

GOVERNMENT OF INDIA
MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES
LOK SABHA
STARRED QUESTION NO. 370
ANSWERED ON 29.03.2022

PROMOTION OF ELECTRIC VEHICLES

***370. SHRI RAVINDRA KUSHWAHA:
SHRI RAVI KISHAN:**

Will the Minister of HEAVY INDUSTRIES भारी उद्योग मंत्री be pleased to state:

- (a) whether the Government is formulating any scheme to promote the use of electric vehicles in the country;
- (b) if so, the details thereof;
- (c) the steps being taken by the Government to increase the number of charging stations;
- (d) whether the Government has formulated any policy to provide battery charging facility at the charging stations; and
- (e) if so, the details thereof?

ANSWER

THE MINISTER OF HEAVY INDUSTRIES
(DR. MAHENDRA NATH PANDEY)

(a) to (e): A statement is laid on the Table of the House.

STATEMENT

STATEMENT REFERRED TO IN REPLY TO PARTS (a) TO (e) OF LOK SABHA STARRED QUESTION NO. 370 FOR 29.03.2022 ASKED BY SHRI RAVINDRA KUSHWAHA AND SHRI RAVI KISHAN REGARDING “PROMOTION OF ELECTRIC VEHICLES”.

(a) & (b): Sir, following three schemes have been formulated by the Ministry of Heavy Industries to promote the use of electric vehicles in the country:-

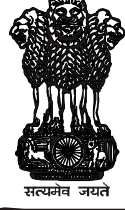
Faster Adoption and Manufacturing of Hybrid and Electric Vehicles in India (FAME India): The Government notified Phase-II of FAME India Scheme initially for a period of three years commencing from 1st April, 2019 with a total budgetary support of Rs. 10,000 crore. The Scheme was extended for a further period of 2 years up to 31st March 2024. The details of the scheme as notified is at **ANNEXURE-I**.

Production Linked Incentive (PLI) Scheme for Automotive Sector: The Government on 15th Sep., 2021 approved the PLI Scheme for Automotive Sector with a budgetary outlay of Rs. 25,938 crores. The details of the scheme as notified is at **ANNEXURE-II**.

PLI Scheme for Advanced Chemistry Cell (ACC): The Government on 12th May, 2021 approved PLI Scheme for manufacturing of ACC in the country with a budgetary outlay of Rs. 18,100 crore. The scheme envisages to establish a competitive ACC battery manufacturing set up in the country for 50 GWh. Additionally, 5 GWh of niche ACC technologies is also covered under the Scheme. The details of the scheme as notified is at **ANNEXURE-III**.

(c) to (e): To facilitate the establishment of Charging Infrastructure for Electric Vehicles in the country, following major actions have been taken by the Government of India:

- 1) Under Phase-II of FAME India Scheme Rs. 1000 Crore is earmarked for installation of Charging Infrastructure.
- 2) Ministry of Housing and Urban Affairs has issued amendments in Model Building By-Laws and Urban and Regional Development Plans to establish charging stations in private and commercial buildings.
- 3) Ministry of Power issued guidelines and standards for charging infrastructure for electric vehicles. The details of the guidelines as revised on 14.01.2022 is at **ANNEXURE-IV**.



भारत का राजपत्र The Gazette of India

असाधारण

EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)

PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित

PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 1164]

नई दिल्ली, सोमवार, मार्च 11, 2019/फाल्गुन 20, 1940

No. 1164]

NEW DELHI, MONDAY, MARCH 11, 2019/ PHALGUNA 20, 1940

भारी उद्योग और लोक उद्यम मंत्रालय

(भारी उद्योग विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 8 मार्च, 2019

का.आ. 1300(अ).—भारत में (हाइब्रिड और) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण चरण-II हेतु स्कीम (फेम इंडिया चरण-II)

पृष्ठभूमि

1. भारी उद्योग विभाग ने का.आ. 830(अ) दिनांक 13 मार्च, 2015 के द्वारा इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों को बढ़ावा देने के लिए `795 करोड़ के परिव्यय से भारत में (हाइब्रिड एवं) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण हेतु एक स्कीम फेम इंडिया शुरू की थी।
2. फेम इंडिया योजना के चरण-I को शुरुआत में 1 अप्रैल, 2015 से 2 वर्ष की अवधि के लिए अनुमोदित किया गया था। इस स्कीम को वित्त मंत्री के अनुमोदन से समय-समय पर बढ़ाया गया है, फिलहाल इसे 31 मार्च, 2019 तक बढ़ाया गया है और इसके परिव्यय को `795 करोड़ से बढ़ाकर `895 करोड़ कर दिया गया है।
3. फेम योजना के चरण-I की अधिसूचना के पैरा 11 में भविष्य में निधियों के उपयुक्त आवंटन के साथ कार्यान्वयन हेतु स्टैकहोल्डरों से इनपुट के साथ-साथ इस चरण के दौरान प्राप्त परिणाम और अनुभव के आधार पर चरण-I की समीक्षा का प्रावधान है।
4. तदनुसार, चरण I की समीक्षा के बाद भारी उद्योग विभाग ने बाद के पैराग्राफों में दिए गए योजना पैरामीटरों के अनुसार केन्द्रीय मंत्रिमंडल के अनुमोदन से भारत में (हाइब्रिड एवं) इलेक्ट्रिक वाहनों का तीव्र अंगीकरण और विनिर्माण हेतु स्कीम चरण-II (फेम इंडिया चरण-II) तैयार की है।

योजना के पैरामीटर: सामान्य:

5. इलेक्ट्रिक मोबिलिटी के तेजी से अपनाने और इसके विनिर्माण पारिस्थितिकी तंत्र के विकास हेतु इस योजना को दिनांक 01 अप्रैल, 2019 से तीन वर्षों की अवधि में कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है।

6. **अनुबंध-1** में दिए गए संघटक के अनुसार, योजना की समग्र निगरानी, मंजूरी तथा कार्यान्वयन के लिए सचिव, भारी उद्योग की अध्यक्षता में एक अंतर-मंत्रालयी अधिकार प्राप्त समिति 'परियोजना कार्यान्वयन एवं स्वीकृति समिति' (पीआईएससी) का गठन किया जाएगा।
7. इस समिति को ई-मोबिलिटी की कवरेज को बढ़ाने के समग्र उद्देश् के साथ उभरती आवश्यकताओं पर निर्भर करते हुए उनके परिब्यय सहित योजना के विभिन्न घटकों और उप-घटकों के लिए पैरामीटरों को संशोधित करने और योजना के तहत परियोजनाओं के लिए सहायता मंजूर करने का अधिकार होगा। यह योजना कार्यान्वयन स्तर के दौरान मुद्दों का समाधान करने के साथ-साथ योजना के सहज कार्यान्वयन हेतु अन्य पैरामीटरों पर निर्णय लेने हेतु भी सक्षम प्राधिकारी होगी।
8. योजना को निम्नलिखित घटकों के माध्यम से कार्यान्वित करने का प्रस्ताव है:-
 - i) मांग प्रोत्साहन
 - ii) चार्जिंग स्टेशनों के नेटवर्क की स्थापना
 - iii) प्रचार, आईसीई (सूचना, शिक्षा एवं संचार) गतिविधियों सहित योजना को लागू करना।
9. योजना की अवधि के लिए निधि के आबंटन का वर्ष-वार, घटकवार विवरण नीचे दिया गया है:

(सभी राशि ` करोड़ में)

क्र.सं.	घटक	2019-20	2020-21	2021-22	कुल निधि आवश्यकता करोड़ में
1	मांग प्रोत्साहन	822	4587	3187	8596
2	चार्जिंग अवसंरचना	300	400	300	1000
3	प्रचार, आईसीई क्रियाकलापों सहित प्रशासनिक व्यय	12	13	13	38
फेम-II के लिए योग		1134	5000	3500	9634
4	चरण-I का प्रतिबद्ध व्यय	366	0	0	366
योग		1500	5000	3500	10000

10. योजना के कार्यान्वयन में लचीलापन बनाए रखने के लिए विभिन्न घटकों और उपघटकों के बीच आबंटन और वर्षवार निधि आबंटन को आपस में परिवर्तित करने में लचीलापन होगा। पीआईएससी विभिन्न श्रेणियों और विभिन्न प्रकार के वाहनों के बीच निधि के आबंटनों को संशोधित करने हेतु सक्षम प्राधिकारी होगी। योजना के विभिन्न घटकों के साथ-साथ विभिन्न उप-घटकों में कुल खरीद पर निर्भर करते हुए बजट में यह लचीलापन होगा।
11. ई-मोबिलिटी को बढ़ावा देने के केन्द्र सरकार के प्रयासों को राज्य सरकारों से पूरक सहायता की आवश्यकता है। राज्यों को अनेक राजकोषीय और गैर-राजकोषीय प्रोत्साहनों की पेशकश की आवश्यकता है जिन्हें इस योजना के अंतर्गत केन्द्रीय सहायता हेतु पात्र राज्य सहायता पर निर्भर उद्यमों हेतु आदेश में अलग से अधिसूचित किया जाएगा। ऐसे कुछ गैर-राजकोषीय प्रोत्साहनों में सड़क कर में छूट/रियायत, परमिट से छूट, टोल कर से छूट/रियायत, पार्किंग शुल्क में छूट/रियायत, रियायती पंजीकरण शुल्क आदि शामिल हैं। राज्यों को इन प्रोत्साहनों को बढ़ाने हेतु प्रोत्साहित किया जाएगा।
12. भारी उद्योग विभाग भारत सरकार में नोडल विभाग होगा और योजना की आयोजना, कार्यान्वयन और समीक्षा हेतु उत्तरदायी होगा। भारी उद्योग विभाग दिशानिर्देशों से संबंधित मुद्दों का समाधान करने और योजना के कार्यान्वयन में कठिनाइयों को दूर करने हेतु नोडल एजेन्सी होगा। भारी उद्योग विभाग योजना के ऐसे उद्देश्यों को पूरा करने के लिए आवश्यकतानुसार दिशानिर्देश जारी करेगा।

योजना पैरामीटर: मांग प्रोत्साहन:

13. मांग प्रोत्साहन योजना का एक महत्वपूर्ण घटक है जो ऐसे वाहनों की खरीद की लागत को कम करके इलेक्ट्रिक वाहनों के मांग सृजन में प्रत्यक्ष रूप से मदद करता है।

14. इसके व्यापक अंगीकरण को समर्थ बनाने के लिए खरीद मूल्य में निश्चित छूट के रूप में उपभोक्ताओं (क्रेताओं/अंतिम प्रयोक्ता) के लिए मांग प्रोत्साहन उपलब्ध होगा जिसकी प्रतिपूर्ति भारत सरकार द्वारा ओईएम को की जाएगी।
15. निम्नलिखित श्रेणी के वाहन मांग प्रोत्साहनों के लिए पात्र होंगे:
 - (क) बसें (केवल इलेक्ट्रिक वाहन प्रौद्योगिकी)
 - (ख) चौपहिया [इलेक्ट्रिक (ईवी), प्लग इन हाइब्रिड (पीएचईवी) और स्ट्रांग हाइब्रिड (एसएचईवी)]
 - (ग) पंजीकृत ई-रिक्शा सहित तिपहिया (इलेक्ट्रिक)
 - (घ) दुपहिया (इलेक्ट्रिक)

प्रत्येक श्रेणी की प्रौद्योगिकी परिभाषा को अलग से अधिसूचित किया जाएगा।

16. इस तथ्य को ध्यान में रखते हुए कि बैटरियों की लागत एक्सईवी और आईसीई वाहनों के खरीद मूल्य में अंतर का एक मुख्य कारक है, मांग प्रोत्साहन ऐसे वाहनों में उपयोग होने वाली बैटरी की क्षमता पर निर्भर होगा (अर्थात् किलोवाट घंटा में मापी गई ऊर्जा क्षमता)। बैटरियों में बाजार प्रौद्योगिकी प्रवृत्ति को ध्यान में रखते हुए पीआईएससी समय-समय पर वाहनों की लक्षित संख्या और मांग प्रोत्साहन को संशोधित कर सकती है।
17. लोगों के लिए किफायती और पर्यावरण अनुकूल सार्वजनिक परिवहन विकल्प उपलब्ध कराने पर अधिक बल देकर, यह योजना मुख्यतः तिपहिया, चौपहिया और बसों की श्रेणी में सार्वजनिक परिवहन हेतु उपयोग होने वाले वाहनों अथवा वाणिज्यिक उद्देश्य हेतु पंजीकृत वाहनों के लिए लागू होगी। तथापि, व्यापक सेगमेंट के रूप में निजी स्वामित्व वाले पंजीकृत दुपहियों को भी इस स्कीम के तहत शामिल किया जाएगा।
18. केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली (सीएमवीआर) के अनुसार 'मोटर वाहन' के रूप में पंजीकृत वाहन ही प्रोत्साहनों के लिए पात्र होंगे।
19. कार्यनिष्पादन मानदंडों को पूरा करने वाले उन्नत बैटरी लगे वाहन ही इस योजना के तहत मांग प्रोत्साहन के पात्र होंगे और इस उद्देश्य के लिए इस योजना के तहत उन्नत बैटरियों को अलग से परिभाषित किया जाएगा।

