उपरोक्त तालिका से यह पाया गया है कि राज्य की कुल वाहन आबादी में दुपहिया वाहन>81 प्रतिशत हैं। चौपहिया वाहन 6.90%, माल वाहन 3.68%, अन्य 6.32% और अंत में बसें केवल 0.91% हैं।

ईवी (इलेक्ट्रिक व्हीकल) क्षेत्र में तकनीकी-आर्थिक विकास के आधार पर, छत्तीसगढ़ में इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देने के लिए एक नीति तैयार किये जाने की आवश्यकता है ताकि छत्तीसगढ़ इस मामले में भारत के अन्य राज्यों की बराबरी कर सके।

2. उद्देश्य

इलेक्ट्रिक वाहनों को परिवहन के प्रमुख साधन के रूप में अपनाने के साथ-साथ ईवी बाजार के विकास में निर्माताओं, स्टार्ट-अप और निवेशकों का समर्थन करने के लिए एक स्थायी वातावरण स्थापित करने में छत्तीसगढ़ को अग्रणी बनाना इस नीति का उद्देश्य है।

नीति के उद्देश्य निम्लिखित हैं:-

i. छत्तीसगढ़ के नागरिकों के स्थायी भविष्य के लिए स्वस्थ वातावरण सुनिश्चित करने की दिशा में कार्य करना।

ii. वाहनों के कारण तेजी से बढ़ रही जहरीली गैस उत्सर्जन आदि जिससे वायु गुणवत्ता सूचकांक बिगड़ता है, इसे कम करने की योजना बना कर क्रियान्वित करना।

iii. बैटरी इलेक्ट्रिक वाहनों (बीईवी) को तेजी से अपनाना ताकि 2027 तक सभी नए वाहन पंजीकरण में BEV का 15% का योगदान हो और परिवहन क्षेत्र से उत्सर्जन को कम करके छत्तीसगढ़ के पर्यावरण में एक भौतिक सुधार लाया जा सके।

iv. विशेष रूप से दोपहिया वाहनों, सार्वजनिक / साझा परिवहन वाहनों और माल वाहकों की श्रेणी में बड़े पैमाने पर EV के प्रयोग को प्रोत्साहित करना.

v. छत्तीसगढ़ को इलेक्ट्रिक वाहनों और सहायक उपकरणों का विनिर्माण केंद्र बनाना; राज्य के युवाओं के लिए असीमित रोजगार के अवसर पैदा करना

vi. सतत विकास की दिशा में उद्योग की जरूरतों को पूरा करने के लिए इंजीनियरों, डिजाइनरों, तकनीशियनों और शोधकर्ताओं का एक प्रतिभा पूल बनाना

3. शीर्षक

इस नीति को "छत्तीसगढ़ राज्य इलेक्ट्रिक वाहन नीति-2022" के रूप में जाना जाएगा।

4. ऑपरेटिव अवधि

i. यह नीति 01-04-2022 से शुरू होकर पांच साल की अवधि के लिए वैध होगी और राज्य सरकार के विवेक के आधार पर 10 साल तक बढ़ाई जा सकती है।

ii. इस नीति के सभी प्रावधान परिचालन अवधि के दौरान लागू होंगे जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो।

5. संक्षेप और परिभाषाए

i. "एसी" का अर्थ होगा प्रत्यावर्ती धारा(alternating current);

ii. "एआरएआई" का अर्थ ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया होगा;

iii. "बीईवी" का अर्थ बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन होगा;

iv. "बीएमएस" का अर्थ बैटरी प्रबंधन प्रणाली होगा;

v. "केंद्र सरकार" का अर्थ भारत सरकार होगा;

vi. "सीआईआरटी" का अर्थ केंद्रीय सड़क परिवहन संस्थान होगा;

vii. "डीबीटी" का अर्थ प्रत्यक्ष बैंक हस्तांतरण होगा;

viii. "डीसी" का अर्थ डायरेक्ट करंट होगा;

ix. "डिस्कॉम" का अर्थ होगा विद्युत वितरण लाइसेंसधारी - छत्तीसगढ़ राज्य विद्युत बोर्ड (सीएसईबी);

x. "ईवी" का अर्थ इलेक्ट्रिक वाहन होगा;

xi. "ईवी चार्जिंग स्टेशन" का अर्थ बिजली का उपभोक्ता होगा, चाहे वह डिस्कॉम से बिजली खरीद रहा हो या ओपन एक्सेस के माध्यम से, इलेक्ट्रिक वाहनों को चार्ज करने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ बिजली का उपयोग, या तो व्यावसायिक इरादे से या अन्यथा। ईवी चार्जिंग स्टेशन द्वारा खरीदी गई 90% से अधिक बिजली का उपयोग किया जाएगा और ईवी को चार्ज करने के लिए रिकॉर्ड किया जाएगा। सहायक खपत 10% से कम होगी और इसमें सुविधा प्रकाश व्यवस्था, चार्जिंग उपकरण की अक्षमता, आदि शामिल होंगे;

xii. "FAME" का अर्थ है भारत में (हाइब्रिड और) विद्युत वाहनों का तेजी से अपनाना और विनिर्माण योजना, भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा समय-समय पर इसके संशोधनों के साथ अधिसूचित;

xiii. "फास्ट चार्जिंग स्टेशन" का अर्थ "फास्ट चार्जर्स" से युक्त एक ईवी चार्जिंग स्टेशन होगा, जिसमें प्रत्येक व्यक्तिगत फास्ट चार्जर की चार्जिंग क्षमता कम से कम 15 किलोवाट होगी।

xiv. "एफसीईवी" का अर्थ ईंधन सेल इलेक्ट्रिक वाहन होगा;

xv. एक्सवी "जीआर" मतलब सरकारी संकल्प;

xvi. "आईसीवी" का अर्थ आंतरिक दहन वाहन होगा;

xvii. "एमएसएमई" का अर्थ सूक्ष्म, लघु और मध्यम उद्यम होगा;

xviii. "एनईएमएमपी" का अर्थ है भारी उद्योग विभाग, भारी उद्योग और सार्वजनिक उद्यम मंत्रालय, भारत सरकार द्वारा समय-समय पर इसके संशोधनों के साथ अधिसूचित राष्ट्रीय इलेक्ट्रिक मोबिलिटी मिशन योजना;

xix. "एनओसी" का मतलब अनापत्ति प्रमाण पत्र होगा;

xx. "OEM" का अर्थ मूल उपकरण निर्माता होगा;

xxi. "पीएचईवी" का अर्थ प्लग-इन हाइब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन होगा, जिसमें कई प्रकार की प्रेरक शक्ति हो सकती है, लेकिन (i) चार्ज करने के लिए एक विद्युत आउटलेट में प्लग किया जा सकता है, और (ii) पूरी तरह से इलेक्ट्रिक का उपयोग करके यात्रा कर सकता है। अन्य मोड के बीच ड्राइवट्रेन। सूक्ष्म, हल्के और पूर्ण संकर PHEV के रूप में योग्य नहीं होंगे;

xxii. इस "नीति" का अर्थ छत्तीसगढ़ सरकार द्वारा जी.आर. सं. 539 दिनांक 26.08.2022

xxiii. "पीएसयू" का अर्थ सार्वजनिक क्षेत्र का उपक्रम होगा;

xxiv. "आरएफआईडी" का अर्थ रेडियो फ्रीक्वेंसी आइडेंटिफिकेशन होगा;

xxv. "आरटीओ" का अर्थ क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय होगा;

xxvi. "एसजीएसटी" का अर्थ राज्य वस्तु और सेवा कर होगा;

xxvii. "सियाम" का अर्थ भारतीय ऑटोमोबाइल विनिर्माताओं का समाज होगा;

xxviii. "एसएमई" का अर्थ लघु और मध्यम उद्यम होगा;

xxix. "राज्य" का अर्थ छत्तीसगढ़ होगा;

xxx. "राज्य सरकार" का अर्थ छत्तीसगढ़ सरकार होगा;

xxxi. "वीजीआई" का मतलब व्हीकल टू ग्रिड इंटीग्रेशन होगा।

6. नीति अवलोकन

नीति के तहत दिए जा रहे वित्तीय प्रोत्साहन भारत सरकार की FAME India चरण- II योजना में उपलब्ध मांग प्रोत्साहनों के अतिरिक्त होंगे।

राज्य में ईवी अपनाने को बढ़ावा देने के लिए निम्नलिखित नीति चालकों का प्रस्ताव किया गया है:

i. वित्तीय प्रोत्साहन - खरीद प्रोत्साहन, स्क्रैपिंग प्रोत्साहन

ii. रोड टैक्स और रजिस्ट्रेशन फीस माफ

iii. चार्जिंग स्टेशनों और स्वैपेबल बैटरी स्टेशनों के व्यापक नेटवर्क की स्थापना, और iके सार्वजनिक स्वामित्व वाले डेटाबेस का विकास

iv. राज्य ईवी विकास निगम लिमिटेड के गठन सहित नीति प्रशासन सुनिश्चित करना और एक गहन सार्वजनिक आउटरीच कार्यक्रम विकसित करना जो इलेक्ट्रिक वाहनों के लाभों और नीति के प्रमुख तत्वों के बारे में जागरूकता पैदा करने पर केंद्रित हो।

v. रोज़गार सृजन के साथ की ईवी इको-सिस्टम में नौकरियों के लिए प्रशिक्षण के प्रावधान के साथ कौशल केंद्रों की स्थापना

vi. बैटरियों के लिए पुनर्चक्रण पारिस्थितिकी तंत्र (Recycling Ecosystem) की स्थापना

vii. अकुशल या प्रदूषणकारी वाहनों पर अतिरिक्त कर, उपकर, शुल्क आदि लगाने के लिए एक छत्र, गैर-व्यपगत 'राज्य ईवी फंड' का निर्माण, जिसे वायु परिवेश निधि के माध्यम से वित्त पोषित किया जाएगा।

viii. एमएसएमई नीति, 2016 के तहत विनिर्माण उद्योगों के लिए उपलब्ध सभी प्रोत्साहन (इन्सेन्टिव्स) ईवी निर्माताओं को उपलब्ध कराए जाएंगे।

ix. छत्तीसगढ़ की ईवी नीति की सफलता इसकी औद्योगिक नीति के निम्नलिखित पहलुओं पर आधारित होगी:

a. ईवी नीति समर्थन करती हुई एक सुस्पष्ट औद्योगिक नीति

b. अच्छी तरह से परिभाषित और स्पष्ट विकास लक्ष्यों और उन्हें प्राप्त करने के लिए अनुकूलित उपायों के साथ टॉप-डाउन योजना का विकास।

c. ईवी विजन का समर्थन करने वाले स्पष्ट लक्ष्य निर्धारित करने हेतु छत्तीसगढ़ शासन द्वारा उच्च स्तरीय औद्योगिक योजनाएं स्थापित की जा सकती है।

d. पर्यावरण, औद्योगिक और ऊर्जा लक्ष्य - छत्तीसगढ़ के ईवी नीति लक्ष्यों को वायु गुणवत्ता, औद्योगिक प्रतिस्पर्धा और ऊर्जा दक्षता से जोड़ना एक प्रभावी उपाय है, क्योंकि इससे कई सरकारी हितधारकों को एक लक्ष्य से जोड़ा जा सकता है; कार्यान्वयन में आने वाली बाधाओं को दूर करते हुए और अतिरिक्त नीति लीवर के उपयोग को प्रोत्साहित किया जा सकता है।

e. अतिरिक्त नीति लीवर - प्लेटफॉर्म (छ.ग. निवेश बोर्ड) और कार्यक्रम (निवेश छत्तीसगढ़)

यह नीति केवल ईवी और उन घटकों पर लागू होती है जो इसके निर्माण और संचालन (ईवी चार्जिंग या बीईवी (बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन) बैटरी स्वैपिंग इंफ्रास्ट्रक्चर) के अभिन्न अंग हैं।

निजी परिवहन: उपर्युक्त लक्ष्यों और उद्देश्यों को प्राप्त करने के लिए, इस नीति में छत्तीसगढ़ भर में विभिन्न इलेक्ट्रिक वाहनों के साथ वर्तमान में पंजीकृत आईसीई वाहनों के पर्याप्त प्रतिस्थापन का लक्ष्य तय किया गया है।

सार्वजनिक परिवहन: इस नीति के माध्यम से राज्य में मौजूदा इंट्रासिटी / इंटरसिटी बस बेड़े को इलेक्ट्रिक बसों द्वारा संवर्धित (या प्रतिस्थापित) किया जाएगा, ताकि सार्वजनिक परिवहन क्षेत्र में ऊर्जा की खपत, हानिकारक उत्सर्जन को कम किया जा सके और स्थानीय और वैश्विक वायु गुणवत्ता में सुधार किया जा सके। राज्य के जिन शहरों में कम जनसंख्या के कारण इलेक्ट्रिक बस संचालन की आवश्यकता नहीं है, वहां ई-रिक्शा, ई-ऑटो रिक्शा को सार्वजनिक परिवहन के साधन के रूप में बढ़ावा दिया जाएगा। राज्य भर में वर्तमान सार्वजनिक परिवहन बस बेड़े में इलेक्ट्रिक बसों का समावेश किया जाएगा।

चार्जिंग इन्फ्रास्ट्रक्चर: यह नीति सार्वजनिक और निजी दोनों ट्रांजिट संस्थाओं के रूप में विभिन्न इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए पर्याप्त चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर के विकास और चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर में अक्षय ऊर्जा के उपयोग के लिए दिशानिर्देश प्रदान करेगी।

ईवी से संबंधित जानकारी, ईवी से संबंधित इन्सेन्टिव्स के लिए आवेदन करने, चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर आदि के बारे में जानकारी के लिए एक ऑनलाइन पोर्टल पर लोग-इन किया जा सकता है ।

6.1 अपेक्षित परिणाम

i. संयुक्त गतिशीलता और स्वच्छ परिवहन को बढ़ावा देने और पर्यावरणीय के संतुलन, प्रदूषण में कमी, ऊर्जा की दक्षता और संरक्षण को सुनिश्चित करने और छत्तीसगढ़ में इलेक्ट्रिक व्हीकल की इकाइयों के लिए क्रियावान और संचालन तंत्र बनाने के लिए एक उपकरण के रूप में विद्युत गतिशीलता को अपनाने के लिए।

ii. सरकार के माध्यम से प्रदर्शन और कीमत को पूरा करने वाले विश्वसनीय, किफायती और कुशल ईवी को प्रोत्साहित करने के लिए - स्वदेशी विनिर्माण क्षमताओं, आवश्यक बुनियादी ढांचे, उपभोक्ता जागरूकता और प्रौद्योगिकी के प्रचार और विकास के लिए सहयोग।

iii. परिवहन में प्राथमिक तेल (डीजल-पेट्रोल) की खपत कम करें।

iv. ग्राहकों को इलेक्ट्रिक और स्वच्छ ऊर्जा वाहनों को अपनाने की सुविधा प्रदान करना।

v. अभिग्रहण, अनुकूलन, और अनुसंधान और विकास के माध्यम से अत्याधुनिक प्रौद्योगिकी को प्रोत्साहित करें।

vi. व्यक्तिगत और माल परिवहन के लिए आम आदमी द्वारा उपयोग किए जाने वाले परिवहन में सुधार।

vii. राज्य में प्रदूषण कम करें। वातानुकूलित इलेक्ट्रिक बसों, ई-कैब और ई-रिक्शा जैसी आधुनिक साझा परिवहन प्रणालियों की शुरूआत से सड़कों पर वाहनों की संख्या कम हो जाएगी।

viii. EV निर्माण क्षमता का निर्माण करना जो वैश्विक स्तर और प्रतिस्पर्धात्मकता की हो।

ix. ईवी मूल्य श्रृंखला के सभी घटकों की शहर की व्यापक पहुंच (असेवित और कम सेवा वाले क्षेत्रों सहित) प्रदान करके समावेशी ईवी बुनियादी ढांचे का निर्माण।

x. बैटरियों के रीसाइक्लिंग और पुन: उपयोग के लिए सक्षम वातावरण।

xi. मौजूदा और प्रस्तावित ईवी बुनियादी ढांचे का नियमित संचालन और रखरखाव।

xii. बिजली इलेक्ट्रॉनिक्स, बैटरी पैक असेंबली, बैटरी मैनेजमेंट सिस्टम, इलेक्ट्रिक मोटर, सहायक उपकरण और आईटी और आर एंड डी आदि जैसे कुशल क्षेत्रों के आसपास निवेश आकर्षित कर रोजगार के अवसर पैदा करना।

7. संस्थागत संरचना

7.1 संचालन समिति

संचालन समिति का गठन निम्नानुसार प्रस्तावित किया गया है:

i.	भारसाधक सचिव, परिवहन	अध्यक्ष
ii.	परिवहन आयुक्त	सदस्य-संयोजक
iii.	भारसाधक सचिव, उद्योग / प्रतिनिधि	सदस्य
iv.	भारसाधक सचिव, वित्त / प्रतिनिधि	सदस्य
v.	भारसाधक सचिव, आवास / प्रतिनिधि	सदस्य
vi.	भारसाधक सचिव, राजस्व / प्रतिनिधि	सदस्य
vii.	भारसाधक सचिव, ऊर्जा/नवीकरणीय / प्रतिनिधि	सदस्य

7.2 संचालन समिति के कार्य

i. सरकारी आदेशों/ संकल्पों/ अधिसूचनाओं और आवश्यक संशोधनों को समय पर जारी करना और उनकी निगरानी करना सुनिश्चित करे।

ii. समयबद्ध तरीके से समिति को कार्यान्वयन प्रस्ताव की रूपरेखा/ तौर-तरीकों का अनुमोदन करना।

iii. इस नीति से संबंधित मामलों के संबंध में अंतर-विभागीय समन्वय लाना।

iv. भारत भर में सर्वोत्तम प्रथाओं की समीक्षा कर उन्हें छत्तीसगढ़ में आजमाने के लिए कदम उठाना।

v. हर छह महीने में नीति के कार्यान्वयन और प्रभावशीलता में कार्यकारी समिति के काम की समीक्षा करना और यदि आवश्यक हो तो सुधारात्मक उपाय / परिवर्तन / संशोधन करना।

vi. राज्य ईवी फंड की निगरानी।

7.3 कार्यकारी समिति

राज्य में ईवी अपनाने को कारगर बनाने के लिए संचालन समिति के निर्णयों के कार्यान्वयन के लिए, एक कार्यकारी समिति का गठन निम्नानुसार प्रस्तावित है:

i.	परिवहन आयुक्त	अध्यक्ष एवं सदस्य-संयोजक
ii.	एमडी, सीएसआईडीसी	सदस्य
iii.	एमडी, सीएसपीडीसीएल	सदस्य
iv.	सीईओ, सूडा छत्तीसगढ़	सदस्य
v.	सदस्य सचिव, राज्य प्रदूषण नियंत्रण बोर्ड	सदस्य
vi.	संयुक्त सचिव, वित्त विभाग	सदस्य
vii.	आयुक्त/संचालक, भूअभिलेख	सदस्य
viii.	संचालक, पंचायत एवं ग्रामीण विकास	सदस्य

टीपः- सदस्य अधिकारियों द्वारा नामित व्यक्ति प्रतिनिधि के रूप में समिति में शामिल किया जावेगा।

7.4 कार्यकारी समिति के कार्य:

यह संचालन समिति की कार्यकारी समिति है।

i. समिति यह सुनिश्चित करके ईवी प्रचार को बढ़ावा देगी कि नीति में स्वीकृत प्रोत्साहन अंतिम उपयोगकर्ताओं तक पहुंचे।

ii. समिति विभिन्न कार्य समूहों में विशेषज्ञता के नेटवर्क का उपयोग करके छत्तीसगढ़ में ई-मोबिलिटी के भविष्य के पाठ्यक्रम को आकार देने का लक्ष्य रखेगी।

iii. समिति का कार्यक्षेत्र छत्तीसगढ़ में इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देने की रणनीतियों पर कार्रवाई की सिफारिश करना होगा। एक कार्यान्वयन रणनीति/विस्तृत कार्य योजना भी तैयार की जाएगी।

iv. राज्य ईवी विकास निगम लिमिटेड के कामकाज की समीक्षा करना। ईवी से संबंधित आवश्यक अनुमतियों के लिए जिम्मेदार होगा और राज्य में ईवी समृद्धि के लिए एक सक्षम कारक के रूप में कार्य करेगा।

v. कार्यकारी समिति चार्जिंग स्टेशनों पर विज्ञापन अधिकारों के संबंध में दिशानिर्देश जारी करेगी। विज्ञापन के माध्यम से एकत्र किया गया राजस्व ईवी स्टेट फंड का एक हिस्सा होगा।

vi. कार्यकारी समिति मंजूरी के लिए सक्षम प्राधिकारी को वायबिलिटी गैप फंडिंग (वीजीएफ)/निधि की आवश्यकता/उपयुक्त मोडस ऑपरेंडी/खरीद मॉडल का प्रस्ताव/सिफारिश करेगी।

vii. कार्यकारी समिति व्यवसाय/परिचालन मॉडल दिशानिर्देश, प्रदर्शन स्तर बेंचमार्किंग, केपीआई इत्यादि का भी विवरण देगी। किसी भी प्रोत्साहन/निधिकरण को इसके साथ लागू होने पर भी जोड़ा जा सकता है।

viii. शहरी सार्वजनिक परिवहन कार्यक्रमों के प्रबंधन में अनुभव रखने वाले भागीदारों के साथ जुड़ाव, विशिष्ट लक्ष्यों को पूरा करने के लिए सभी व्यावसायिक मॉडलों के लिए ईवी चार्जिंग कार्यक्रम।

7.5 स्टेट ईवी डेवलपमेंट कॉरपोरेशन लिमिटेड

संचालन समिति राज्य ईवी विकास निगम लिमिटेड को बढ़ावा देगी।

छत्तीसगढ़ सरकार इस एसपीवी (नीचे परिभाषित) की भूमिका में संशोधन कर सकती है या राज्य की आवश्यकताओं के अनुसार इस नीति की परिचालन अवधि के दौरान नए एसपीवी बना सकती है।

7.5.1 एसपीवी की संरचना

राज्य स्तरीय एसपीवी कंपनी अधिनियम, 2013 के तहत एक लिमिटेड कंपनी के रूप में स्थापित किया जाएगा और छत्तीसगढ़ राज्य द्वारा प्रचारित किया जाएगा। एसपीवी का 100% स्वामित्व राज्य सरकार के पास होगा।

एसपीवी की वित्तीय स्थिरता और राज्य में ईवी नीति के प्रभावी कार्यान्वयन के लिए धन की उपलब्धता सुनिश्चित करने के लिए, निजी क्षेत्र या वित्तीय संस्थानों से संयुक्त हिस्सेदारी पर विचार किया जा सकता है, बशर्ते कि राज्य सरकार द्वारा बहुसंख्यक शेयरधारिता रोक दी जाए।

7.5.2 कंपनी (एसपीवी) द्वारा धन जुटाना और उसका उपयोग करना

संचालन समिति यह सुनिश्चित करेगी कि एसपीवी को एक समर्पित और पर्याप्त राजस्व धारा उपलब्ध कराई जाए ताकि इसे आत्मनिर्भर बनाया जा सके और बाजार से अतिरिक्त संसाधन जुटाने के लिए अपनी स्वयं की ऋण योग्यता विकसित कर सके।

राज्य सरकार द्वारा एसपीवी को दी जाने वाली धनराशि बंधित अनुदान के रूप में होगी और एक अलग अनुदान निधि में रखी जाएगी। इन निधियों का उपयोग केवल परिभाषित उद्देश्यों के लिए और राज्य सरकार द्वारा निर्धारित शर्तों के अधीन किया जाएगा।

एसपीवी अन्य स्रोतों जैसे लोन, यूजर चार्ज, कर, अधिभार, आदि से भी धन प्राप्त करेगा।

7.5.3 निदेशक मंडल

निदेशक मंडल में सीईओ और कार्यात्मक निदेशकों के अलावा सभी संबंधित विभागों के राज्य सरकार के प्रतिनिधि और स्वतंत्र निदेशक होंगे। अतिरिक्त निदेशकों (जैसे पैरास्टेटल के प्रतिनिधि) को आवश्यक समझे जाने पर बोर्ड में लिया जा सकता है। कंपनी और शेयरधारक स्वतंत्र निदेशकों को शामिल करने के संबंध में कंपनी अधिनियम 2013 के प्रावधानों का स्वेच्छा से पालन करेंगे।

इस विशेष प्रयोजन वाहन (एसपीवी) के बोर्ड का निर्णय संचालन समिति द्वारा किया जाएगा।

एसपीवी बोर्ड की नियुक्ति और भूमिका की व्यापक शर्तें नीचे दी गई हैं: -

a) अध्यक्ष की नियुक्ति राज्य शासन के द्वारा किया जावेगा।

b) परिवहन आयुक्त एसपीवी के पदेन प्रबंध निदेशक होंगे।

c) एसपीवी के कार्यों में शामिल हैं:

i. बोर्ड के पर्यवेक्षण और नियंत्रण के अधीन एसपीवी के दिन-प्रतिदिन के संचालन के सामान्य संचालन की देखरेख और प्रबंधन।

ii. कंपनी के व्यवसाय के सामान्य पाठ्यक्रम के भीतर सभी मामलों में कंपनी के लिए और उसकी ओर से अनुबंध या व्यवस्था में प्रवेश करना।

iii. अनुमोदन के लिए निदेशक मंडल को एक मानव संसाधन नीति तैयार करना और प्रस्तुत करना जो कर्मचारियों के पदों के निर्माण, कर्मचारियों की योग्यता, भर्ती प्रक्रियाओं, मुआवजे और समाप्ति प्रक्रियाओं के लिए प्रक्रियाओं को निर्धारित करेगी।

iv. कंपनी के वरिष्ठ प्रबंधन की भर्ती और पदमुक्त और कंपनी के अनुमोदित बजट के अनुसार नए पदों का सृजन और बोर्ड द्वारा निर्धारित मानव संसाधन नीति के अनुसार कर्मचारियों की भर्ती या वृद्धि।

v. कंपनी के सभी कर्मचारियों और प्रबंधकों के काम का पर्यवेक्षण करना और उनके कर्तव्यों, जिम्मेदारियों और अधिकारों का निर्धारण करना;

c) कॉरपोरेट मामलों के मंत्रालय द्वारा बनाए गए डेटा बैंक (बैंकों) से स्वतंत्र निदेशकों का चयन किया जाएगा और उन लोगों को वरीयता दी जाएगी जिन्होंने भारतीय प्रतिभूति और विनिमय बोर्ड (सेबी) के लिस्टिंग समझौते के खंड 49 को पूरा करने वाली कंपनी बोर्ड में स्वतंत्र निदेशक के रूप में कार्य किया है।

7.5.4 एसपीवी के प्रमुख कार्य और उत्तरदायित्व:

संचालन समिति द्वारा अनुमोदन के अधीन, एसपीवी को निम्नलिखित के लिए सशक्त किया जाएगा:

a) पूरे राज्य के भीतर ईवी मार्गों को डिजाइन करें, इसके कार्यान्वयन का नेतृत्व करें, और मार्गों के संचालन और रखरखाव की निगरानी के लिए निगरानी इकाई के रूप में काम करें। इसमें सार्वजनिक और निजी परिवहन दोनों के लिए इलेक्ट्रिक वाहनों और चार्जिंग स्टेशन दोनों का संचालन शामिल होगा।

b) सभी प्रस्तावित ईवी परियोजनाओं के लिए ऑन-बोर्डिंग कंसल्टेंट्स व्यवहार्यता अध्ययन, बोली प्रक्रिया प्रबंधन, परियोजना / प्रगति निगरानी आदि का संचालन करेंगे।

c) डिज़ाइन किए गए मार्गों पर इलेक्ट्रिक वाहनों के संचालन के लिए सिंगल विंडो सिस्टम के रूप में कार्य करें। इसमें ईवी/चार्जिंग स्टेशनों के लिए सभी मार्गों पर कंसेसियनार की नियुक्ति और प्रस्तावित वित्तीय मॉडल के अनुसार राजस्व का संग्रह शामिल होगा।

d) मुख्य रूप से निजी रियायत के माध्यम से चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए मार्गों पर भूमि एकत्रित करना। इसमें चार्जिंग स्टेशन/सार्वजनिक बस परिवहन की स्थापना के लिए पारस्परिक रूप से सहमत नियमों और शर्तों पर राजस्व विभाग, ग्रामीण/शहरी विभाग, स्थानीय निकायों, पीडब्ल्यूडी और किसी अन्य सरकारी प्राधिकरण के साथ समन्वय शामिल होगा।

छत्तीसगढ़ ईवी नीति 2022 के लिए एसपीवी के निर्माण का प्राथमिक कारण निर्णय लेने और मिशन कार्यान्वयन में परिचालन स्वतंत्रता और स्वायत्तता सुनिश्चित करना है।