मांग प्रोत्साहनों की मात्रा:

20. सभी श्रेणियों और सभी वाहन प्रौद्योगिकियों के लिए प्रोत्साहनों को तर्कसंगत बनाने के लिए आरंभ में बसों के अलावा सभी वाहनों (पीएचईवी और स्ट्रांग हाइब्रिड सहित) के लिए ₹10,000/किलोवाट घंटा की दर से एकसमान मांग प्रोत्साहन देने का प्रस्ताव है। यह पीआईएससी द्वारा समीक्षा और संशोधन के अधीन होगा।
21. सार्वजनिक परिवहन को बढ़ावा देने हेतु बसों के लिए ₹20,000 प्रति किलोवाट-घंटा की दर से एकसमान मांग प्रोत्साहन का प्रस्ताव है जो पुनः पीआईएससी द्वारा समीक्षा और संशोधन के अधीन है। बसों के लिए योजना में मांग प्रोत्साहन की राशि मूल उपकरण विनिर्माता (ओईएम) के बीच प्रतिस्पर्धी बोली के अधीन होगी जिसे ओपेक्स मॉडल के आधार पर इन्टरसिटी, इन्टरसिटी अथवा अंतरराज्यीय बसों के लिए सार्वजनिक क्षेत्र के परिवहन उद्यमों द्वारा आयोजित किया जाएगा।
22. ऊपर बताए गए प्रस्तावित प्रोत्साहनों की समीक्षा विभिन्न घटकों और एसेम्बलियों तथा वाहन की कुल खरीद जैसे बाजार पैरामीटरों के लिए मूल्य प्रवृत्ति के आधार पर पीआईएससी द्वारा वार्षिक रूप से अथवा इससे पहले जाएगी। इससे यह योजना समग्र परिव्यय के अंदर अधिकांश वाहनों के लिए सीमित वजतीय निधियों का लाभ ले सकेगी ताकि सतत विनिर्माण के लिए उद्योग को बड़े पैमाने पर किफायत उपलब्ध हो सके।
23. इलेक्ट्रिक बसों के लिए मांग प्रोत्साहन केवल इलेक्ट्रिक वाहनों को बढ़ावा देने के लिए परिवहन क्षेत्र में कार्य करने वाले अन्य सार्वजनिक उद्यमों और राज्य/नगर परिवहन निगम (एसटीयू) द्वारा अपनाए गए ऑपरेशनल व्यय मॉडल पर ही उपलब्ध होंगे।
24. अनुमानित प्रोत्साहनों की वाहन श्रेणीवार राशि, वाहनों का आरंभिक लक्ष्य और अन्य ब्यौरे अनुबंध-2 पर दिए गए हैं।

मांग प्रोत्साहन प्राप्त करने हेतु शर्तें:

25. महंगे वाहनों को सरकारी प्रोत्साहन से प्रतिबंधित करने के लिए एक विशेष सीमा मूल्य से कम एक्स-फैक्ट्री मूल्य वाले वाहनों के लिए प्रोत्साहन को प्रतिबंधित करने का प्रस्ताव है जैसा कि अनुबंध-2 में बताया गया है।
26. योजना के तहत वाहनों की कुल खरीद के आधार पर, प्रति वाहन अधिकतम प्रोत्साहन वाहन की लागत के कुछ प्रतिशत तक सीमित होगा जिसकी पीआईएससी द्वारा वार्षिक रूप से या जब कभी अपेक्षित हो, समीक्षा की जाएगी।

आरंभ में, बसों के लिए प्रोत्साहनों की सीमा वाहन की लागत का 40% और अन्य श्रेणी के सभी वाहनों के लिए 20% होगी।

27. ओईएम द्वारा विनिर्मित किसी भी मॉडल के लिए योजना का प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए ऐसे प्रत्येक ओईएम को भारी उद्योग विभाग/एनएबी में पंजीकरण कराना होगा।
28. प्रत्येक वाहन मॉडल को वाहनों के कार्यनिष्पादन और दक्षता के संबंध में न्यूनतम तकनीकी पात्रता मानदंड पूरे करने होंगे जिन्हें अलग से अधिसूचित किया जाएगा और सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय द्वारा केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली के नियम 126 के तहत अधिसूचित मान्यता प्राप्त परीक्षण एजेन्सियों में निर्धारित/मानक परीक्षण प्रक्रिया के अनुसार टाइप अनुमोदन लेना होगा। ऐसी परीक्षण एजेन्सियों में इलेक्ट्रिक और हाइब्रिड वाहनों के परीक्षण हेतु अपेक्षित परीक्षण सुविधाएं होनी चाहिए।
29. मांग प्रोत्साहन के लिए अर्हता मानदंड को पूरा करने के लिए, इनके प्रकार और रूपों सहित हाइब्रिड/इलेक्ट्रिक वाहन (एक्सईवी)
 - क. देश में बनाए जाएंगे और उनके स्थानीकरण की ऐसी प्रतिशतता होगी, जैसा कि समय-समय पर अधिसूचित किया जाएगा;
 - ख. सीएमवीआर में शामिल उपबंधों के अनुसार इसके वर्गीकरण, श्रेणीकरण, परिभाषा, सड़क के लिए उपयुक्त, पंजीकरण आदि के संबंध में केन्द्रीय मोटर वाहन नियमावली (सीएमवीआर) में शामिल उपबंधों को पूरा किया जाएगा;
 - ग. मान्यता प्राप्त परीक्षण एजेन्सियों से फेम इंडिया चरण-II पूर्णता का प्रमाण पत्र लेना होगा;
 - घ. विनिर्माता से बैटरी सहित कम से कम तीन वर्ष की विस्तृत वारंटी होनी चाहिए और वाहन की अवधि के लिए बिक्री बाद सेवा हेतु पर्याप्त सुविधाएं होनी चाहिए;
 - ङ. वास्तविक समय के आधार पर कुल ईंधन बचत निर्धारित करने के लिए वाहनों की माइलेज का पता लगाने हेतु उपयुक्त मॉनिटरिंग डिवाइस लगी होनी चाहिए; और
 - च. वाहन पर उपयुक्त रूप से एक स्टिकर लगा होना चाहिए जो यह दर्शाता हो कि इसे योजना के तहत खरीदा गया है। स्टिकर का प्रकार भारी उद्योग विभाग द्वारा उपलब्ध कराया जाएगा।

मांग प्रोत्साहनों का संवितरण:

30. बसों के अलावा सभी श्रेणी के लिए मांग प्रोत्साहन का संवितरण भारी उद्योग विभाग के तहत स्थापित एक ई-समर्थित ढांचे और तंत्र के माध्यम से किया जाएगा। वाहनों के विनिर्माता (ओईएम अथवा मूल उपकरण विनिर्माता) निपटान हेतु भारी उद्योग विभाग को मासिक आधार पर मांग प्रोत्साहन की प्रतिपूर्ति हेतु अपने दावे प्रस्तुत करेंगे। मांग प्रोत्साहन वितरण तंत्र (डीआईडीएम) के माध्यम से दावे की प्रतिपूर्ति हेतु विस्तृत दिशानिर्देश अलग से जारी किए जाएंगे।
31. इलेक्ट्रिक बसों के परिनियोजन और राज्य परिवहन उपक्रमों के माध्यम से मांग प्रोत्साहनों के संवितरण हेतु विस्तृत दिशानिर्देश/तंत्र अलग से अधिसूचित किए जाएंगे।
32. इस योजना में सरकारी एजेन्सियों, उद्योगों और सार्वजनिक क्षेत्र के उद्यमों (पीएसई) सहित विभिन्न स्टैकहोल्डरों की सक्रिय भागीदारी और सहभागिता के माध्यम से ईवी प्रयोगकर्ताओं के बीच भरोसा पैदा करने के लिए पर्याप्त चार्जिंग अवसंरचना की स्थापना करने हेतु सहायता की परिकल्पना है।
33. समय-समय पर यथासंशोधित “इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए चार्जिंग अवसंरचना-दिशानिर्देश एवं मानक” विषय पर विद्युत मंत्रालय की दिनांक 14 दिसम्बर, 2018 की अधिसूचना सं. 12/2/2018-ईवी के अनुसार इन सभी चार्जिंग स्टेशनों की स्थापना की जाएगी।
34. इसके अतिरिक्त, इलेक्ट्रिक बसों की चार्जिंग के लिए, प्रति ई-बस एक धीमा चार्जर और प्रति 10 इलेक्ट्रिक बस एक तीव्र चार्जर खरीददार को उपलब्ध कराने का प्रस्ताव है जिसका निधियन इस स्कीम के तहत किया जाएगा।
35. इलेक्ट्रिक मोबिलिटी को बढ़ावा देने के लिए, परियोजना प्रस्तावों पर निर्भर करते हुए लागत पर 100% तक चार्जिंग अवसंरचना की स्थापना हेतु निधियन में लचीलापन उपलब्ध होगा।

36. चार्जिंग अवसंरचना हेतु परियोजनाओं में पेन्टाग्राफ चार्जिंग, फ्लैश चार्जिंग जैसे वाहनों को बिजली से चलाने के लिए अपेक्षित अवसंरचना परियोजनाएं भी शामिल होंगी।
37. चार्जिंग अवसंरचना, स्मार्ट ग्रिड, आईसीटी के उपयोग के साथ नवीकरणीय ऊर्जा स्रोतों को आपस में जोड़ने को प्रोत्साहित किया जाएगा।

योजना संचालन

38. योजना को सुचारु रूप से चलाने और इसके कार्यान्वयन के लिए विषय के जानकारों/तकनीकी विशेषज्ञों एवं अन्य लॉजिस्टिक सहायता सुनिश्चित की जाएगी।
39. भारी उद्योग विभाग, उद्योग संघों, स्वैच्छिक संस्थाओं आदि द्वारा शिक्षा एवं प्रशिक्षण, प्रचार, व्यवसायिक बैठकों/सेमीनार/सम्मेलनों/संगोष्ठियों आदि के आयोजन के माध्यम से आवश्यकतानुसार स्कीम को बढ़ावा देने और उपभोक्ताओं में जागरूकता पैदा करने के लिए एक उपयुक्त आईईसी कार्यक्रम की शुरुआत की जाएगी।
40. फेम इंडिया स्कीम चरण-I के तहत अनुमोदित परियोजनाएं अनुमोदन के समय जारी किए गए नियमों और शर्तों के अनुसार प्रचालन में रहेगी। इसी प्रकार, फेम इंडिया स्कीम चरण-I के तहत विभिन्न राज्य/नगर परिवहन निगम को स्वीकृत इलेक्ट्रिक बसें अनुमोदन के समय जारी किए गए नियमों और शर्तों के अनुसार प्रचालन में रहेगी।
41. भारी उद्योग विभाग इस योजना के संपूर्ण कार्यान्वयन और योजना के कार्यान्वयन के दौरान आने वाली बाधाओं को दूर करने के लिए उत्तरदायी होगा।

[फा. सं. 1(1)/2019-एईआई]

प्रवीण एल. अग्रवाल, संयुक्त सचिव

अनुबंध-1

परियोजना कार्यान्वयन एवं स्वीकृति समिति (पीआईएससी) का गठन

i.	सचिव, भारी उद्योग	अध्यक्ष
ii.	सीईओ, नीति आयोग	सदस्य
iii.	वित्तीय सलाहकार, भारी उद्योग	सदस्य
iv.	सचिव, उद्योग संवर्धन और आंतरिक व्यापार विभाग	सदस्य
v.	सचिव, सड़क परिवहन एवं राजमार्ग मंत्रालय	सदस्य
vi.	सचिव, आर्थिक कार्य विभाग	सदस्य
vii.	सचिव, विद्युत मंत्रालय	सदस्य
viii.	सचिव, नवीन और नवीकरणीय ऊर्जा मंत्रालय	सदस्य
ix.	निदेशक, एआरएआई	सदस्य
x.	संयुक्त सचिव, भारी उद्योग	सदस्य सचिव

समिति आवश्यकतानुसार किसी अन्य सदस्य का चयन कर सकती है।

अनुबंध-2

वाहन सेगमेंट-वार ब्यौरा, सहायता दिए जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या और अन्य ब्यौरे

क्र.सं.	वाहन सेगमेंट	## सहायता दिए जाने वाले वाहनों की अधिकतम संख्या	किलोवाट घंटा में बैटरी की अनुमानित क्षमता	## सभी वाहनों के लिए 10000/किलोवाट घंटा की दर से और बसों एवं ट्रकों के लिए 20000/किलोवाट घंटा की दर से कुल अनुमानित प्रोत्साहन	प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए अधिकतम एक्स-फैक्ट्री मूल्य	भारी उद्योग विभाग से कुल निधि सहायता
1	पंजीकृत दुपहा	1000000	2 किलोवाट घंटा	` 20000/-	` 1.5 लाख	` 2000 करोड़
2	पंजीकृत तिपहिया (ई-रिक्शा सहित)	500000	5 किलोवाट घंटा	` 50000/-	` 5 लाख	` 2500 करोड़

3	ई-चौपहिया	35000	15किलोवाट घंटा	` 150000/-	` 15 लाख	` 525 करोड़
4	चौपहिया स्ट्रॉंग हाइब्रिड कार	20000	1.3किलोवाट घंटा	` 13000	` 15 लाख	` 26 करोड़
5	ई-बस	7090	250किलोवाट घंटा	` 50 लाख	` 2 करोड़	` 3545 करोड़
कुल मांग प्रोत्साहन						` 8596 करोड़

तथापि, प्रति किलोवाट घंटा प्रोत्साहनों की प्रस्तावित राशि बैटरी लागत में कमी के अनुसार समीक्षा के अध्यक्षीन है और इस प्रकार वाहन की लागत में कमी आएगी तथा तदनुसार समय-समय पर अधिसूचित की जाएगी। उल्लेखनीय है कि उपर्युक्त के अनुसार उप-घटकों के बीच वाहनों की संख्या और निधि सहायता पीआईएससी के अनुमोदन के प्रतिमोच्य है।

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES

(Department of Heavy Industry)

NOTIFICATION

New Delhi, the 8th March 2019

S.O. 1300(E).—Scheme for Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II).