उपरोक्त प्रावधानों को एसपीवी के संस्था के अंतर्नियम में शामिल किया जाएगा।

8. लक्ष्य और रोडमैप

खंडवार अनुमानित लक्ष्य नीचे तालिका 2 में दिया गया है।

तालिका 2: पांच वर्षों के लिए खंडवार नीतिगत लक्ष्यों का सारांश।

क्र.सं.	EV का वर्गीकरण	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	कुल
1	2-व्हीलर	2000	8000	20,000	54,000	85000	1,69,000
2	3-व्हीलर	200	800	2,000	4,000	10,000	17,000
3	4-व्हीलर (गैर-वाणिज्यिक)	200	400	1400	3,000	10,000	12,000
4	4-व्हीलर (वाणिज्यिक)	10	40	200	300	650	1100
5	बसें	10	25	65	200	600	900
	कुल						**2,00,000**

टीप:- ये वर्षवार आंकड़े केवल गणना के लिये एवं समय-समय पर परिवर्तनीय होगें।

9. विधायी और नियामक संदर्भ

9.1 कानून, नियम और विनियम (केंद्रीय)

i. मोटर वाहन अधिनियम, 1988 (2019 में संशोधित) सहित:

ए. केंद्र सरकार अधिसूचना (संदर्भ: REGD. NO. D. L.-33004/99; No. 4142 दिनांक 18 अक्टूबर 2018) - इलेक्ट्रिक वाहनों पर परमिट की छूट

बी. केंद्र सरकार अधिसूचना (संदर्भ: REGD. NO. D. L.-33004/99; संख्या 547 दिनांक 7 अगस्त, 2018) - "बैटरी से चलने वाले वाहनों के मामले में, परिवहन वाहनों और सभी के लिए हरे रंग की पृष्ठभूमि पर पंजीकरण चिन्ह पीले रंग में प्रदर्शित किया जाएगा। अन्य मामले, हरे रंग की पृष्ठभूमि पर सफेद रंग में"

ii. मोटर वाहन नियम, 1989 (सभी संशोधनों सहित) जिसमें a. धारा 52, केंद्रीय मोटर वाहन नियम के अनुसार आईसी इंजन का इलेक्ट्रिक इंजन में परिवर्तन।

iii. राष्ट्रीय भवन संहिता, 2005

iv. प्राधिकृत वाहन स्क्रैपिंग की सुविधा (एवीएसएफ), 2018 की स्थापना, प्राधिकरण और संचालन के लिए ड्राफ्ट दिशानिर्देश

v. सड़क परिवहन और राजमार्ग मंत्रालय (MORTH) दिशानिर्देश / परिपत्र

vi. इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर (ईवी) - बिजली मंत्रालय द्वारा जारी संशोधित समेकित दिशानिर्देश और मानक दिनांक 14 जनवरी'22 और उसके बाद कोई संशोधन

vii. राज्य अक्षय ऊर्जा अधिनियम

9.2 कानून, नियम और विनियम (राज्य)

i. छत्तीसगढ़ मोटर वाहन अधिनियम, 1991

ii. छत्तीसगढ़ मोटर वाहन कराधान नियम, 1991

iii. छत्तीसगढ़ मोटर वाहन नियम, 1994

iv. छत्तीसगढ़ राज्य नगर निगम अधिनियम

v. छत्तीसगढ़ राज्य नगर परिषद अधिनियम

vi. छत्तीसगढ़ भूमि विकास अधिनियम

9.3 परिचालन नियत्रण/दिशानिर्देश

छत्तीसगढ़ राज्य इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) नीति 2022 और भारत सरकार (भारत सरकार) और छत्तीसगढ़ सरकार द्वारा जारी सभी लागू दिशानिर्देश, परिपत्र और कोई अन्य नियम।

9.4 पर्यावरण संरक्षण के लिए परिवहन विनियमों में संशोधन

i. नीचे दिए गए सभी नियम केवल एफसीईवी (ईंधन सेल इलेक्ट्रिक वाहन) और बीईवी (बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन) के लिए लागू होते हैं, जो लिथियम-आयन बैटरी के समान या उससे अधिक ऊर्जा/पावर घनत्व वाली उन्नत बैटरी तकनीकों का उपयोग करते हैं। इसमें प्लग ऑन हाइब्रिड वाहन/एल्यूमीनियम/स्टील बैटरी प्रौद्योगिकियां भी शामिल होंगी।

ii. परिवहन विभाग द्वारा प्राथमिकता के आधार पर इलेक्ट्रिक कमर्शियल पब्लिक ट्रांसपोर्ट को परमिट दिए जाएंगे।

iii. भीड़भाड़ से बचने के लिए कुछ क्षेत्रों में केवल इलेक्ट्रिक ऑटो / रिक्शा की अनुमति होगी।

iv. सभी एग्रीगेटर सेवा प्रदाताओं को अनिवार्य रूप से अपने बेड़े में कम से कम 30% ई-वाहन रखना होगा।

v. संगठनों को अपने कर्मचारियों के लिए लास्ट और फर्स्ट माइल कनेक्टिविटी के लिए इलेक्ट्रिक वाहनों के स्वामित्व और संचालन की अनुमति होगी।

vi. इलेक्ट्रिक मोटर और इलेक्ट्रिक पावरट्रेन के साथ उन्नत बैटरी प्रौद्योगिकियों का उपयोग करने वाले और सभी सरकारी मान्यता प्राप्त / अनुमोदित एजेंसी द्वारा प्रमाणित दो पहिया, तीन पहिया और चार पहिया वाहनों के लिए पंजीकरण की अनुमति होगी।

vii. शहरों में भीड़भाड़ से बचने के लिए समानांतर में प्रदूषण फैलाने वाले वाहनों को चरणबद्ध तरीके से समाप्त करते हुए शहरों में इलेक्ट्रिक वाहन अनिवार्य होंगे।

viii. इलेक्ट्रिक वाहनों में चरणबद्ध परिवर्तन के लिए पूरे राज्य में इलेक्ट्रिक मोबिलिटी ब्लूप्रिंट तैयार किया जाएगा।

ix. परिवहन विभाग इलेक्ट्रिक वाहनों के ऑनलाइन पंजीकरण की सुविधा प्रदान करेगा।

x. इस पॉलिसी के शुरू होने की तारीख से पहले 2 वर्षों के दौरान खरीदे गए सभी इलेक्ट्रिक वाहनों पर रोड टैक्स में 100% छूट होगी। अगले 2 वर्षों और 1 वर्ष के दौरान खरीदे गए सभी ईवी पर रोड टैक्स पर छूट क्रमशः 50% और 25% होगी। रोड टैक्स की राशि जिस पर छूट की गणना की जाएगी, वह 2 डब्ल्यू / 3 डब्ल्यू / 4 डब्ल्यू के मामले में एकमुश्त भुगतान और बसों / माल वाहनों और अन्य के लिए प्रथम वर्ष का वार्षिक भुगतान होगा।

10. दायरा और पात्रता

i. यह नीति दोपहिया, तिपहिया, यात्री कारों और वाणिज्यिक/भारी वाहनों सहित सभी वर्गों के इलेक्ट्रिक वाहनों पर लागू होगी जो या तो छत्तीसगढ़ में निर्मित और/या पंजीकृत हैं।

ii. यह नीति उन सभी वर्गों के इलेक्ट्रिक वाहनों पर लागू होगी जिन्होंने भारत सरकार की FAME II योजना दिनांकित 8 मार्च 2019, F. संख्या 1(1)/2019-AEI और उसके बाद किसी भी संशोधन के तहत सब्सिडी ली है।

iii. चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए प्रोत्साहन बिजली मंत्रालय के परिपत्र, दिनांकित 1 अक्टूबर, 2019 के दिशानिर्देशों और मानकों को पूरा करने वाले चार्जिंग स्टेशनों और उसके बाद किसी भी संशोधन पर लागू होंगे।

iv. यह नीति राज्य में इलेक्ट्रिक वाहनों की आपूर्ति और चार्जिंग बुनियादी ढांचे की स्थापना को बढ़ावा देने के लिए बहुराष्ट्रीय एजेंसियों के साथ सहयोग करने के लिए निवेशकों, निर्माताओं आदि सहित छत्तीसगढ़ के स्थानीय लोगों की भागीदारी को प्रोत्साहित करती है। यह रोजगार पैदा करने और अर्थव्यवस्था को बढ़ावा देने के लिए केंद्र सरकार की मेक-इन-इंडिया योजना के विचार के अनुरूप होगा।

11. ड्राइविंग इलेक्ट्रिक वाहन एडॉप्शन

ईवी को बड़े पैमाने पर अपनाने और वाहन उत्सर्जन में अधिकतम कमी लाने के लिए, यह नीति इस पर ध्यान केंद्रित करेगी:

i. इलेक्ट्रिक वाहनों (ईवी) की खरीद और उपयोग को प्रोत्साहित करना और सार्वजनिक/साझा परिवहन के चार्जिंग/बैटरी स्वैपिंग बुनियादी ढांचे का समर्थन करना।

ii. एक कुशल कार्यबलबनाने में जो ईवीएकोसिस्टम के जरूरतों के अनुकूल हो और पर्यावरण के अनुकूल शहरों को करने के लिए इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) के उपयोग को बढ़ावा दे।

12. प्रोत्साहन

राज्य में बड़े पैमाने पर इलेक्ट्रिक वाहनों को उपयोग में लाने के लिए और वाहनों के प्रदूषण में कमी करने के लिए, यह नीति विशेष रूप से दोपहिया, सार्वजनिक / साझा वाहनों और सामानों वाहकजैसे वाहन के लिएइलेक्ट्रिक वाहनों की खरीद और उपयोग को प्रोत्साहित करने पर केंद्रित रहेगी ।

12.1 खरीदी के लिए प्रोत्साहन

राज्य सरकार एक समान स्पेसिफिकैशन और परफॉरमेंसवालेआईसीवी और ईवी के बीच व्यवहार्यता अंतर को कम करने के उद्देश्य से एक पूंजी सब्सिडी प्रदान करेगी। यह पूंजीगत सब्सिडी ईवी की मूल लागत (सभी करों को छोड़कर) के प्रतिशत के रूप में तय की जाएगी। खरीदी प्रोत्साहनों का लाभ उठाने के लिए, ई-वाहनों को भारत सरकार द्वारा अधिसूचित फेम इंडिया चरण- II के अनुसार न्यूनतम परफॉरमेंस और इफिशन्सी स्टैन्डर्ड को पूरा करना होगा।