Background:

1. Department of Heavy Industry had launched a scheme, namely Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid &) Electric Vehicles in India (FAME India), for promotion of electric and hybrid vehicles with an outlay of Rs.795 Crore vide S.O. 830 (E) dated 13th March 2015.
2. Phase I of the FAME India Scheme was initially approved for a period of 2 years, commencing from 1st April 2015. The scheme has been extended from time to time, with the present extension being up to 31st March 2019 and with an enhancement in outlay from Rs. 795 Crore to Rs. 895 Crore.
3. Para 11 of the Notification of Phase-I of FAME Scheme provides for review of Phase-I based on outcome and experience gained during this phase as well as with inputs from stakeholders for implementation with appropriate allocation of funds in the future.
4. Accordingly, after review of the phase I, Department of Heavy Industry formulated the Scheme for Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II) with the approval of Union Cabinet as per the scheme parameters given in subsequent paragraphs.

Scheme Parameters: General:

5. The scheme is proposed to be implemented over a period of 3 years, w.e.f 1st April 2019, for faster adoption of electric mobility and development of its manufacturing eco-system in the country.
6. An Inter-Ministerial Empowered Committee “Project Implementation and Sanctioning Committee (PISC)” headed by Secretary (Heavy Industry) shall be constituted for overall monitoring, sanctioning and implementation of the scheme as per the composition given in Annexure 1.
7. This committee will have the power to sanction assistance for projects under the scheme and modify parameters for various components and sub components of the scheme including their outlay depending on emerging requirements with the overall objective of enhancing the coverage of e-mobility. This committee will also be the competent authority to decide other scheme parameters for smooth implementation of the scheme as well as to resolve issues as may come during implementation.

8. The scheme is proposed to be implemented through the following verticals:
- Demand Incentives
 - Establishment of network of Charging Stations
 - Administration of Scheme including Publicity, IEC (Information, Education & Communication) activities.
9. The breakup of fund allocation year wise, component-wise, for the scheme's duration is given below –

(All amounts are in Rs. Crore)

Sr. No.	Component	2019-20	2020-21	2021-22	Total Fund requirement in crores
1	Demand Incentives	822	4587	3187	8596
2	Charging Infrastructure	300	400	300	1000
3	Administrative Expenditure including Publicity, ICE activities	12	13	13	38
Total for FAME-II		1134	5000	3500	9634
4	Committed expenditure of Phase –I	366	0	0	366
Total		1500	5000	3500	10000

10. To retain flexibility in the implementation of the scheme there shall be flexibility in changing inter se allocation among various components and sub-components and year wise fund allocation. PISC shall be the competent authority to modify fund allocations among different segments and different types of vehicles. This flexibility in the budget will be exercised depending upon the offtake in the different components as well as within different sub components of the scheme.
11. The efforts of the central government to promote e-mobility need supplemental support from State Governments. States need to offer bouquet of fiscal and non-fiscal incentives to be notified separately in order for entities dependent on State support to be eligible for central assistance under this scheme. Some such non fiscal incentives include waiver / concessional road tax, exemption from permit, waiver / concessional toll tax, waiver / concessional parking fees, concessional registration charges etc. States would be encouraged to expand these incentives.
12. Department of Heavy Industry (DHI) shall be the nodal Department in Government of India and shall be responsible for planning, implementation and review of the scheme. DHI shall be the nodal agency for addressing issues related to the guidelines and for removal of difficulties in the implementation of the scheme. DHI shall issue guidelines as and when necessary in order to meet such objectives of the scheme.

Scheme Parameters: Demand Incentives:

13. Demand incentives are an important component of the scheme which directly help in demand generation of electric vehicles by way of reducing the cost of acquisition of such vehicles.
14. Demand incentive shall be available for consumers (buyers/end users) in the form of an upfront reduced purchase price of hybrid and electric vehicles to enable wider adoption, which will be reimbursed to the OEM by Government of India.
15. Following categories of vehicles shall be eligible for demand incentives.
- Buses (only Electric Vehicle technology)
 - Four Wheelers {Electric (EV), Plug in Hybrid (PHEV) and Strong Hybrid (SHEV)}
 - Three-wheeler (Electric) including Registered E-Rickshaws
 - Two Wheelers (Electric)

Technology Definition of each of these categories to be notified separately.

16. Keeping in view the fact that cost of batteries is one of the main factors of difference in acquisition price of xEVs and ICE vehicles, the demand incentive would be based on battery capacity (i.e. energy content measured in Kw-Hr) used in the such vehicles. Keeping in view market and technology trends in batteries, PISC may revise the Demand Incentive and target number of vehicles from time to time.
17. With greater emphasis on providing affordable and environmentally friendly public transportation options for the masses, scheme will be applicable mainly to vehicles used for public transport or those registered for commercial purposes in 3W, 4W and Bus segments. However, privately owned registered 2Ws will also be covered under the scheme as a mass segment.
18. Vehicles, which are registered as “Motor Vehicle” as per the Central Motor Vehicle Rules (CMVR) shall only be eligible for the incentives.
19. Vehicles fitted with only advanced batteries satisfying certain performance criteria will only be eligible for the demand incentives under this scheme, and for this purpose ‘Advanced Batteries’ will be defined separately under the scheme.

Quantum of Demand Incentives:

20. In order to rationalize the incentives across segments and across vehicle technologies, it is initially proposed to extend uniform demand incentive @ Rs. 10000/- per KWh for all vehicles (including PHEV and Strong Hybrid) except Buses. This will be subject to review and revision by PISC.
21. To encourage public transport, for buses, initial uniform maximum demand incentives @ 20000/- per KWh is proposed subject again to review and revision by PISC. The amount of incentives for buses may further be subject to competitive bidding among the Original Equipment Manufacturers (OEMs) conducted by public sector transport undertakings for intra-city, inter-city or inter-State buses based on OPEX model.
22. The proposed incentives as stated above would be reviewed annually or earlier by the PISC based on price trends for various components and assemblies and market parameters such as offtake of vehicles. It shall allow the scheme to leverage limited budgetary funds for larger number of vehicles, within the overall outlay so as to provide economies of scale to the industry for sustainable manufacturing.
23. Demand Incentives for electric buses will be provided only on operational expenditure model adopted by State/city transport corporation (STUs) and other public entities working in the transport sector to augment the fleet of electric vehicles.
24. Vehicle segment wise approximate amount of incentives, initial target number of vehicles and other details are given in Annexure 2.

Conditions to avail Demand Incentives:

25. In order to restrict high-end vehicles from availing Government funded demand incentives, it is proposed to restrict incentives to vehicles with ex-factory price less than a particular threshold value as stated in Annexure 2.
26. Depending upon the offtake of vehicles under the scheme, maximum incentive per vehicle is proposed to be capped at certain percentage of cost of vehicle to be reviewed by PISC annually and as often as required. To begin with, the cap on incentives for buses will be 40% of the cost of vehicles and for all other categories it will be 20%.
27. In order to avail scheme incentive for any of the model manufactured by OEM, each such OEM, needs to be registered with DHI/NAB.
28. Each vehicle model needs to satisfy minimum technical eligibility criteria with regard to performance and efficiency of vehicles to be notified separately and get it type approved as per prescribed / standard test procedure at the recognised testing agencies as notified under the Rule 126 of Central Motor Vehicle Rules by the Ministry of Road Transport and Highways. These testing agencies are expected to have required testing facilities as required for testing of Electric and Hybrid Vehicles.
29. To meet the qualifying criteria for the demand incentives, the hybrid/electric vehicle (xEVs) including its variants and versions, should
 - (a) be manufactured in the country and have such percentage of localisation as may be notified from time to time;

- (b) meet provisions contained in Central Motor Vehicle Rules (CMVR) in terms of type approval, classification, categorization, definition, road worthiness, registration etc. as per the provisions contained in CMVR;
- (c) obtain certificate of FAME India Phase II eligibility fulfilment from recognised testing agencies;
- (d) be accompanied by at least three-year comprehensive warranty including that of battery from the manufacturer and to have adequate facilities for after sales service for the life of vehicle;
- (e) be fitted with suitable monitoring devices to know the mileage of vehicles to determine the total fuel savings on a real time basis; and
- (f) should appropriately display a sticker indicating that it has been purchased under the scheme. Format of the sticker will be provided by the Department of Heavy Industry.

Disbursement of Demand Incentives:

30. The demand incentive for all segments, except buses shall be disbursed through an e-enabled framework and mechanism set-up under DHI. The manufacturers of vehicles (OEMs or Original Equipment Manufacturers) will submit their claims for reimbursement of demand incentive on monthly basis to the Department of Heavy Industry for settlement. Detailed guidelines for reimbursement of claim through Demand Incentive Delivery Mechanism (DIDM) will be issued separately.
31. Detailed guidelines/ mechanism for deployment of electric buses and disbursement of demand incentives through State Transport Undertakings shall be notified separately.

Scheme Parameters: Charging Infrastructure:

32. The Scheme envisages support for setting up of adequate public charging infrastructure to instill confidence amongst EV users, through active participation and involvement of various stakeholders including Government agencies, industries, and Public Sector Enterprises (PSEs).
33. All these charging infrastructures will be established as per Ministry of Power Notification vide No. 12/2/2018-EV dated 14th Dec 2018 on the subject "Charging Infrastructure for Electrical Vehicles - Guidelines and Standards" and as amended from time to time.
34. In addition, for charging of electric buses, it is proposed to provide to the buyer one slow charger per e-bus and one fast charger for every 10 electric buses to be funded under the scheme.
35. Flexibility of funding for establishment of charging infrastructure to the extent of 100% of cost depending upon the project proposal shall be available for promoting electric mobility.
36. Projects for charging infrastructure will also include infrastructure projects required for extending electrification for running of vehicles like pantograph charging, flash charging etc.
37. Inter-linking of renewable energy sources with charging infrastructure, smart grid, use of ICT etc. shall be encouraged.

Scheme operationalization

38. For smooth operation and implementation of the scheme, knowledge partners / technical expertise and other logistic support shall be put in place.
39. A suitable IEC program shall be undertaken for creating consumer awareness and promotion of the scheme, on a need basis, through education and training, publicity, organization of business meets/seminars/conferences/symposia etc. by Department of Heavy Industry, Industry Association, Voluntary Organizations, etc.
40. Projects sanctioned under FAME India Scheme Phase I shall continue to be in operation as per terms and conditions issued at the time of sanction. Similarly, Electric Buses sanctioned to different state/city transport corporation under FAME India Phase I shall continue to be in operation as per terms and conditions at the time of sanction.

41. Department of Heavy Industry will be responsible for overall implementation of scheme and removing any obstacle if arises during the implementation of scheme.

[F. No. 1(1)/2019-AEI]

PRAVIN L. AGRAWAL, Jt. Secy.

Annexure 1

Composition of Project Implementation and Sanctioning Committee (PISC)

(a) Secretary, Heavy Industry	Chairman
(b) CEO, NITI Aayog	Member
(c) Financial Advisor, Heavy Industry	Member
(d) Secretary, D/o DPIIT	Member
(e) Secretary, M/o RTH	Member
(f) Secretary, D/o EA	Member
(g) Secretary, M/o Power	Member
(h) Secretary, M/o NRE	Member
(i) Director ARAI	Member
(j) Joint Secretary, Heavy Industry	Member Secretary

Committee may co-opt any other member as and when required.

Annexure 2

Vehicle segment-wise Incentives, Maximum Number of vehicles to be supported and other details.