राज्य के द्वारा इलेक्ट्रीक वाहनों के मूल्य (टैक्स छोड़कर) पर दस प्रतिशत या 1.5 लाख तक (जो भी कम होगा) खरीदी प्रोत्साहन राशि देय होगा। जो कि व्यक्तिगत उपयोग या व्यावसायिक उपयोग की खरीदी पर वर्ष 2026-27 तक पांच वर्ष तक के लिये होगा।

ऐसे वाहन जो पूर्णतः इलेक्ट्रिक वाहन के रूप में बेच्चे और पंजीकृत किये जावेगे वे खरीदी प्रोत्साहन राशि प्राप्त करने के लिए योग्य होगे। हाईब्रिड इलेक्ट्रिक वाहन को पूर्णतः इलेक्ट्रिक वाहन को दिये जाने वाले खरीदी प्रोत्साहन राशि के 50 प्रतिशत प्रोत्साहन राशि प्राप्त करने के लिए योग्य होगे।

समय-समय पर संचालन समिति के द्वारा इलेक्ट्रिक वाहन और आईसी वाहनों के मध्य व्यवहार्यता अंतर को ध्यान में रखते हुये खरीदी प्रोत्साहन राशि का निर्धारण किया जावेगा।

12.1.1 **2W/3Ws/4Ws**के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन

i. सरकारी विभाग/कार्यालय, सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम में आधिकारिक उपयोग के लिए ईवीकिराए पर लेने को वरीयता देंगे और इन वाहनों को खरीदने के लिए निजी मालिकों के लिए उपरोक्त खरीद प्रोत्साहन लागू होंगे। सरकारी विभाग/कार्यालय/सार्वजनिक क्षेत्र के उपक्रम ईवी खरीदेंगे जब ऐसी आवश्यकता होगी और उसके लिए अनुमति दी जाएगी।

ii. सार्वजनिक पार्किंग: नगर निगम के अधिकारी सभी निजी इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए 50%सब्सिडी वाली पार्किंग प्रदान करेंगे। अलग-अलग कस्बे/शहर ईवी के लिए रियायती शुल्क और ईवीचार्जिंग स्टेशनों के लिए ऑन-स्ट्रीट पार्किंग स्थानों के प्रावधानों को प्रोत्साहित करने के लिए सिटी पार्किंग योजना तैयार करेंगे।

iii. इस नीति की परिचालन अवधि के लिए ईवी की खरीद पर पंजीकरण शुल्क में छूट।.

12.1.2 बसों के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन

i. इस नीति अवधि के दौरान राज्य में बेची और पंजीकृत इलेक्ट्रिक बसों की बिक्री पर 100%एसजीएसटी की प्रतिपूर्ति की जाएगी।

ii. पहले पांच वर्षों के लिए पंजीकरण शुल्क में शत-प्रतिशत छूट उपलब्ध कराई जाएगी।

iii. बस ऑपरेटर जो अपनी मौजूदा डीजल से चलने वाली बसों को स्क्रैप / डिमोशन करना चाहते हैं और उन्हें इलेक्ट्रिक बसों से बदलना चाहते हैं, उन्हें एक समर्पित परिवहन कोष के माध्यम से मौजूदा नियम, (स्क्रैप और यूएलबी) यदि कोई हो, द्वारा अतिरिक्त मौद्रिक सहायता प्रदान की जाएगी।

12.1.3 माल/अन्य वाहनों के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन

i. यह नीति हल्के वाणिज्यिक माल ढुलाई के महत्व को पहचानती है और इस श्रेणी के इलेक्ट्रिक वाहनों के उपयोग के लिए प्रोत्साहन देने के लिए प्रतिबद्ध है।

ii. जिस इलेक्ट्रिक माल ढुलाई वाहन की बिक्री एवं पंजीयन राज्य में किया जाएगा, नीति अवधि में उसकी बिक्री में 100%एसजीएसटीप्रतिपूर्ति की जाएगी |

iii. नीति अवधि के लिए पंजीयन शुल्क पर शत-प्रतिशत छूट उपलब्ध कराई जाएगी।

iv. इलेक्ट्रिक माल ढुलाई वाहन जो की उपरोक्तश्रेणी में आते है उसे समय समय पर स्थानीय अधिकारी द्वारा अधिसूचना जारी कर चलने तथा स्थाई पार्किंग के लिए छूट दी जाएगी |

12.2 विनिर्माण संबंधित प्रोत्साहन

टिकाऊ ईवी विनिर्माण उद्योगों को विकसित करने के लिए छत्तीसगढ़ सरकार निम्नलिखित उपाय करेगी:

i. नीति अवधि के दौरान राज्य में ईवी के निर्माण के लिए एसजीएसटी प्रतिपूर्ति।

ii. एमएसएमईडी अधिनियम, 2006 के तहत सभी प्रोत्साहनों को औद्योगिक नीति, भारत सरकार के तहत लागू / योग्य निर्माताओं के लिए बढ़ाया जाएगा। छत्तीसगढ़ 2019-24 (समय-समय पर संशोधित)।

iii. एमएसएमई ईवी बैटरी निर्माण इकाइयों को एमएसएमई नीति, 2016 के अनुरूप में निम्नलिखित प्रोत्साहनों के साथ सुविधा प्रदान की जाएगी:

क्र	उद्यम की श्रेणी	सहायता की मात्रा
1	नया एमएसएमई उद्यम	रु.1 करोड़ की ऊपरी सीमा के अधीन संयंत्र और मशीनरी में किए गए पूंजीगत निवेश का 25%
2	नया एमएसएमई उद्यम अनुसूचित जाति/अनुसूचितजनजाति/दिव्यांग/महिला/तकनीकी (डिग्री/डिप्लोमा) उद्यमी के स्वामित्व में	1.25 करोड़ रुपये की ऊपरी सीमा के अधीन संयंत्र और मशीनरी में किए गए पूंजीगत निवेश का 30%
3	नया एमएसएमई उद्यम सेट औद्योगिक रूप से पिछड़े में जिलों	अतिरिक्त पूंजी निवेश सब्सिडी जो कीनिवेश संयंत्र और मशीनरी का 5% रहेगा जो उपरोक्त क्रमांक 1 और 2 के अतिरिक्त रहेगा

iv. बैटरी असेंबलिंग इकाइयों के विस्तार को प्रोत्साहित करने के लिए, एमएसएमई नीति में आवश्यक प्रावधान किए जाएंगे

v. छत्तीसगढ़ सरकार के वाणिज्य और उद्योग विभाग ने एक एकीकृत, समावेशी और सतत औद्योगीकरण के माध्यम से राज्य में एक आत्मनिर्भर और प्रगतिशील अर्थव्यवस्था को हमेशा बनाए रखने के प्राथमिक उद्देश्य के साथ "औद्योगिक नीति 2019-2024" अधिसूचित की है। छत्तीसगढ़ औद्योगिक नीति-2019 के सभी प्रावधान, नीतियां और सरकारी संकल्प (जीआर),, समय-समय पर संशोधित इसके बाद की ईवी क्षेत्र में विनिर्माण के लिए अपनी सुविधाओं को स्थापित करने या अपग्रेड करने के इच्छुक पार्टियों पर लागू होंगे।

vi. छत्तीसगढ़ सरकार उद्योग की भागीदारी के लिए प्लेटफॉर्म और कार्यक्रम बनाएगी और राज्य में ईवी घटकों और असेंबली को शुरू करने के लिए लिथियम सेल मैन्युफैक्चरर्स / ईवीऑटो घटकों के साथ एमओयू करने की संभावनाओं का पता लगाएगी।

vii. सरकार प्लग एंड प्ले आंतरिक बुनियादी ढांचे, सामान्य सुविधाओं और आवश्यक बाहरी बुनियादी ढांचे के साथ ईवी पार्क विकसित करने के लिए ~ 500-1000 एकड़ भूमि आवंटित करेगा। यह औद्योगिक पार्क ईवी इको-सिस्टम के निर्माताओं को आकर्षित करेगा। ईवी पार्क में स्टार्टअप के लिए एक इन्क्यूबेशन सेंटर की भी योजना बनाई जाएगी।

viii. ईवीएस के लिए विशिष्ट ऑटोक्लस्टर और ऑटोमोटिव सप्लायर्स मैन्युफैक्चरिंग सेंटर (एएसएमसी) के डेवलपर्स को

बिल्डिंग और कॉमन इंफ्रास्ट्रक्चर में फिक्स्ड कैपिटल इनवेस्टमेंट के 50% की वित्तीय सहायता अधिकतम 20 करोड़ रुपये तक प्रदान की जाएगी।

ix. निम्नलिखित राशियों में निश्चित पूंजी निवेश (FCI) की पूंजीगत सब्सिडी:

- निश्चित पूंजी निवेशका 25% अधिकतम INR 15 लाख तक
- निश्चित पूंजी निवेशका 20% अधिकतम INR 40 लाख तक छोटे और 50 लाख मध्यम उद्योगों के लिए
- ईवी, बैटरी और चार्जिंग उपकरण के प्रत्येक खंड में बड़े उद्योगों के तहत पहली दो इकाइयों के लिए एफसीआई का 10% अधिकतम 10 करोड़ रुपये तक
- ईवी, बैटरी और चार्जिंग उपकरण के प्रत्येक खंड में मेगा श्रेणी के तहत पहली दो इकाइयों के लिए एफसीआई का अधिकतम 20 करोड़ रुपये तक का 10%
- इसके अतिरिक्त, केस टू केस आधार पर मेगा, मेगा इंटीग्रेटेड ऑटोमोबाइल प्रोजेक्ट्स और अल्ट्रा-मेगा बैटरी निर्माण संयंत्रों के लिए उनकी आवश्यकता के अनुसार विशेष प्रोत्साहन दिया जाएगा।

x. लंबे समय में लिथियम आयन बैटरी और इलेक्ट्रिक वाहनों के निर्माण के लिए समर्पित क्षेत्रों / क्षेत्रों में निजी निवेश को आकर्षित करने के लिए कर, स्टाम्प शुल्क, टैरिफ प्रोत्साहन और अन्य नीतिगत सहायता प्रदान की जाएगी।

12.3 चार्जिंगइंफ्रास्ट्रक्चर के प्रसार के लिए प्रोत्साहन

i. नीति के इस खंड के माध्यम से प्रदान किए गए प्रोत्साहन चार्जिंग बुनियादी ढांचे के साथ-साथ बैटरी स्वैपिंग और चार्जिंग स्टेशनों पर भी लागू होंगे।

ii. राज्य सरकार विभिन्न क्षमताओं (स्तर 1, 2 और 3) के चार्जिंग बुनियादी ढांचे को बढ़ावा देगी और समग्र सीखने की प्रक्रिया के एक भाग के रूप में विभिन्न प्रकार के व्यवसाय मॉडल को बढ़ावा देगी। इस नीति के माध्यम से निजी स्वामित्व वाले, डिस्कॉम के स्वामित्व वाले और निवेशक के स्वामित्व वाले चार्जिंग स्टेशनों को प्रोत्साहित किया जाता है।

iii. सभी ईवी चार्जिंग स्टेशन भारत सरकार द्वारा अनुमोदित प्रोटोकॉल का पालन करेंगे।

iv. तापीय से नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों की ओर जाने पर प्रोत्साहन भी प्रदान किया जाएगा।

12.3.1 निजी चार्जिंगपॉइंट:

i. मौजूदा आवासीय और गैर-आवासीय भवन मालिकों को अपने परिसर के भीतर निजी चार्जिंग पॉइंट स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा जो ग्रुप हाउसिंग सोसाइटी और मल्टी स्टोरी अपार्टमेंट के निवासियों के इलेक्ट्रिक वाहनों की चार्जिंग के लिए साझा पहुंच प्रदान करेगा। हाउसिंग पॉलिसी में चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर की स्थापना अनिवार्य होगी।

ii. राज्य में सभी बिजली वितरण कंपनियों के ग्राहक सरकार द्वारा आपूर्ति किए गए अनुदान के साथ निजी चार्जिंग पॉइंट खरीदेंगे। और डिस्कॉम से अपने परिसर में इसे स्थापित करने का अनुरोध करते हैं। सरकार द्वारा अनुमोदित संस्थापन प्रभार बिजली बिलों के माध्यम से वसूल किया जा सकता है।

iii. हाउसिंग बोर्ड/आवासीय कल्याण समितियों में इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग स्टेशन और समर्पित पार्किंग स्थान की स्थापनाए आगामी आवासीय और वाणिज्यिक भवनों के लिए शॉपिंग मॉल की सार्वजनिक पार्किंग और पार्किंग को भवन उप-नियमों में अनिवार्य किया जा सकता है। इन इमारतों में कुछ प्रतिशत स्थान ईवी पार्किंग और चार्जिंग स्टेशनों के लिए रखा जा सकता है जिन्हें "ईवी रेडी" कहा जाता है। भवन उप-नियमों में बिजली मंत्रालयए भारत सरकार द्वारा जारी दिशा-निर्देशों और मानकों का पालन करते हुए सभी सुरक्षा कारकों के साथ चार्जिंग पॉइंट स्थापित करने के लिए अतिरिक्त बिजली की आवश्यकता के प्रावधान भी शामिल हैं। समय-समय पर भारत की।

12.3.2 पब्लिक चार्जिंगइंफ्रास्ट्रक्चर:

i. सार्वजनिक और निजी ऑपरेटरों को सभी शहरों में और NH और SH के साथ चरणों में चार्जिंग और बैटरी स्वैपिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए आमंत्रित किया जाएगा और स्थानों को न्यूनतम किराये के पट्टे पर प्रदान किया जाएगा। ऐसे स्थानों की सूची राज्य ईवी विकास निगम लिमिटेड द्वारा उचित अवधि के भीतर तैयार की जाएगी। ऐसे स्टेशनों को सार्वजनिक पहुंच की मांग और उपयुक्तता के आधार पर क्षेत्रीय परिवहन कार्यालय (आरटीओ) द्वारा अनुमोदित स्थानों के बाहर भी स्थापित किया जा सकता है।

ii. आरटीओ सरकार द्वारा समय-समय पर प्रमाणित विभिन्न विभागों से अनुमति लेकर एनओसी देगा। आरटीओ विभिन्न सरकारी विभागों में प्राप्त निर्देशों के अनुसार चार्जिंग स्टेशन (अपने अधिकार क्षेत्र में) में उपलब्ध विज्ञापन स्थान को निविदा देगा। संचालन समिति द्वारा जारी परिपत्र।

iii. राज्य में चालू किए गए पहले 300 फास्ट चार्जिंग स्टेशनों को चार्जिंग उपकरण/मशीनरी पर चयनित ऊर्जा ऑपरेटरों को सरकार 25 प्रतिशत की पूंजी सब्सिडी प्रति स्टेशन अधिकतम 10 लाख रुपये तक प्रदान करेगी।

iv. स्विचिंग/स्वैपिंग स्टेशनों में उपयोग की जाने वाली बैटरियों की खरीद के लिए सरकार ऊर्जा ऑपरेटरों को 100: एसजीएसटीप्रतिपूर्ति भी प्रदान करेगी।

v. बिजली से चलने वाले ईवी उपयोगकर्ताओं के लिए ऑन-रोड सहायता प्रदान करने के लिए मोबाइल चार्जिंगवैन के प्रावधान का पता लगाया जाएगा ताकि वे न्यूनतम यात्रा के साथ निकटतम चार्जिंग स्टेशन तक पहुंच सकें।

vi. सरकार बैटरी के आकार को कम करने के लिए ई-बसों के लिए बस स्टैंड/स्टॉप पर फास्ट चार्जिंग सुविधा का पता लगाएगा।

vii. हाईवे री-फ्यूलिंग स्टेशनों को टॉपअप चार्जिंग के लिए फास्ट चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

viii. कॉर्पोरेट कार्यालयों/शैक्षणिक संस्थानों/यूएलबी/हाउसिंगसोसायटी/सरकारी भवनों को सामाजिक जिम्मेदारी को पूरा करने के लिए अपने परिसर में चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर स्थापित करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा और उन्हें आवश्यक प्रोत्साहन दिया जाएगा।

ix. नगर निगम फ्लाईओवर पुलों के नीचे दोपहिया वाहनों के लिए मुफ्त या प्राथमिकता वाली पार्किंग के साथ आरक्षित सार्वजनिक स्थान प्रदान करेंगे और अंतिम मील कनेक्टिविटी को बढ़ावा देने के लिए पर्याप्त चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर प्रदान करेंगे।

x. सरकारी कर्मचारियों के निजी इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंगप्वाइंट सरकारी कार्यालय पार्किंग क्षेत्रों में उपलब्ध कराए जाएंगे।

xi. चार्जिंग स्टेशनों के लिए लागू विद्युत शुल्क छत्तीसगढ़ विद्युत नियामक आयोग द्वारा अधिसूचित किया जाएगा। सभी सार्वजनिक चार्जिंग स्टेशन संचालकों को राज्य विद्युत नियामक आयोग के माध्यम से कम लागत और बिजली के नवीकरणीय स्रोतों का उपयोग करने के लिए प्रोत्साहित किया जाएगा।

xii. वाणिज्यिक उपयोग के लिए सभी सार्वजनिक और कैप्टिवचार्जिंग स्टेशनों के लिए लागू बिजली टैरिफ (यानीए फ्लीट मालिकों द्वारा उपयोग की जाने वाली चार्जिंग सुविधाएं) राज्य विद्युत नियामक आयोग द्वारा अधिसूचित किए जाएंगे। सरकार ईवीचार्जिंग के लिए विशेष टैरिफ निकालने का प्रयास करेगी।

xiii. ऊर्जा वितरण कंपनियां अन्य निजी पार्टियों की तुलना में चार्जिंगपॉइंट/स्टेशन स्थापित करने में अग्रणी भूमिका निभा सकती हैं। स्थापित किए जाने वाले चार्जिंगपॉइंट की संख्या ऊर्जा वितरण कंपनियों द्वारा बनाए रखी जाएगी।

xiv. चार्जिंग स्टेशनों की स्थापना और निगरानी के लिए ई.आई.सीए बिजली नोडल व्यक्ति होंगे।

xv. कोई भी उद्यमी जो अपनी भूमि में चार्जिंग स्टेशन स्थापित करना चाहता है तो परिवहन विभाग के माध्यम से अनुमति दी जा सकती है और चार्जिंग स्टेशन स्थापित करने के लिए प्रचलित प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए पात्र होगा।