Sr. No.	Vehicle Segment	##Maximum Number of vehicles to be supported	Approximate Size of battery in KWH	##Total Approximate Incentive @ 10000/KWh for all vehicles and 20000/KWh for Buses and Trucks	Maximum Ex-factory price to avail incentive.	Total Fund support from DHI.
1	Registered e-2 Wheelers	1000000	2 KWH	Rs. 20000/-	Rs. 1.5 Lakhs	Rs. 2000 Cr
2	Registered e-3 Wheelers (including eRikshaws)	500000	5 KWH	Rs. 50000/-	Rs. 5 Lakhs	Rs.2500 Cr
3	e- 4 Wheelers	35000	15 KWH	Rs. 150000/-	Rs. 15 Lakhs	Rs. 525 Cr
4	4W Strong Hybrid Vehicle	20000	1.3 KWH	Rs. 13000	Rs. 15 Lakhs	Rs. 26 Cr
5	e-Bus	7090	250 KWH	Rs. 50 Lakhs/-	Rs. 2 Crores	Rs. 3545 Cr
Total Demand Incentive						Rs. 8596 Crores

The proposed amount of incentives per KWH are, however, subject to review as per the reduction in battery costs & thereby reduction in vehicle cost and would be notified accordingly from time to time. It is to be noted that the number of vehicles and fund support among the sub components as above is fungible with the approval of PISC.



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-25062021-227870
CG-DL-E-25062021-227870

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 2348]

नई दिल्ली, शुक्रवार, जून 25, 2021/आषाढ 4, 1943

No. 2348]

NEW DELHI, FRIDAY, JUNE 25, 2021/ASHADHA 4, 1943

भारी उद्योग एवं लोक उद्यम मंत्रालय

(भारी उद्योग विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 25 जून, 2021

का.आ. 2526(अ).—जबकि भारी उद्योग विभाग ने दिनांक 8 मार्च, 2019 के का.आ. संख्या 1300(अ) के माध्यम से भारत में इलेक्ट्रिक वाहनों का त्वरित अंगीकरण और विनिर्माण स्कीम, चरण-II (फेम इंडिया चरण-II) को अधिसूचित किया था,

2. और जबकि फेम इंडिया फेज-II स्कीम की धारा 5 कहती है कि "देश में इलेक्ट्रिक मोबिलिटी के त्वरित अंगीकरण और इसके विनिर्माण पारितंत्र के विकास के लिए स्कीम को 01 अप्रैल, 2019 से 3 वर्षों के लिए कार्यान्वित किया जाना प्रस्तावित है,

3. अब, सक्षम प्राधिकारी के अनुमोदन से यह निर्णय लिया गया है कि फेम इंडिया स्कीम, चरण-II को दो वर्षों की अवधि के लिए अर्थात् 31 मार्च, 2024 तक के लिए विस्तारित किया जाएगा।

4. अतः, भारत में इलेक्ट्रिक वाहनों का त्वरित अंगीकरण और विनिर्माण स्कीम, चरण-II (फेम इंडिया फेज-II) संबंधी दिनांक 8 मार्च, 2019 की अधिसूचना संख्या 1300(अ) तदनुसार संशोधित की जाती है।

[फा. सं. 6(02)/2019-एनएबी-II(ऑटो)]

अमित मेहता, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES AND PUBLIC ENTERPRISES**(Department of Heavy Industry)****NOTIFICATION**

New Delhi, the 25 June, 2021

S.O. 2526(E).—Whereas, the Department of Heavy Industry notified the scheme namely Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II) *vide* S.O. No. 1300 (E) dated 8th March 2019.

2. And whereas, Clause 5, of the FAME India Phase II scheme states “The scheme is proposed to be implemented over a period of 3 years, w.e.f 1st April 2019, for faster adoption of electric mobility and development of its manufacturing eco-system in the country”.

3. Now with the approval of the competent authority, it is decided that FAME India Phase II scheme is extended for a period of two (2) years i.e. up to 31st March 2024.

4. Therefore, Faster Adoption and Manufacturing of Electric Vehicles in India Phase II (FAME India Phase II) scheme notification *vide* S.O. No. 1300(E) dated 8th March 2019 stands amended accordingly.

[F. No. 6(02)/2019-NAB-II(Auto)]

AMIT MEHTA, Jt. Secy.



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-23092021-229899
CG-DL-E-23092021-229899

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 3612]

नई दिल्ली, बृहस्पतिवार, सितम्बर 23, 2021/आश्विन 1, 1943

No. 3612]

NEW DELHI, THURSDAY, SEPTEMBER 23, 2021/ASVINA 1, 1943

भारी उद्योग मंत्रालय

अधिसूचना

नई दिल्ली, 23 सितम्बर, 2021

विषय: ऑटोमोबिल और ऑटो संघटक उद्योग के लिए उत्पाद सम्बद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) स्कीम

का.आ. 3946(अ).—1. परिचय:

सरकार ने भारत में ऑटोमोबिल और ऑटो घटक उद्योग के प्रयोजन से उन्नत ऑटोमोटिव उत्पादों के लिए भारत की विनिर्माण क्षमता संवर्धन हेतु 25,938 करोड़ रुपये के बजटीय परिव्यय के साथ उत्पाद सम्बद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) स्कीम को मंजूरी दी है।

2. उद्देश्य:

ऑटोमोबिल और ऑटो घटकों के लिए उत्पाद सम्बद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) स्कीम में उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी उत्पादों के घरेलू विनिर्माण को बढ़ावा देने और ऑटोमोटिव विनिर्माण मूल्य श्रृंखला में निवेश आकर्षित करने के लिए वित्तीय प्रोत्साहन का प्रस्ताव किया गया है। इसके प्रमुख उद्देश्यों में लागत की अक्षमताओं पर काबू पाना, आकारिक मितव्ययिता कायम करना और उन्नत मोटर वाहन प्रौद्योगिकी उत्पादों के क्षेत्रों में एक मजबूत आपूर्ति श्रृंखला का निर्माण करना शामिल है। इससे रोजगार सृजन भी होगा। यह स्कीम ऑटोमोबिल उद्योग को मूल्य श्रृंखला में उच्च मूल्य वर्धित उत्पादों के रूप में आगे बढ़ने की सुविधा प्रदान करेगी।

3. स्कीम की मुख्य विशेषताएं:

3.1 स्कीम के घटक: इस स्कीम में उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी से संबंधित ऑटोमोबिल और ऑटो घटकों की वृद्धिशील बिक्री को प्रोत्साहित करने वाले दो घटक शामिल हैं।

3.2 पात्रता: आवेदक कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियों) को स्कीम के तहत अर्हता प्राप्त करने और लाभ प्राप्त करने के लिए निम्नलिखित सामान्य मानदंडों को पूरा करने की आवश्यकता होगी:

मूल पात्रता मानदंड:

(क) कंपनी या उसके समूह की कंपनी (कंपनियों) के लिए जो भारत में या वैश्विक स्तर पर ऑटोमोटिव वाहन और घटकों के निर्माण व्यवसाय में हैं:

पात्रता मानदंड	ओईएम ऑटो	ऑटो घटक
वैश्विक समूह* राजस्व (ऑटोमोटिव और/या ऑटो घटक निर्माण से)	न्यूनतम ₹10,000 करोड़।	न्यूनतम ₹500 करोड़।
निवेश	₹ 3,000 करोड़ की अचल संपत्तियों (सकल ब्लॉक) में कंपनी या उसके समूह* कंपनी का वैश्विक निवेश	₹150 करोड़ की अचल संपत्तियों (सकल ब्लॉक) में कंपनी या उसके समूह* कंपनी का वैश्विक निवेश

*समूह कंपनी(यों) का अर्थ दो या दो से अधिक उद्यमों से है, जो प्रत्यक्ष या अप्रत्यक्ष रूप से निम्नलिखित की स्थिति में हों:

अन्य उद्यम में छब्बीस प्रतिशत या अधिक मतदान अधिकारों का प्रयोग करना;

या

अन्य उद्यम में निदेशक मंडल के पचास प्रतिशत से अधिक सदस्यों की नियुक्ति करना (2020 के प्रत्यक्ष विदेशी निवेश नीति परिपत्र में यथापरिभाषित)।

नोट: i. उपरोक्त पात्रता मानदंड 31 मार्च, 2021 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के आधार पर पूरा किया जाना है।

ii. आवेदक कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियों) को स्कीम के तहत पात्र होने के लिए संपूर्ण पात्रता मानदंड को पूरा करना होगा।

(ख) नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या इसकी समूह कंपनी (कंपनियों) के लिए जो इस स्कीम में भाग लेना चाहती हों:

पात्रता मापदंड	नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियां) (जो वर्तमान में ऑटोमोबिल या ऑटो कंपोनेंट निर्माण व्यवसाय में नहीं हैं)
वैश्विक निवल मूल्य	31 मार्च, 2021 को समाप्त होने वाले वर्ष के लिए लेखापरीक्षित वित्तीय विवरणों के आधार पर ₹1000 करोड़।
पांच वर्ष की अवधि में भारत में प्रतिबद्ध निवेश	नीचे दिए गए पैरा 3.2 (ग) में उल्लिखित न्यूनतम नई घरेलू निवेश शर्तों के अनुसार।

नोट :

- गैर-ऑटोमोटिव कंपनी या इसकी समूह कंपनी (कंपनियां) इस स्कीम के लिए अर्हता प्राप्त कर सकती हैं, बशर्ते वे भारत में निवेश करने और उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी वाहनों या उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी घटकों के निर्माण से राजस्व उत्पन्न करने के लिए एक स्पष्ट व्यवसाय स्कीम प्रस्तुत करें।
- आवेदक नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियां) किसी विशेष वर्ष के लिए प्राप्त किए जाने वाले संचयी न्यूनतम नए घरेलू निवेश को पूरा करने के अधीन प्रोत्साहन का दावा करने के लिए पात्र होंगी। आवेदक को पहले वर्ष से निर्धारित न्यूनतम सीमा से वर्ष दर वर्ष वृद्धि मानदंड को भी पूरा करना होगा।

- iii. नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियों) को उन लोगों के रूप में परिभाषित किया जाएगा, जिनके पास 31 मार्च 2021 तक ऑटोमोबिल या ऑटो घटकों के निर्माण से कोई राजस्व प्राप्त नहीं होता।
- iv. आवेदक नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियों) को संपूर्ण पात्रता मानदंड को पूरा करना होगा।

(ग) न्यूनतम नई घरेलू निवेश शर्तें:

प्रदर्शन की संचयी नई घरेलू निवेश शर्त (₹ करोड़)

संचयी नया घरेलू निवेश हासिल किया जाना है	चैंपियन ओईएम (दुपहिया और तिपहिया को छोड़कर)	चैंपियन ओईएम दुपहिया और तिपहिया	घटक चैंपियन	नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक (ओईएम) कंपनी या इसकी समूह कंपनी (कंपनियां)	नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक (घटक) कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियां)
31 मार्च 2023 तक या उससे पहले	300	150	40	300	80
31 मार्च 2024 तक या उससे पहले	800	400	100	800	200
31 मार्च 2025 तक या उससे पहले	1400	700	175	1400	350
31 मार्च 2026 तक या उससे पहले	1750	875	220	1750	440
31 मार्च 2027 तक या उससे पहले	2000	1000	250	2000	500

नोट:

- नया निवेश उसी कानूनी इकाई से किया जाना चाहिए जो प्रोत्साहन के लिए आवेदन कर रहा है।
- 1 अप्रैल 2021 से शुरू संचयी नई घरेलू निवेश पर इस शर्त के तहत विचार किया जाएगा।
- अनुमोदित कंपनी को प्रत्येक वर्ष के लिए संचयी निवेश शर्त को पूरा करने की आवश्यकता है।
- इस प्रक्रिया में, यदि कोई भी अनुमोदित कंपनी स्कीम के अंत से कुछ साल पहले निवेश की शर्त पूरी करती है; यह स्कीम के पूरे कार्यकाल के दौरान प्रोत्साहन के लिए पात्र होगा बशर्ते अन्य शर्तों को पूरा किया गया हो।
- यदि अनुमोदित कंपनी किसी वर्ष विशेष में संचयी घरेलू निवेश शर्त को पूरा करने में विफल रहती है, तो उसे उस वर्ष के लिए कोई प्रोत्साहन प्राप्त नहीं होगा, भले ही निर्धारित बिक्री मूल्य के लिए सीमा हासिल कर ली गई हो। किंतु, यह अभी भी बाद के वर्षों में स्कीम के तहत लाभ प्राप्त करने के लिए पात्र होगी यदि यह उस वर्ष के लिए परिभाषित संचयी घरेलू निवेश शर्त को पूरा कर ले।

(घ) स्कीम अवधि के दौरान अपने निवेश को फ्रंट लोड करने के लिए प्रतिबद्ध पात्र कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियों) को वरीयता दी जाएगी। प्रस्तावित निवेश प्रतिबद्धता का मूल्यांकन निवेश के शुद्ध वर्तमान मूल्य (एनपीवी) की गणना बैंक दर को छूट कारक के रूप में लेते हुए किया जाएगा।

3.3 स्कीम का विवरण

इस स्कीम के दो घटक हैं, अर्थात्-चैंपियन ओईएम प्रोत्साहन स्कीम और घटक चैंपियन प्रोत्साहन स्कीम। किसी भी मोटर वाहन ओईएम कंपनी या उसकी समूह कंपनी (कंपनियां) और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या उसके समूह कंपनी (कंपनियां) स्कीम के दोनों घटकों में आवेदन करने के लिए पात्र हैं।