13 ईवी चार्जिंग के लिए बिजली टैरिफ

इसका उद्देश्य नीचे दिए गए विवरण के अनुसार इलेक्ट्रिक वाहनों की चार्जिंग के लिए बिजली शुल्क की संरचना को सरल बनाना है:

i. राज्य वितरण लाइसेंसधारी (डिस्कॉम), ऐसे कनेक्शन पर लागू टैरिफ के अनुसार उपभोक्ता को मौजूदा कनेक्शन से इलेक्ट्रिक वाहनों को चार्ज करने की अनुमति देगा परंतु कृषि कनेक्शन को छोड़कर जो अत्यधिक सब्सिडी वाला है

ii. डिस्कॉम स्वतंत्र ईवी चार्ज के स्टेशन को स्थापित करने के लिए भी कनेक्शन प्रदान करेगा जिसका टैरिफ उसी श्रेणी के उपभोक्ताओं पर लागू होगा जिसके साथ रात्रि में उपयोग के लिए विशेष छूट दी जाएगी |

iii. राज्य सरकार छत्तीसगढ़ विद्युत नियामक आयोग को सिफारिश करेगी कि ईवीचार्जिंग स्टेशन स्थापित करने वाले उपभोक्ताओं को ईवी चार्ज करने के लिए डिस्कॉम से बिजली लेने के लिए 31 मार्च 2027 तक निर्धारित/मांग शुल्क के भुगतान में छूट दी जाए। इस प्रचारात्मक उपाय की सिफारिश की जाएगी ताकिईवी स्टेशन को स्थापित करने के प्रारंभिक चरण के दौरान निर्धारित शुल्क के बोझ से बचाया जा सके, जब ऐसे ईवीचार्जिंग स्टेशनों का उपयोगिता कारक कम होने की उम्मीद है।

iv. उपरोक्त (i) और (ii) के प्रावधानों के आधार पर, डिस्कॉम ग्रिड से क्रय शक्ति के संबंध में ईवीचार्जिंग के लिए कोई अलग टैरिफ की आवश्यकता नहीं होगी।

v. एक बार ईवीचार्जिंग स्टेशन सहित किसी विशेष श्रेणी का उपभोक्ता, बिजली (डिस्कॉम से या ओपन एक्सेस के माध्यम से) खरीदता है, ऐसे उपभोक्ता को ईवीचार्जिंगइंफ्रास्ट्रक्चर को आगे स्थापित करने और संचालित करने के लिए किसी भी वितरण लाइसेंस की आवश्यकता नहीं होगी। ईवीचार्जिंग के लिए बिजली की खपत या वाणिज्यिक बिक्री।

vi ऐसे 3 मामले सामने आए

a) केस- I में, एक आवासीय उपभोक्ता अपनी उपभोक्ता श्रेणी में बदलाव किए बिना अपने स्वयं के परिसर में एक ईवीचार्जर (फास्टचार्जर सहित) स्थापित कर सकता है। यदि आवासीय उपभोक्ता ईवीचार्जर को जोड़ने के कारण अपने स्वीकृत लोड को बढ़ाने का इरादा रखता है, तो वह लोड में वृद्धि के कारण उपभोक्ता के टैरिफ को बदल सकता है, लेकिन इसके परिणामस्वरूप उपभोक्ता की श्रेणी में कोई बदलाव नहीं होगा (अर्थात वह बना रहेगा) एक आवासीय उपभोक्ता)।

b) केस- II में, केस- I के समान, एक औद्योगिक, वाणिज्यिक या कोई अन्य गैर-कृषि उपभोक्ता अपने परिसर में चार्जिंगपोर्ट स्थापित कर सकता है और इलेक्ट्रिक वाहनों को चार्जिंग पावर प्रदान कर सकता है।

c) (सी) केस-III में, जो एक समर्पित ईवीचार्जिंग स्टेशन है, ऐसे स्टेशन प्रमोशनल टैरिफ और सब्सिडी जैसे लाभों का लाभ उठा सकते हैं।

vii चार्जिंग स्टेशन संचालक उपभोक्ता से केवल सर्विस चार्ज ले सकता है और सर्विस चार्ज की अधिकतम कीमत कार्यकारी समिति द्वारा तय की जाएगी और समय-समय पर इसमें संशोधन किया जा सकता है।

14 अक्षय ऊर्जा के उपयोग के लिए रोडमैप

i. अगले 5-10 वर्षों के लिए पारंपरिक विद्युत ऊर्जा पर अक्षय ऊर्जा की प्रतिशत वृद्धि पर ईवी नीति स्पष्ट रूप से बोलनी चाहिए।

ii. डिस्कॉम पर विद्युत भार के बोझ को कम करने और चार्जिंग स्टेशनों में नवीकरणीय ऊर्जा (आरई) बिजली को बढ़ावा देने के लिए, आरई आधारित चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर (सौर रूफटॉप ग्रिड कनेक्टेड प्लांट्स की स्थापना) के विकास के लिए पूंजीगत सब्सिडी प्रावधान पेश किए जा सकते हैं। यह पेट्रोल पंप, कॉलोनियों, सार्वजनिक स्थानों, हाउसिंग सोसायटियों, शॉपिंग मॉल आदि में चार्जिंग स्टेशन विकसित करने में सहायक होगा।।

iii अक्षय ऊर्जा पर मौजूदा नीतियों को इस नीति से जोड़ा जाएगा

15 अनुसधान और नवाचार

चूंकि ईवी अभी भी विकास और परिनियोजन के अपने प्रारंभिक चरण में हैं, इसलिए प्रौद्योगिकी के विकास, लागत कम करने के साधन, अभिनव व्यवसाय मॉडल की तैनाती, आदि के संदर्भ में अभी भी पर्याप्त अनुसंधान और नवाचार की कल्पना की गई है। यह नीति अनुसंधान, विकास, नवोन्मेष, पायलट और इन्क्यूबेशन के लिए विशिष्ट क्षेत्रों को निम्नानुसार निर्धारित करती है:

i. <u>विकास के लिए डोमेन:</u> ईवी प्रौद्योगिकी क्रॉस-कटिंग है और इसके परिणामस्वरूप, प्रासंगिक डोमेन में जोर दिया गया है जिसमें ऊर्जा भंडारण, हाइड्रोजन और ईंधन सेल, ग्रिड एकीकरण के साथ-साथ सामाजिक इंजीनियरिंग और उपभोक्ता व्यवहार शामिल हैं, लेकिन यह इन्हीं तक सीमित नहीं है।

ii. <u>व्हीकलटू ग्रिड इंटीग्रेशन (वीजीआई):</u> बुनियादी गतिशीलता के अलावा, ईवीएसवीजीआई के माध्यम से मूल्य प्रस्ताव प्रदान कर सकते हैं। ईवीएस वितरित ऊर्जा स्रोतों के रूप में कार्य कर सकते हैं और मांग प्रतिक्रिया और आवृत्ति विनियमन जैसी सहायक ग्रिड सेवाएं प्रदान कर सकते हैं। संचार प्रोटोकॉल, स्मार्टमीटरिंग, टैरिफ मॉडल और पायलटों की स्थापना के संदर्भ में जोर निर्धारित किया गया है, जिसे अंततः उपयुक्त बिजली नियमों के माध्यम से अनिवार्य किया जा सकता है।

iii. <u>ई वीकंपोनेंट्स/ इक्विपमेंट</u>: जबकि कई कंपनियों ने भारत में EVs को असेंबल करना शुरू कर दिया है, इसके अधिकांश कंपोनेंट्स अभी भी इम्पोर्ट किए जाते हैं। बैटरी सेल को छोड़कर, इनमें से अधिकांश घटक जैसे मोटर, मोटर नियंत्रक, ऑन-बोर्ड चार्जर, डीसी/डीसी कन्वर्टर्स, बैटरीपैक, बैटरी प्रबंधन प्रणाली (बीएमएस), चार्जिंग स्टेशन आदि पूरी तरह से स्थानीय उद्योगों द्वारा निर्मित किए जा सकते हैं। उद्योग के नेतृत्व वाली उद्योग-अकादमिक भागीदारी के माध्यम से उत्पाद विकास, दक्षता और प्रदर्शन में सुधार, बैटरीस्वैपिंग, रेट्रोफिटिंग, परीक्षण और प्रमाणन में जोर दिया गया है।

पायलट टेस्टिंग के बाद ईवी के बड़े पैमाने पर परिनियोजन से संबंधित डेटा जैसे वाहन का प्रदर्शन, बैटरी का उपयोग, ग्रिड एकीकरण, उपभोक्ता व्यवहार, ऊर्जा, परिवहन जैसे कई क्षेत्रों पर इसका पर्याप्त प्रभाव पड़ेगा इसलिए, डेटा एनालिटिक्स के बाद एक सूचना भंडार स्थापित करना महत्वपूर्ण हो जाता है, जो आगे निर्णय लेने और प्रौद्योगिकी के पैमाने को बढ़ाने का मार्ग प्रशस्त करेगा।

आईआईटी-भिलाई और एनआईटी रायपुर, सोसाइटी ऑफ इंडियन ऑटोमोबाइल मैन्युफैक्चरर्स (SIAM), तथा ऑटोमोटिव रिसर्च एसोसिएशन ऑफ इंडिया (ARAI),जैसे प्रासंगिक संगठनों का सहयोग लेकर अनुसंधान, नवाचार, परीक्षण,क्षमता निर्माण, पायलटिंग के लिए एक मंच के रूप में कार्य करेगा। परियोजना का निरिक्षण सेंट्रल इंस्टिट्यूट ऑफ़ रोड एंड ट्रांसपोर्ट(CIRT) तथा ,राज्य सरकार और केंद्र सरकार की एजेंसियों द्वारा किया जाएगा। इस प्रक्रिया में विकसित डेटा नॉलेज बेस का आधार नवोन्मेषकों, शोधकर्ताओं, शिक्षाविदों, उद्योगों और सरकार सहित हितधारकों के द्वारा उपयोग किया जा सकता है.