3.3.1 स्कीम के सामान्य विवरण

3.3.1.1 स्कीम का कार्यकाल

- स्कीम के तहत प्रोत्साहन वित्तीय वर्ष 2022-23 से लागू होगा, जो अगले वित्तीय वर्ष यानी 2023-24 में वितरित किया जाएगा और इसी तरह कुल पांच (05) वर्षों के लिए लगातार वित्तीय वितरित किया जाएगा।
- अनुमोदित आवेदक लगातार 5 वित्तीय वर्षों के लिए लाभ के लिए पात्र होगा, किंतु 31/03/2027 को समाप्त होने वाले वित्तीय वर्ष के लिए नहीं।
- आधार वर्ष:** वित्तीय वर्ष 2019-20 को पात्र बिक्री मूल्य की गणना के लिए आधार वर्ष माना जाएगा (अनुमोदित नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी के लिए लागू नहीं)।

3.3.1.2 स्कीम के तहत पात्र बिक्री मूल्य और निर्धारित बिक्री मूल्य:

- वाहन खंड के लिए योग्य बिक्री मूल्य:** पात्र वाहनों के लिए कुल बिक्री (जीएसटी का शुद्ध)।
- घटक खंड के लिए पात्र बिक्री मूल्य:** पात्र घटकों के लिए कुल बिक्री (जीएसटी का शुद्ध) या भारी उद्योग मंत्रालय की परीक्षण एजेंसी द्वारा निर्धारित पात्र घटक का विभाजित मूल्य।
- वाहन खंड के लिए निर्धारित बिक्री मूल्य:** (किसी विशेष वर्ष के लिए वाहन खंड के लिए योग्य बिक्री मूल्य) घटा (आधार वर्ष के लिए वाहन खंड के लिए पात्र बिक्री मूल्य)।
- घटक खंड के लिए निर्धारित बिक्री मूल्य:** (किसी वर्ष विशेष के लिए घटक खंड हेतु पात्र बिक्री मूल्य) न्यूनित (आधार वर्ष के लिए घटक खंड के लिए योग्य बिक्री मूल्य)।

3.3.1.3 इस स्कीम को केवल उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी उत्पादों को प्रोत्साहित करने के लिए डिज़ाइन किया गया है यानी पात्र उन्नत ऑटोमोटिव उत्पाद घटक स्तर पर स्टैंडअलोन आधार पर या वाहन के साथ एकीकरण में वाहन की तरफ उचित मूल्य विभाजन सहित। अतः, ऑटोमोटिव ओईएम कंपनी या नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी के रूप में एक अनुमोदित विधिक इकाई इस शर्त के अधीन स्कीम के दोनों घटकों के तहत प्रोत्साहन का लाभ उठा सकती है कि स्कीम के तहत किसी भी पात्र उत्पाद को केवल एक बार प्रोत्साहन दिया जाएगा। प्रोत्साहन के लिए एक ही उत्पाद के लिए कोई भी दोहरा दावा घटक स्तर और वाहन स्तर के तहत केवल इसी आधार पर और किसी भी अन्य कानूनी कार्रवाई के आधार पर इकाई / संस्थाओं अयोग्यता का कारण बन सकता है।

3.3.2 चैंपियन ओईएम प्रोत्साहन स्कीम

3.3.2.1 अवलोकन:

- ओईएम द्वारा सामना किए जाने वाले उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी वाहनों से संबंधित लागत अक्षमताओं को दूर करने के लिए लक्षित एक प्रोत्साहन स्कीम।
- चैंपियन ओईएम प्रोत्साहन स्कीम एक 'सेल्स वैल्यू लिंकड' स्कीम है, जो दुपहिया, तिपहिया, यात्री वाहन, वाणिज्यिक वाहन, ट्रैक्टर, सैन्य उपयोग के लिए ऑटोमोबिल और किसी भी अन्य तकनीकी विकास के आधार पर भारी उद्योग विभाग द्वारा निर्धारित उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी वाहन सभी खंडों के बैटरीचालित इलेक्ट्रिक वाहनों और हाइड्रोजन फ्यूल सेलचालित वाहनों पर लागू है।
- लक्ष्य खंड:** ऑटोमोटिव ओईएम कंपनी या इसकी समूह कंपनी (कंपनियां) और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या इसकी समूह कंपनी (कंपनियां)।

3.3.2.2 पात्रता:

- I. ऊपर दिए गए पैरा 3.2 के अनुसार पात्र कंपनियां जो नीचे उल्लिखित मानदंडों को पूरा करती हैं, वे चैंपियन ओईएम प्रोत्साहन स्कीम के तहत प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगी:
 - ऑटोमोटिव ओईएम कंपनी या उसकी समूह कंपनी(कंपनियां) और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या उसकी समूह कंपनी(कंपनियां) चैंपियन ओईएम प्रोत्साहन स्कीम के लिए आवेदन करने के लिए पात्र होंगी।
 - विकास प्रोत्साहन (लाभ का %) निर्धारित बिक्री मूल्य पर लागू होते हैं।
- II. उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी वाहनों की सूची जैसे बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन (बीईवी), हाइड्रोजन ईंधन सेल वाहन आदि तकनीकी विकास के आधार पर समय-समय पर भारी उद्योग विभाग द्वारा निर्धारित किए जाएंगे।
- III. स्वीकृत आवेदक इस स्कीम में प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए पात्र उन्नत मोटर वाहन प्रौद्योगिकी वाहनों के रूप में अपने उत्पादों के पंजीकरण के लिए आवेदन करेंगे।
- IV. पात्र उत्पाद का पूर्व-अनुमोदन भारी उद्योग मंत्रालय की परीक्षण एजेंसी द्वारा समय-समय पर भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा निर्धारित उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी उत्पाद के रूप में किया जाएगा।
- V. न्यूनतम 50% घरेलू मूल्यवर्धन की आवश्यकता होगी। फेम -II स्कीम के समान चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम का पालन किया जाएगा। घरेलू मूल्यवर्धन के निर्धारण की पद्धति फेम स्कीम की तरह ही होगी। भारी उद्योग मंत्रालय की परीक्षण एजेंसी पात्र उत्पाद में घरेलू मूल्यवर्धन को प्रमाणित करेगी।
- VI. न्यूनतम 50% घरेलू मूल्यवर्धन के साथ पूर्व-अनुमोदित पात्र उत्पाद इस स्कीम के तहत प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगे।
- VII. परीक्षण एजेंसी स्कीम के तहत पात्र बिक्री मूल्य के प्रयोजन के लिए सौंपे जाने/विनियोजित किए जाने वाले उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी घटकों के मूल्य का पता लगाएगी।

3.3.2.3 स्कीम प्रोत्साहन तंत्र

- I. अनुमोदित आवेदक स्कीम की अन्य शर्तों को पूरा करने पर निर्धारित बिक्री मूल्य पर प्रोत्साहन (% लाभ) प्राप्त करने के हकदार होंगे।
- II. अनुमोदित नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी (जो वर्तमान में ऑटोमोबिल या ऑटो कंपोनेंट निर्माण व्यवसाय में नहीं है) के लिए आधार वर्ष में योग्य बिक्री मूल्य शून्य के रूप में लिया जाएगा।
- III. सभी कंपनियों के संबंध में पहले वर्ष के लिए अवसीमा निर्धारित बिक्री मूल्य ₹125 करोड़ है यानि प्रोत्साहन का दावा करने के लिए स्कीम के इस घटक के तहत मौजूदा ऑटोमोटिव और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनियां।
- IV. वर्ष-दर-वर्ष पहले वर्ष के निर्धारित बिक्री मूल्य में न्यूनतम 10% की वृद्धि अर्थात ₹125 करोड़ सभी अनुमोदित कंपनियों द्वारा हासिल की जानी है अर्थात प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए पात्र बनने के लिए मौजूदा ऑटोमोटिव और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनियां।
- V. यदि अनुमोदित कंपनी किसी दिए गए वर्ष के लिए, पहले वर्ष में निर्धारित बिक्री मूल्य में वृद्धि (यथा 125 करोड़ रूपए) की सीमा को पूरा करने में विफल रहती है, तो उसे उस वर्ष के लिए कोई प्रोत्साहन प्राप्त नहीं होगा। हालांकि, यह अभी भी अगले वर्ष में स्कीम के तहत लाभ प्राप्त करने के लिए पात्र होगी, यदि यह उस विशेष वर्ष के लिए सीमा को पूरा कर ले जिसकी गणना पहले वर्ष के लिए अवसीमा की तुलना में वर्ष-दर-वर्ष 10 प्रतिशत वृद्धि के आधार पर की जाएगी और उसके बाद से लगातार 4 वर्षों तक- जब से स्कीम के तहत प्रोत्साहन लागू हुआ हो (वित्त वर्ष 2022-23)। यह प्रावधान सभी स्वीकृत कंपनियों को समान अवसर प्रदान करेगा यानी मौजूदा ऑटोमोटिव और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनियों के साथ-साथ उन अनुमोदित आवेदकों की सुरक्षा करना, जिन्होंने स्कीम के बाद के वर्षों में बाजार की मांग की स्थितियों की प्रतिकूलताओं के विरुद्ध अपने निवेश को फ्रंट लोड करना पसंद किया।
- VI. अनुमोदित कंपनियां जो स्कीम की अवधि के दौरान ₹ 10,000 करोड़ की निर्धारित बिक्री में संचयी वृद्धि का लक्ष्य हासिल करती हैं, उन्हें 2% का अतिरिक्त प्रोत्साहन मिलेगा। यह अतिरिक्त 2% प्रोत्साहन निर्धारित बिक्री मूल्य में ₹ 10,000 करोड़ से अधिक की संचयी वृद्धि पर लागू है।

VII. इस स्कीम के तहत इलेक्ट्रिक वाहन निर्माताओं को प्रस्तावित प्रोत्साहन फेम-II स्कीम के तहत दिए गए प्रोत्साहनों से अलग होगा, जहां वाहन खरीदने वाले ग्राहकों को प्रोत्साहन प्रदान किया जाता है, न कि निर्माताओं को। इस स्कीम के तहत उन्नत रसायन सेल (एसीसी) बैटरी वाले बैटरीचालित इलेक्ट्रिक वाहनों के लिए प्रोत्साहन का दावा किया जा सकता है, जिसके लिए एसीसी के लिए पीएलआई स्कीम के तहत प्रोत्साहन का दावा किया गया हो।

VII. चैंपियन ओईएम और नई गैर-ऑटोमोटिव (ओईएम) निवेशक कंपनी के लिए प्रोत्साहन स्लैब:

तालिका 1 : चैंपियन ओईएम और नई गैर-ऑटोमोटिव (ओईएम) निवेशक कंपनी के लिए प्रोत्साहन स्लैब

निर्धारित बिक्री मूल्य (₹ करोड़ में)	प्रोत्साहन राशि (निर्धारित बिक्री मूल्य का% आयु)
<= 2,000	13%
> 2,000 से 3,000	14%
> 3000 से 4000	15%
> 4,000	16%
5 वर्षों में ₹ 10,000 करोड़ का संचयी निर्धारित बिक्री मूल्य	अतिरिक्त 2%

नोट:-i. केवल वे बैटरीचालित इलेक्ट्रिक वाहन प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगे जो फेम-II स्कीम के प्रदर्शन मानदंडों को पूरा करते हैं या भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा समय-समय पर अधिसूचित किए जाते हैं।

3.3.3 घटक चैंपियन प्रोत्साहन स्कीम

3.3.3.1 अवलोकन:

- I. 'कंपोनेंट चैंपियन' प्रोत्साहन स्कीम का उद्देश्य ऑटो-घटक चैंपियन की पहचान करना और उन्हें प्रोत्साहित करना है जो वैश्विक स्तर के संचालन को प्राप्त कर सकते हैं और उन्नत ऑटोमोटिव टेक्नोलॉजी से संबंधित ऑटो- घटक निर्माण क्षेत्र के लिए 'ऑटोमोटिव चैंपियन' बन सकते हैं।
- II. कंपोनेंट चैंपियन इंसेंटिव स्कीम एक 'सेल्स वैल्यू लिंकड' स्कीम है, जो सभी सैन्य उपयोग के लिए ऑटोमोबिल और तकनीकी विकास के आधार पर भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा निर्धारित किसी भी अन्य उन्नत मोटर वाहन प्रौद्योगिकी घटकों सहित वाहनों के पूर्व-अनुमोदित उन्नत ऑटोमोटिव टेक्नोलॉजी घटकों, सीकेडी/एसकेडी किट, दुपहिया, तिपहिया, यात्री वाहनों, वाणिज्यिक वाहनों और ट्रैक्टरों के वाहन समुच्चय पर लागू होती है।
- III. **लक्ष्य खंड:** ऑटो-घटक विनिर्माता कंपनी या इसकी गुप कंपनी (कंपनियाँ), ऑटोमोटिव ओईएम कंपनी या इसकी गुप कंपनी (कंपनियाँ) और नई नॉन-ऑटोमोटिव इन्वेस्टर कंपनी या इसकी गुप कंपनी (कंपनियाँ)।

3.3.3.2 पात्रता:

- I. उपरोक्त पैरा 3.2 के अनुसार पात्र कंपनियां जो नीचे उल्लिखित मानदंडों को पूरा करती हैं, वे घटक चैंपियन प्रोत्साहन स्कीम के तहत प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगी:
 - ऑटो- घटक विनिर्माता कंपनी या इसकी गुप कंपनी (कंपनियां) , ऑटोमोटिव ओईएम कंपनी या इसकी गुप कंपनी (कंपनियां) और नई नॉन-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी या इसकी गुप कंपनी (कंपनियां) घटक चैंपियन इंसेंटिव स्कीम के लिए आवेदन करने के लिए पात्र होंगी ।
 - वृद्धि प्रोत्साहन (लाभ का %) निर्धारित बिक्री मूल्य पर लागू होते हैं।

- II. पात्र उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी घटकों की सूची भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा निर्धारित की जाएगी। तकनीकी विकास के आधार पर भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा समय-समय पर सूची में संशोधन किया जा सकता है।
- III. अनुमोदित आवेदक इस स्कीम में प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए पात्र उन्नत मोटर वाहन प्रौद्योगिकी घटकों के रूप में अपने उत्पादों के पंजीकरण के लिए आवेदन करेंगे।
- IV. पात्र उत्पाद का पूर्व-अनुमोदन भारी उद्योग मंत्रालय की परीक्षण एजेंसी द्वारा समय-समय पर भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा निर्धारित उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी घटकों के रूप में किया जाएगा।
- V. न्यूनतम 50% घरेलू मूल्यवर्धन की आवश्यकता होगी। फेम-II स्कीम के समान चरणबद्ध विनिर्माण कार्यक्रम का पालन किया जाएगा। घरेलू मूल्यवर्धन के निर्धारण की पद्धति फेम स्कीम की तरह ही होगी। परीक्षण एजेंसी पात्र उत्पाद में घरेलू मूल्यवर्धन को प्रमाणित करेगी।
- VI. न्यूनतम 50% घरेलू मूल्यवर्धन के साथ पूर्व-अनुमोदित पात्र उत्पाद इस स्कीम के तहत प्रोत्साहन के लिए पात्र होंगे।
- VII. परीक्षण एजेंसी स्कीम के तहत पात्र बिक्री मूल्य के प्रयोजन के लिए सौंपे जाने/विभाजित किए जाने वाले उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी घटकों के मूल्य की जांच करेगी।

3.3.3.3 स्कीम प्रोत्साहन तंत्र

- I. स्वीकृत आवेदक स्कीम की अन्य शर्तों को पूरा करने के अधीन उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी घटकों के निर्धारित बिक्री मूल्यों पर प्रोत्साहन (% लाभ) प्राप्त करने के हकदार होंगे।
- II. अनुमोदित नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी (जो वर्तमान में ऑटोमोबिल या ऑटो घटक निर्माण व्यवसाय में नहीं है) के लिए आधार वर्ष में पात्र बिक्री मूल्य को शून्य के रूप में लिया जाएगा।
- III. सभी कंपनियों मौजूदा ऑटोमोटिव और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनियों को प्रोत्साहन का दावा करने के लिए स्कीम के इस घटक के तहत पहले वर्ष के लिए अवसीमा निर्धारित बिक्री मूल्य ₹ 25 करोड़ है।
- IV. प्रोत्साहन प्राप्त करने के लिए पात्र बनने के लिए वर्ष-दर-वर्ष प्रथम वर्ष के निर्धारित बिक्री मूल्य में न्यूनतम 10% की वृद्धि अर्थात ₹ 25 करोड़ सभी अनुमोदित कंपनियों अर्थात मौजूदा ऑटोमोटिव और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनियों द्वारा हासिल की जानी है।
- V. यदि अनुमोदित कंपनी पहले वर्ष के लिए निर्धारित बिक्री मूल्य में वृद्धि की सीमा (जैसे, ₹ 25 करोड़) को किसी वर्ष विशेष में पूरा करने में विफल रहती है, तो उसे उस वर्ष के लिए कोई प्रोत्साहन नहीं मिलेगा। किन्तु, यह तब भी अगले वर्ष में स्कीम के तहत लाभ प्राप्त करने के लिए पात्र होगी, यदि उस विशेष वर्ष के लिए अवसीमा को पूरा कर ले जिसकी गणना पहले वर्ष के लिए और उसके बाद से लगातार 4 वर्षों तक जब स्कीम के तहत प्रोत्साहन लागू हो जाएगा (वित्त वर्ष 2022-23), अवसीमा से अधिक 10% वार्षिक वृद्धि के आधार पर की जाएगी। यह प्रावधान सभी अनुमोदित कंपनियों को समान अवसर प्रदान करेगा यानी मौजूदा ऑटोमोटिव और नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनियों के साथ-साथ अनुमोदित आवेदकों को सुरक्षित रखने के लिए जिन्होंने स्कीम के बाद के वर्षों में बाजार की मांग की स्थितियों की प्रतिकूलताओं के बावजूद अपने निवेश को फ्रंट लोड करना पसंद किया।
- VI. अनुमोदित कंपनियां जो स्कीम की अवधि के दौरान ₹ 1250 करोड़ के निर्धारित बिक्री मूल्य में संचयी वृद्धि का लक्ष्य हासिल करती हैं, उन्हें अतिरिक्त 2% प्रोत्साहन मिलेगा। यह 2% अतिरिक्त प्रोत्साहन निर्धारित बिक्री मूल्य में ₹ 1250 करोड़ से अधिक की संचयी वृद्धि पर लागू है।
- VII. भविष्य के प्रौद्योगिकी वाहनों को बढ़ावा देने के लिए बैटरी इलेक्ट्रिक वाहनों (बीईवी) और हाइड्रोजन ईंधन सेल वाहनों के घटकों के लिए अतिरिक्त प्रोत्साहन भी प्रदान किया गया है।
- VIII. घटक चैंपियन प्रोत्साहन स्कीम के लिए प्रोत्साहन स्लैब:

तालिका 2: घटक चैंपियन और नए गैर-ऑटोमोटिव (कंपोनेंट) के लिए प्रोत्साहन स्लैब निवेशक कंपनी

निर्धारित बिक्री मूल्य (₹ करोड़ में)	प्रोत्साहन राशि (निर्धारित बिक्री मूल्य का% आयु)
<= 250	8% *
> 250 से 500	9% *
> 500 से 750	10% *
> 750	११% *
5 वर्षों में ₹ 1,250 करोड़ का संचयी निर्धारित बिक्री मूल्य ।	अतिरिक्त 2%
बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन और हाइड्रोजन ईंधन सेल वाहन घटक	अतिरिक्त 5%

* अंतर्दहन इंजन (आईसीई) वाहन घटकों से संबंधित पात्र बिक्री के लिए पांचवें वर्ष में 0.9 के कारक से गुणित।

नोट:- i. वार्षिक आधार पर, घटक चैंपियन स्कीम के तहत अनुमोदित कंपनी को भारत में उत्पादित बैटरी-ईवी और हाइड्रोजन ईंधन सेल वाहन के लिए विशिष्ट घटकों के बिक्री मूल्य का अलग से विवरण देना होगा।

4. प्रोत्साहन परिव्यय

4.1 कुल प्रोत्साहन: स्कीम के तहत अपेक्षित वार्षिक प्रोत्साहन परिव्यय और कुल प्रोत्साहन परिव्यय नीचे दिया गया है:

तालिका 3 : प्रोत्साहन परिव्यय

लागू प्रोत्साहन (वित्तीय वर्ष)	प्रोत्साहन का संवितरण (वित्तीय वर्ष)	कुल प्रोत्साहन (₹ करोड़)
2022-23	2023-24	604
2023-24	2024-25	3,150
2024-25	2025-26	5,925
2025-26	2026-27	7,199
2026-27	2027-28	9,060
कुल		25,938

नोट:

- वार्षिक प्रोत्साहन भुगतान सांकेतिक हैं और समग्र वित्तीय परिव्यय के भीतर बिक्री/बाजार परिदृश्य के आधार पर इसे बदला जा सकता है।

- ii. यह एक कोष सीमित स्कीम है। स्कीम के 5 वर्षों के दौरान कुल प्रोत्साहन भुगतान की सीमा ₹ 25,938 करोड़ होगी। यदि परिकल्पित प्रोत्साहन भुगतान बजट से अधिक हो जाता है, तो इसे सभी पीएलआई में विकसित फॉर्मूलेशन के अनुसार अनुपातिक आधार पर घटा दिया जाएगा।
- iii. लाभार्थियों की संख्या आदि के आधार पर प्रोत्साहन का वितरण अनुमानों से भिन्न हो सकता है।
- iv. स्कीम के लिए प्रशासनिक व्यय ₹ 25,938 करोड़ की समग्र सीमा के भीतर समाहित किया जाएगा।

4.2 प्रति कंपनी प्रोत्साहन

- I. 'चैंपियन ओईएम' इंसेंटिव स्कीम' के तहत प्रति कंपनी प्रोत्साहन उन्नत ऑटोमोटिव टेक्नोलॉजी से संबंधित वाहनों के निर्धारित बिक्री मूल्य पर निर्भर करेगा जो संचयी नए घरेलू निवेश के मानदंडों को पूरा करने और वर्ष दर वर्ष वृद्धि पर निर्भर करेगा।
- II. 'घटक चैंपियन' प्रोत्साहन स्कीम' के तहत प्रति कंपनी प्रोत्साहन भारत में निर्मित उन्नत ऑटोमोटिव टेक्नोलॉजी घटकों के निर्धारित बिक्री मूल्य पर निर्भर करेगा, जो संचयी नए घरेलू निवेश के मानदंडों को पूरा करने और वर्ष दर वर्ष वृद्धि के अधीन होगा।

4.3 स्कीम के विभिन्न घटकों के बीच स्पिलओवर

यह स्कीम केवल उन्नत ऑटोमोटिव प्रौद्योगिकी उत्पादों, जैसे - घटक स्तर पर स्टैंडअलोन आधार पर पात्र उन्नत ऑटोमोटिव उत्पाद या वाहन साइड पर उचित मूल्य विनियोजन वाले वाहन के साथ एकीकरण को प्रोत्साहित करने के लिए डिज़ाइन की गई है। अतः, अनुमोदित विधिक इकाई ऑटोमोटिव ओईएम कंपनी या नई गैर-ऑटोमोटिव निवेशक कंपनी स्कीम के दोनों घटकों के तहत प्रोत्साहन प्राप्त कर सकती है, बशर्ते किसी भी पात्र उत्पाद को स्कीम के तहत केवल एक बार ही प्रोत्साहित किया जाएगा। घटक स्तर और वाहन स्तर के तहत एक ही उत्पाद के लिए प्रोत्साहन के लिए किया गया कोई दोहरा दावा विधि के तहत लागू किसी अन्य विधिक कार्रवाई के अलावा केवल इस आधार पर शामिल विधिक इकाई/संस्थाओं को अपात्र घोषित कर सकता है।

4.4 प्रति कंपनी अधिकतम प्रोत्साहन

प्रति समग्र कंपनी के लिए कुल प्रोत्साहन राशि 6,485 करोड़ रुपये (इस स्कीम के तहत कुल प्रोत्साहनों का 25 प्रतिशत) तक सीमित है। पात्र कंपनी को देय प्रोत्साहन की सीमा को करार के भाग के रूप में शामिल किया जाएगा।

4.5 इस स्कीम के कार्यान्वयन में लचीलापन बनाए रखने के लिए, इस स्कीम में स्कीम के घटकों और उप-घटकों के भीतर और उनके बीच निधियों की प्रतिपूर्ति का प्रस्ताव किया गया है।

4.6 इलेक्ट्रिक वाहन निर्माताओं को इस स्कीम के तहत देय प्रोत्साहन फेम-II स्कीम के तहत दिए गए प्रोत्साहनों के अलावा होगा जहां वाहन खरीदने वाले ग्राहकों को प्रोत्साहन प्रदान किया जाता है, न कि विनिर्माताओं को। इस पीएलआई स्कीम के तहत उपभोक्ताओं को नहीं, बल्कि निर्माताओं को प्रोत्साहन दिया जा रहा है।

4.7 उन्नत रसायन प्रकोष्ठ (एसीसी) बैटरी वाले वाहनों के लिए इस स्कीम के तहत प्रोत्साहन का दावा किया जा सकता है जिसके लिए एसीसी के लिए पीएलआई स्कीम के तहत प्रोत्साहन का दावा किया गया है क्योंकि बैटरी इलेक्ट्रिक वाहन (बीईवी) विनिर्माताओं को कहीं से भी एसीसी बैटरी स्रोत प्राप्त करने की स्वतंत्रता है और यदि किसी मामले में इस प्रोत्साहन की अनुमति नहीं है, तो वे लागत में कटौती के लिए एसीसी बैटरी के आयात का सहारा ले सकते हैं।

5. गणना का आधार: यह आकलन विभागों/मंत्रालयों/एजेंसियों को प्रस्तुत किए गए विवरणों और सांविधिक लेखा परीक्षक प्रमाण पत्रों पर आधारित होगा।

6. कार्य व्यवस्था (मैकेनिज्म)

6.1 नोडल एजेंसी

6.1.1 यह स्कीम एक नोडल एजेंसी के माध्यम से कार्यान्वित की जाएगी। यह नोडल एजेंसी एक परिस्कीम प्रबंधन एजेंसी (पीएमए) के रूप में कार्य करेगी और समय-समय पर भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा सौंपे गए सचिवालय, प्रबंधकीय और

कार्यान्वयन सहायता प्रदान करने और अन्य जिम्मेदारियों को पूरा करने के प्रति उत्तरदायी होगी। स्कीम के कार्यान्वयन से संबंधित गतिविधियों को अंजाम देने के लिए, पीएमए अन्य के साथ-साथ निम्नलिखित के लिए जिम्मेदार होगा:

6.1.2 स्कीम के तहत सहायता के लिए आवेदनों का मूल्यांकन और पात्रता का सत्यापन।

6.1.3 स्कीम के तहत प्रोत्साहन वितरण के लिए पात्र दावों की जांच करना।

6.1.4 स्कीम की प्रगति और निष्पादन के बारे में आंकड़ों का संकलन, जिसमें कंपनियों के लिए कुल घरेलू निवेश और माल की वृद्धिशील बिक्री शामिल है।

6.1.5 विभिन्न स्कीम के तहत एक ही गतिविधि के कारण लेखांकन नीति में किसी भी परिवर्तन या लाभों के दोहराव से उत्पन्न होने वाले किसी भी विवधीकरण पर नियंत्रण रखना।

6.1.6 किसी भी दोहराव और कई समितियों के गठन से बचने के लिए भारी उद्योग मंत्रालय में फेम-II के तहत बनाए गए प्रशासनिक तंत्र का उपयोग ऑटोमोबिल और ऑटो घटकों के लिए उत्पादन संबद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) स्कीम के तहत अनुमोदन प्रदान करने के लिए किया जाएगा।

6.2. लेखापरीक्षा: स्कीम दिशानिर्देशों में भारी उद्योग मंत्रालय द्वारा नियुक्त बाहरी लेखा परीक्षक (लागत या चार्टर्ड एकाउंटेंट) द्वारा लागत लेखापरीक्षा का प्रावधान होगा और व्यय की पूर्ति स्कीम के आवंटन के भीतर की जाएगी।

6.3 पीएलआई स्कीम की निगरानी और कठिनाइयों को दूर करने का अधिकार: 11 नवंबर, 2020 को मंत्रिमंडल द्वारा अनुमोदित अनुसार, मंत्रिमंडल सचिव की अध्यक्षता में अधिकार प्राप्त सचिव समूह (ईजीओ) (10.06.2020 की गजट अधिसूचना के माध्यम से मंत्रिमंडल द्वारा गठित) पीएलआई स्कीम की निगरानी करेगा, स्कीम के तहत व्यय की आवधिक समीक्षा करेगा, सभी पीएलआई स्कीम की एकरूपता सुनिश्चित करेगा और यह सुनिश्चित करने के लिए उचित कार्रवाई करेगा कि व्यय निर्धारित परिव्यय के भीतर हो। इसके अतिरिक्त, उपर्युक्त स्कीम के तौर-तरीकों में अपेक्षित कोई भी परिवर्तन इस शर्त के अधीन होगा कि समग्र वित्तीय परिव्यय 25,938 करोड़ रुपये के भीतर हो, इसे अधिकार प्राप्त सचिव समूह (ईजीओ) के विचारार्थ प्रस्तुत किया जाएगा।

6.4 प्रोत्साहन का अनुमोदन और वितरण

- I. इस स्कीम के तहत आवेदन भारत में पंजीकृत किसी भी कंपनी द्वारा किया जा सकता है।
- II. प्रारंभिक आवेदन, जो सभी पहलुओं को पूरा करता है, उसे निर्धारित तिथि से पहले प्रस्तुत करना होगा। आवेदन की प्रारंभिक जांच के बाद पावती जारी की जाएगी। पावती को स्कीम के तहत अनुमोदन के रूप में नहीं माना जाएगा।
- III. प्रोत्साहन उन पात्र आवेदकों को प्रदान किए जाएंगे, जो आवश्यक सीमा को पूरा करेंगे और जिनके संवितरण दावे क्रम में पाए जाते हैं।
- IV. इस स्कीम के तहत प्रोत्साहन वित्तीय वर्ष 2022-23 से शुरू होंगे, जो अगले वित्तीय वर्ष अर्थात् 2023-24 में वितरित किए जाएंगे और इसी तरह लगातार 5 वित्तीय वर्षों के लिए वितरित किए जाएंगे।
- V. यह स्कीम पारदर्शिता, स्वचालितता और प्रोत्साहनों के त्वरित वितरण को सुनिश्चित करने के लिए डेटा आधारित होगी। डेटा को निर्बाध तरीके से प्रविष्ट किया जाएगा और संबंधित एचएस कोड का उपयोग करेगा।
7. **स्कीम के लिए दिशानिर्देश:** स्कीम के प्रभावी संचालन और सुचारू कार्यान्वयन के लिए, विस्तृत दिशा-निर्देशों को अलग से अधिसूचित किया जाएगा। स्कीम के साथ-साथ दिशा-निर्देश भी पढ़े जाने हैं। स्कीम और दिशा-निर्देशों के बीच किसी विसंगति के मामले में, स्कीम के प्रावधान मान्य होंगे।
8. **ड्रोन और ड्रोन घटकों के लिए पीएलआई स्कीम:** ड्रोन और ड्रोन घटकों के लिए पीएलआई स्कीम को नागरिक उड्डयन मंत्रालय (एमओसीए) द्वारा अलग से अधिसूचित/प्रकाशित किया जाएगा।

[फा.सं. 12(11)/2020-ईआई (21370)]

अमित मेहता, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRIES**NOTIFICATION**

New Delhi, the 23rd September, 2021

SUBJECT: PRODUCTION LINKED INCENTIVE (PLI) SCHEME FOR AUTOMOBILE AND AUTO COMPONENT INDUSTRY**S.O. 3946(E).—1. Introduction:**

Government has approved the Production Linked Incentive (PLI) Scheme for Automobile and Auto Components Industry in India for Enhancing India's Manufacturing Capabilities for Advanced Automotive Products with a budgetary outlay of Rs. 25,938 crore.

2. Objective:

The Production Linked Incentive (PLI) Scheme for Automobile and Auto components proposes financial incentives to boost domestic manufacturing of Advanced Automotive Technology products and attract investments in the automotive manufacturing value chain. Its prime objectives include overcoming cost disabilities, creating economies of scale and building a robust supply chain in areas of Advanced Automotive Technology products. It will also generate employment. This scheme will facilitate the Automobile Industry to move up the value chain into higher value added products.

3. Salient Features of the Scheme:

3.1 Scheme Components: The scheme consists of two components incentivizing incremental sales of automobile and auto components related to Advanced Automotive Technology.

3.2 Eligibility: The applicant company or its Group company(ies) will need to meet the following common criteria to qualify and receive benefits under the Scheme:

Basic Eligibility Criteria:

(a) For company or its Group company(ies) with existing presence in India or globally in the Automotive vehicle and components manufacturing business:

Eligibility Criteria	Auto OEM	Auto-Component
Global group* Revenue (from automotive and/or auto component manufacturing)	Minimum ₹ 10,000 crore.	Minimum ₹ 500 crore.
Investment	Global Investment of Company or its Group* Company(ies) in fixed assets (gross block) of ₹ 3,000 crore.	Global Investment of Company or its Group* Company(ies) in fixed assets (gross block) of ₹150 crore.

**Group Company(ies) shall mean two or more enterprises which, directly or indirectly, are in a position to:*

Exercise twenty-six percent or more of voting rights in the other enterprise;

Or

Appoint more than fifty percent of members of Board of Directors in the other enterprise. (As defined in the FDI Policy Circular of 2020)

Note: i. Above Eligibility criteria to be met based on audited financial statements for year ending March 31, 2021.

ii. An applicant company or its Group company(ies) must satisfy the entire eligibility criteria to be eligible under the scheme.

(b) For new non-automotive investor company or its Group company(ies) that may want to participate in this scheme:

Eligibility Criteria	New Non-Automotive investor company or its Group company(ies) (who are currently not in automobile or auto component manufacturing business)
Global net worth	₹ 1000crorebased on audited financial statements for year ending March 31, 2021.
Committed investment in India over five year period	As per Minimum New Domestic Investment Conditions mentioned in para – 3.2(c) below.

Note :

- Non-Automotive company or its Group company(ies) can qualify for this scheme provided they present a clear business plan to invest in India and generate revenues from Advanced Automotive Technology vehicles or Advanced Automotive Technology components manufacturing.
- The applicant new Non-Automotive Investor company or its Group company(ies) will be eligible to claim incentive subject to meeting cumulative minimum new domestic investment to be achieved for a particular year. The applicant will also have to meet the % Year on Year growth criteria from the minimum threshold fixed from the first year.
- New Non-Automotive Investor company or its Group company(ies) will be defined as those who have no revenue from manufacturing of Automobile or auto- components as on 31st March 2021.
- An applicant new Non-Automotive Investor company or its Group company(ies) must satisfy the entire eligibility criteria.

(c) Minimum New Domestic Investment Conditions:

Cumulative New Domestic Investment Condition of Performance (₹ Crore)

Cumulative new domestic investment to be achieved	Champion OEM (Except 2W & 3W)	Champion OEM 2W & 3W	Component Champion	New Non-Automotive investor(OEM)company or its Group company(ies)	New Non-Automotive investor (Component)company or its Group company(ies)
Upto or before March 31, 2023	300	150	40	300	80
Upto or before March 31, 2024	800	400	100	800	200
Upto or before March 31, 2025	1400	700	175	1400	350
Upto or before March 31, 2026	1750	875	220	1750	440
Upto or before March 31, 2027	2000	1000	250	2000	500

Note :

- New investments should be made from the same legal entity as the one applying for the incentive.
- Cumulative new domestic investment made starting 1st April 2021 shall be considered under this condition.
- The approved Company is required to meet the cumulative investment condition for each year.

- iv. In the event, any approved company meets the investment condition few years before the end of the scheme; it will be eligible for incentives throughout the tenure of the scheme subject to meeting other conditions of the scheme.
- v. In case the approved company fails to meet the cumulative domestic investment condition in any given year, it will not receive any incentive for that year even if the threshold for Determined sales value is achieved. However, it will still be eligible to receive the benefits under the scheme in the following years if it meets the cumulative domestic investment condition defined for that year.

(d) Preference will be given to eligible company or its Group company(ies) committing to front load their investment during the scheme period. Proposed investment commitment will be evaluated by calculating the Net Present Value (NPV) of the investment using the bank rate as the discounting factor.

3.3 Details of the Scheme

The Scheme has two components namely, Champion OEM Incentive Scheme & Component Champion Incentive Scheme. Any Automotive OEM company or its Group company(ies) and New Non-Automotive Investor company or its Group company(ies) are eligible to apply for both the components of the scheme.

3.3.1 General Details of the Scheme

3.3.1.1 Tenure of the Scheme

- i. Incentive under the scheme will be applicable, starting from the Financial Year 2022-23 which will be disbursed in the following Financial Year i.e. 2023-24 and so on for a total of five(05) consecutive Financial Years.
- ii. An approved applicant shall be eligible for benefits for 5 consecutive Financial Years but not beyond for the Financial Year ending 31/03/2027.
- iii. **Base Year:** Financial Year 2019-20 shall be treated as the base year for calculation of **eligible sales value** (not applicable for approved New Non-Automotive Investor Company).

3.3.1.2 Eligible Sales Value and Determined Sales Value under the Scheme:

- I. **Eligible Sales Value for Vehicle Segment:** Total sales (Net of GST) for eligible vehicles.
- II. **Eligible Sales Value for Component Segment:** Total sales (Net of GST) for eligible components **Or** apportioned value of eligible component as determined by Testing Agency of MHI.
- III. **Determined Sales Value for Vehicle Segment:** (Eligible Sales Value for Vehicle Segment for a particular year) minus (Eligible Sales Value for Vehicle Segment for Base year).
- IV. **Determined Sales Value for Component Segment :** (Eligible Sales Value for Component Segment for a particular year) minus (Eligible Sales Value for Component Segment for Base year).

3.3.1.3 The scheme is designed to incentivize Advanced Automotive Technology products only viz eligible Advanced Automotive product on standalone basis at component level or in integration with the vehicle having appropriate value apportionment on the vehicle side. Therefore, an approved legal entity as Automotive OEM company or New Non-Automotive Investor company can avail incentives under both components of the scheme subject to the condition that any eligible product shall be incentivized only once under the scheme. Any double claim of incentive for the same product under component level and vehicle level can lead to disqualification of the legal entity/entities involved on this ground alone in addition to any other legal action as applicable under the law.

3.3.2 Champion OEM incentive scheme

3.3.2.1 Overview:

- I. An incentive scheme targeted to address the cost disabilities related to Advanced Automotive Technology vehicles faced by OEMs.
- II. The Champion OEM Incentive scheme is a 'sales value linked' scheme, applicable on Battery Electric Vehicles and Hydrogen Fuel Cell Vehicles of all segments – 2 wheelers, 3 wheelers, passenger vehicles, commercial vehicles, Tractors, Automobile meant for Military use and any

other Advanced Automotive Technology vehicle as prescribed by MHI depending upon technical developments.