आईआईएम रायपुर राजस्व की पहचान, मूल्यांकन और कार्यान्वयन के लिए थिंक टैंक का कार्य करेगा राज्य में ई-वाहनों के माध्यम से रेवेनुए स्ट्रीम्स को बनाने तथा ई-वाहनों और सार्वजनिक परिवहन प्लेटफार्मों के लिए विज्ञापन और पार्किंग नीति के निर्माण में भागीदारी का कार्य भी आईआईएम करेगा ।

16) अभिसरण (convergence)

i) नेशनल इलेक्ट्रिक मोबिलिटी मिशन प्लान (NEMMP)-2020 के अंतर्गत ev वाहनों को तेजी से अपनाने और भारत में (हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहन (FAME) जैसी योजनाओं के निर्माण को मिनिस्ट्री ऑफ़ हैवी इंडस्ट्रीज एंड पब्लिक इंटरप्राइस के हैवी इंडस्ट्रीज डिपार्टमेंट द्वारा बढ़ावा दिया जाएगा।

NEMPP और FAME मुख्य रूप से चार क्षेत्रों पर ध्यान केंद्रित हैं। (ए) प्रौद्योगिकी विकास, (बी) मांग निर्माण, (सी) पायलट परियोजनाएं और (डी) चार्जिंग इंफ्रास्ट्रक्चर इन नीतियों के प्रावधान NEMMP और FAME, के साथ तालमेल

बनाकर लागू किये जायँगे तथा इन नीतियों के इंसेंटिव जब तक कि अन्यथा उल्लेख न किया गया हो, NEMMP और FAME, में प्रदान किए गए इंसेंटिव से अधिक होगा।

ii) जैसा कि धारा 13 में इंगित किया गया है, ईवी चार्जिंग स्टेशनों के लिए बिजली शुल्क उपभोक्ताओं की समान श्रेणी मे लागू किया जाएगा तथा छत्तीसगढ़ विद्युत नियामक आयोग द्वारा अधिसूचित कुछ अतिरिक्त रियायतों के साथ शुल्क का समय समय पर संशोधन होगा

iii) जैसा कि धारा 12 में बताया गया है, ईवी और उनके घटकों के निर्माण के लिए सभी इन्सेनटिव छत्तीसगढ़ औद्योगिक नीति-2019-24 में निर्धारित प्रावधानों के अनुसार ही प्रदान किए जाएंगे।

17) नोडल विभाग और एजेंसियां

i. छत्तीसगढ़ शासन में परिवहन विभाग नोडल विभाग का कार्य करेगा तथा नीति की योजना, कार्यान्वयन और समीक्षा के लिए जिम्मेदार होगा ।

ii. ईवी और/या इसके घटकों के लिए विनिर्माण सुविधाओं की स्थापना के लिए सभी प्रोत्साहन और प्रावधान छत्तीसगढ़ सरकार के आयुक्त / निदेशक उद्योग, वाणिज्य और उद्योग विभाग के माध्यम से प्राप्त किए जाएंगे।

iii. आईआईटी भिलाई, ट्रेनिंग ,इन्क्यूबेशन और रिसर्च तथा अन्य गतिविधियों के लिए नोडल संस्थान होगा तथा यह संस्थान नवोन्मेषकों, शोधकर्ताओं ,इंडस्ट्रीज और सरकार सहित विभिन्न हितधारकों के लिए एक मंच प्रदान करेगा।

18) रीसाइक्लिंग इकोसिस्टम - बैटरी और विद्युत वाहन

i. ईवी बैटरियों को आमतौर पर बदलने की आवश्यकता तब होती है, जब उनकी कार्य क्षमता में 70- 80% खराबी आ जाती है। इसलिए EVs वाहन, उन्हें शक्ति प्रदान करने वाली बैटरियों से अधिक समय तक चलने क क्षमता रखते हैं। किसी भी EV वाहन के 10 साल के जीवन काल में लगभग दो बैटरी की आवश्यकता होती है।

ii. अपने जीवन के अंत तक पहुंचने वाली बैटरियों को या तो रीउज़ या रीसायकल करने की आवश्यकता होगी।रीसायकल या रीउज़ के साधनो में कमी से हाई पर्यावरण कॉस्ट हो सकती है । EV बैटरी में निपटान के दौरान क्षतिग्रस्त होने पर जहरीली गैसों को छोड़ने का जोखिम होता है , लेकिन मुख्य मिनरल्स जैसे लिथियम और कोबाल्ट परिमित हैं और एक्सट्रेक्ट करने में बहुत महंगे हैं।

iii. छत्तीसगढ़ राज्य इलेक्ट्रिक वाहन (ईवी) नीति 2022 ईवी बैटरी के री यूज को प्रोत्साहित करेगी तथा अपने जीवन के अंत तक पहुँच चुकी बैटरी को बैटरी और ईवी निर्माता जो 'अर्बन माइनिंग ' पर केंद्रित है तथा जिनका कार्य बैटरी रीयूज की प्रक्रिया से रेयर मिनरल्स के एक्सट्रैक्शन का हैं,उनके सहयोग से रीसाइक्लिंग व्यवसायों की स्थापना कर बैटरियों को दोबारा उपयोग में लाया जा सकेगा।

iv. वाहनों में मौजूदा ICE प्रतिष्ठानों को इलेक्ट्रिक किट से बदलने को बढ़ावा देना। यह कार्य राज्य में स्थापित एवीएसएफ केंद्रों में किया जाएगा। इसमें मौजूदा ICE वाहनों का रूपांतरण हाइब्रिड वाहनों में भी किया जा सकेगा जिसमे इलेक्ट्रॉनिक किट तथा ICE दोनों शामिल होंगे।

18.1 री यूज ऑफ़ EV बैटरीज

i. एनर्जी ऑपरेटर्स (ईओ) और बैटरी स्वैपिंग ऑपरेटर्स (बीएसओ) एंड ऑफ लाइफ बैटरी के लिए रीसाइक्लिंग एजेंसियां के रूप में काम करेंगे। ईवी मालिक वाहन की अपने खराब बैटरी को स्वैपिंग ऑपरेटर्स (बीएसओ) या एनर्जी ऑपरेटर्स (ईओ) द्वारा संचालित किसी भी चार्जिंग पॉइंट या स्वैपिंग स्टेशन में जमा कर सकते हैं और बदले में इस बैटरी के लिए लाभकारी मूल्य प्राप्त कर पाएंगे । ईवी बैटरियों का डिस्पोजल के लिए किसी अन्य तरीके से - जैसे, लैंडफिल में या स्क्रैप के रूप में अनुमति नहीं दी जाएगी।

ii. बिक्री की सुविधा और निगरानी के लिए एक एग्रीगेटर के रूप में कार्य करने के लिए जीओएमपी द्वारा एक नोडल एजेंसी नियुक्त की जाएगी जो रेटेड क्षमता का कम से कम 70%ईवी बैटरियों की खरीद और बिक्री भी मॉनिटर करेगा । ये बैटरीज एनर्जी ऑपरेटर्स (ईओ) और बैटरी स्वैपिंग ऑपरेटर्स (बीएसओ) से खरीदी जायेगी जो रिन्यूएबल एनर्जी को स्टोर करने के लिए पावर बैंक बन कर री यूज होंगी।

18.2 एन्ड ऑफ़ लाइफ बैटरी एंड EV रीसाइक्लिंग

एंड-ऑफ-लाइफ बैटरी और ईवी रीसाइक्लिंग पर्यावरण और वन मंत्रालय द्वारा जारी बैटरी प्रबंधन और हैंडलिंग नियम, 2001 और 4 मई, 2010 के संशोधन द्वारा शासित होंगे।

19. इलेक्ट्रिक मोबिलिटी सेफ्टी गाइडलाइन्स (सुरक्षा मानदंड)

i. वर्कप्लेस सेफ्टी

a. इलेक्ट्रिकल और अंडरकरेज कंपोनेंट्स की मेन्टेनन्स के दौरान

b. चार्जिंग के दौरान (डिपो टर्मिनल और ओन द मूव)

c. वाशिंग के दौरान , क्लीनिंग एंड बॉडी रिपेयर

d. बैटरी हैंडलिंग (स्वैपिंग और रेप्लेसिंग)

ii. वाहन सेफ्टी

a. फायर डिटेक्शन और सप्रेशन

b. क्रू की जिम्मेदारियां और नियम

c. पैसेंजर्स के लिए क्या करें और क्या ना करें

iii. कंस्यूमर सेफ्टी -रेजिडेंशियल कमर्शियल पब्लिक यूज और इंडस्ट्रियल यूज

20) EV राज्य फंड

i. मोटर चालित वाहनों पर एकमुश्त कर पर उपकर।

ii. पुराने और नए वाहनों के पंजीकरण पर लगाया गया ग्रीन टैक्स के रूप में उपकर

iii. केंद्र या राज्य सरकार से फंड ।

iv. सामाजिक दायित्वों को निभाने के लिए उद्योगों से प्राप्त धन।

v. चार्जिंग स्टेशनों के माध्यम से उत्पन्न विज्ञापन अधिकार निधि

vi. प्रदूषणकारी उद्योग से उपकर/कार्बन क्रेडिट से व्यापार बंद

vii. इस उद्देश्य के लिए समय-समय पर तय किया जाने वाला कोई अन्य फंड।

21) नीति समीक्षा - कैलिब्रेटिंग/रिफाइनिंग/पाठ्यक्रम सुधार

राज्य सरकार इस नीति की प्रत्येक वर्ष या जब भी आवश्यकता हो, समीक्षा कर सकती है। किसी भी तकनीकी सफलता को देखते हुए या किसी के संबंध में किसी भी कठिनाई या या अन्य राज्य सरकार नीति की असंगति को दूर करने के लिए ईवी नीति का सुचारू कार्यान्वयन किया जाएगा । अंशांकन के लिए विभिन्न पहल, ईवी नीति के शोधन या पाठ्यक्रम सुधार में शामिल हो सकते हैं जैसे

a. सिटी चैलेंज प्रोग्राम

b. मोस्ट सस्टेनेबल ईवी प्लेटफॉर्म

c. लाइसेंस प्लेट कोटा और यातायात में अनुकूल नई ऊर्जा वाहन उपचार का संयोजन करने हेतु तथा नई ऊर्जा वाहन खरीदने की भीड़ को बढ़ावा देने वाली नीतियों को नियंत्रित किया जा सकता है

22) जारी करने और व्याख्या करने की शक्ति

यदि इस नीति के किसी प्रावधान के अर्थ, आशय या उद्देश्य के बारे में कोई भ्रम या विवाद है, परिवहन विभाग, छत्तीसगढ़ शासन द्वारा दी गई व्याख्या अंतिम एवं बाध्यकारी होगी।

इस विभाग की नस्ती क्रमांक एफ 3-11/2022/आठ-परि एवं अधिसूचना क्रमांक 539 दिनांक 26.08.2022 के द्वारा अधिसूचित किया गया है ।