- III. **Target Segment:** Automotive OEM company or its Group company(ies) and new Non-Automotive Investor company or its Group company(ies).

3.3.2.2 Eligibility:

- I. Eligible companies as per para 3.2 above who meet the criteria mentioned below will qualify for incentives under the Champion OEM Incentive Scheme:
 - Automotive OEM company or its Group company(ies) and new Non-Automotive Investor company or its Group company(ies) will be eligible to apply for the Champion OEM incentive scheme.
 - Growth incentives (% of benefits) are applicable on Determined Sales Value.
- II. The list of Advanced Automotive Technology vehicles like Battery Electric Vehicles (BEV), Hydrogen Fuel Cell Vehicles etc will be prescribed by MHI from time to time depending upon technological developments.
- III. The approved applicants will apply for registration of their products as eligible Advanced Automotive Technology vehicles to seek incentive in this scheme.
- IV. Pre-approval of eligible product will be done by Testing Agency of MHI as Advanced Automotive Technology Product as prescribed by MHI from time to time.
- V. Minimum 50% domestic value addition will be required. Phased Manufacturing Programme similar to FAME-II Scheme will be followed. Methodology of determination of domestic value addition will be same as in FAME scheme. Testing Agency of MHI will certify domestic value addition in the eligible product.
- VI. Pre-approved eligible product with minimum 50% domestic value addition will be eligible for incentive under this scheme.
- VII. Testing Agency will ascertain the value of Advanced Automotive Technology components to be assigned/apportioned for the purpose of eligible sales value under the scheme.

3.3.2.3 Scheme Incentive Mechanism

- I. The approved applicants will be entitled to receive incentives (% benefit) on Determined Sales Value subject to meeting other conditions of the scheme.
- II. For the approved New Non-Automotive Investor company (who is currently not in automobile or auto component manufacturing business) eligible sales value in the base year will be taken as zero.
- III. Threshold Determined Sales Value for the first year is ₹125 crore in respect of all companies viz. existing Automotive and New Non-Automotive Investor companies under this component of the scheme to claim incentive.
- IV. Year on Year (YoY) growth of minimum 10% in Determined Sales Value of first year i.e ₹125 crore has to be achieved by all approved companies viz. existing Automotive and New Non-Automotive Investor companies, to become eligible to receive incentive.
- V. In case the approved company fails to meet the threshold for increase in Determined Sales Value over the threshold for the first year i.e ₹125 crore, for any given year, it will not receive any incentive for that year. However, it will still be eligible to receive the benefits under the scheme in the next year if it meets the threshold for that particular year calculated on the basis of 10% YoY growth over the threshold for the first year and thereafter for 4 consecutive years from when the incentive under the scheme becomes applicable (FY 2022-23). This provision will provide level playing field to all approved companies viz. existing Automotive and New Non-Automotive Investor companies as well as safeguard the approved applicants who preferred to front load their investment, against adversities of the market demand conditions in subsequent years of the scheme.
- VI. The approved Companies that achieve a target cumulative increase in Determined sales of ₹ 10,000 crore across the duration of the scheme will receive an additional incentive of 2%. This additional 2% incentive is applicable on the cumulative increase in Determined Sales Value in excess of ₹ 10,000 crore.

VII. Incentive proposed under this scheme to Electric vehicle manufacturers will be independent of the incentives given under FAME II scheme where incentives are provided to customers who buy the vehicles and not to the manufacturers. Incentives can be claimed under this scheme for Battery Electric vehicles having Advanced Chemistry Cell (ACC) batteries for which incentives have been claimed under the PLI scheme for ACC.

VIII. Incentive Slabs for Champion OEM and New Non-Automotive (OEM) Investor company:

Table 1: Incentive Slabs for Champion OEM and New Non-Automotive (OEM) Investor Company

Determined Sales Value (in ₹ Crore)	Incentives (%age of Determined Sales Value)
<= 2,000	13%
> 2,000 to 3,000	14%
> 3,000 to 4,000	15%
> 4,000	16%
Cumulative Determined Sales Value of ₹10,000 Crore over 5 years	Additional 2%

Note: - i. Only those Battery Electric Vehicles will be eligible for incentives which meet the performance criteria of FAME-II scheme or as notified from time to time by MHI.

3.3.3 Component Champion incentive scheme

3.3.3.1 Overview:

- I. The 'Component Champion' Incentive scheme is aimed at identifying and incentivizing Auto-component champions that can achieve global scale of operations and become 'Automotive Champions' for the auto-component manufacturing sector related to Advanced Automotive Technology.
- II. The Component Champion Incentive scheme is a 'sales value linked' scheme, applicable on pre-approved Advanced Automotive Technology components of all vehicles, CKD/SKD kits, Vehicle aggregates of 2-Wheelers, 3-Wheelers, passenger vehicles, commercial vehicles and tractors including automobile meant for military use and any other Advanced Automotive Technology components prescribed by MHI depending upon technical developments.
- III. **Target Segment:** Auto-component manufacturing company or its Group company(ies), Automotive OEM company or its Group company(ies) and new Non-Automotive Investor company or its Group company(ies).

3.3.3.2 Eligibility:

- I. Eligible companies as per para 3.2 above who meet the criteria mentioned below will qualify for incentives under the Component Champion Incentive Scheme:
 - Auto-component manufacturing company or its Group company(ies), Automotive OEM company or its Group company(ies) and new Non-Automotive Investor company or its Group company(ies) will be eligible to apply for the Component Champion incentive scheme.
 - Growth incentives (% of benefits) are applicable on Determined Sales Value.
- II. The list of eligible Advanced Automotive Technology components will be prescribed by MHI. The list can be amended by MHI from time to time depending upon technological developments.
- III. The approved applicants will apply for registration of their products as eligible Advanced Automotive Technology components to seek incentive in this scheme.
- IV. Pre-approval of eligible product will be done by Testing Agency of MHI as Advanced Automotive Technology components as prescribed by MHI from time to time.

- V. Minimum 50% domestic value addition will be required. Phased Manufacturing Programme similar to FAME-II Scheme will be followed. Methodology of determination of domestic value addition will be same as in FAME scheme. Testing Agency will certify domestic value addition in the eligible product.
- VI. Pre-approved eligible product with minimum 50% domestic value addition will be eligible for incentive under this scheme.
- VII. Testing Agency will ascertain the value of Advanced Automotive Technology components to be assigned/apportioned for the purpose of eligible sales value under the scheme.

3.3.3.3 Scheme Incentive Mechanism

- I. The Approved applicants will be entitled to receive incentives (% benefit) on the Determined Sales Values of Advanced Automotive Technology components subject to meeting other conditions of the scheme.
- II. For the approved New Non-Automotive Investor company (who is currently not in automobile or auto component manufacturing business) eligible sales value in the base year will be taken as zero.
- III. Threshold Determined Sales Value for the first year is ₹ 25 crore in respect of all companies viz. existing Automotive and New Non-Automotive Investor companies under this component of the scheme to claim incentive.
- IV. Year on Year (YoY) growth of minimum 10% in Determined Sales Value of the first year i.e. ₹ 25 crore has to be achieved by all approved companies viz. existing Automotive and New Non-Automotive Investor companies, to become eligible to receive incentive.
- V. In case the approved company fails to meet the threshold for increase in Determined Sales Value over the threshold for the first year i.e. ₹ 25 crore, for any given year, it will not receive any incentive for that year. However, it will still be eligible to receive the benefits under the scheme in the next year if it meets the threshold for that particular year calculated on the basis of 10% YoY growth over the threshold for the first year and thereafter for 4 consecutive years from when the incentive under the scheme becomes applicable (FY 2022-23). This provision will provide level playing field to all approved companies viz. existing Automotive and New Non-Automotive Investor companies as well as safeguard the approved applicants who preferred to front load their investment, against adversities of the market demand conditions in subsequent years of the scheme.
- VI. The approved Companies that achieve a target cumulative increase in Determined Sales Value of ₹ 1250 crore across the duration of the scheme will receive an additional 2% incentive. This 2% additional incentive is applicable on the cumulative increase in Determined Sales Value in excess of ₹ 1250 crore.
- VII. Additional incentive has also been provided for components of Battery Electric Vehicles (BEV) and Hydrogen fuel cell vehicles in order to promote future technology vehicles.
- VIII. Incentive slab for Component Champion Incentive Scheme:

Table 2 : Incentive slab for Component Champion and New Non-Automotive (Component) Investor company

Determined Sales Value (in ₹ Crore)	Incentives (%age of Determined Sales Value)
<= 250	8%*
> 250 to 500	9%*
> 500 to 750	10%*
> 750	11%*

Cumulative Determined Sales Value of ₹1,250 Crores over 5 years.	Additional 2%
Battery Electric vehicles & Hydrogen fuel cell vehicles components	Additional 5%

***Multiplied by a factor of 0.9 in the fifth year for eligible sales relating to Internal Combustion Engine (ICE) vehicle components.**

Note: - i. On an annual basis, the approved company under the Component Champion Scheme will have to separately report break up of sales value of components specific to Battery-EV and Hydrogen fuel Cell vehicle produced in India.

4. Incentive Outlay

4.1 Total Incentive: The expected annual incentive outlay and total incentive outlay under the Scheme is as given below:

Table 3: Incentive outlay

Applicable Incentive (Financial Year)	Disbursement of Incentive (Financial Year)	Total Incentive (₹ Crore)
2022-23	2023-24	604
2023-24	2024-25	3,150
2024-25	2025-26	5,925
2025-26	2026-27	7,199
2026-27	2027-28	9,060
Total		25,938

Note:

- i. The yearly incentive payouts are indicative and can be changed depending upon the sales /market scenario, within the overall Financial Outlay.
- ii. This is a fund limited scheme. The total incentive payout during 5 years of the scheme will be capped at ₹25,938 crore. In case the calculated incentive payout exceeds the budget, it will be reduced on pro-rata basis as per the formulation developed across all PLIs.
- iii. Distribution of incentive may differ from estimates, depending on the number of beneficiaries etc.
- iv. The administrative expenses for the scheme will be absorbed within the overall limit of ₹25,938 crore.

4.2 Incentive per company

- I. Under the 'Champion OEM' Incentive Scheme' the incentive per company will depend on the Determined Sales Value of vehicles related to Advanced Automotive Technology subject to meeting the criteria of cumulative new domestic investment, and Year on Year growth.
- II. Under the 'Component Champion' Incentive Scheme' the incentive per company will depend on the Determined Sales Value of Advanced Automotive Technology components manufactured in India, subject to meeting the criteria of cumulative new domestic investment, and Year on Year growth.

4.3 Spillover between different components of the scheme

The scheme is designed to incentivize Advanced Automotive Technology products only viz eligible Advanced Automotive product on standalone basis at component level or in integration with the vehicle having appropriate value apportionment on the vehicle side. Therefore, an approved legal entity as Automotive OEM company or New Non-Automotive Investor company

can avail incentives under both components of the scheme subject to the condition that any eligible product shall be incentivized only once under the scheme. Any double claim of incentive for the same product under component level and vehicle level can lead to disqualification of the legal entity/entities involved on this ground alone in addition to any other legal action as applicable under the law.

4.4 Maximum incentive per company

Total Incentive per entire Group company(ies) is capped at ₹ 6,485crore(25% of total incentives outlay under this Scheme). The cap on incentive payable to the approved company or Group of company(ies) as stated above would be incorporated as part of the agreement.

4.5 To retain flexibility in the implementation of the scheme, the scheme proposes fungibility of funds within and across the components of the scheme.

4.6 Incentive payable under this scheme to Electric vehicle manufacturers will be independent of/in addition to the incentives given under FAME-II scheme where incentives are provided to customers who buy the vehicles and not to the manufacturers. Under this PLI scheme, incentives are being given to manufacturers not the consumers.

4.7 Incentives may also be claimed under this scheme for vehicles having Advanced Chemistry Cell (ACC) batteries for which incentives have been claimed under the PLI scheme for ACC because Battery Electric vehicle (BEV) manufacturers have the freedom to source ACC batteries from anywhere and in case this incentive is not allowed, they may resort to imports of ACC batteries for cost cutting.

5 Basis of Computation :

The assessment shall be based on details furnished to the Departments / Ministries / Agencies, and Statutory Auditor certificates.

6 Mechanism

6.1 Nodal Agency

6.1.1 The Scheme shall be implemented through a Nodal Agency. Such Nodal Agency shall act as a Project Management Agency (PMA) and be responsible for providing secretarial, managerial and implementation support and carrying out other responsibilities, as assigned by MHI from time to time. For carrying out activities related to the implementation of the Scheme, PMA would inter-alia be responsible for:

6.1.2. Appraisal of applications and verification of eligibility for support under the Scheme.

6.1.3 Examination of claims eligible for disbursement of incentives under the Scheme.

6.1.4 Compilation of data regarding progress and performance of the Scheme, including cumulative domestic investment and incremental eligible sales of goods for companies.

6.1.5 To keep a check on any diversions arising out of any change in accounting policy or duplication of benefits on account of same activity under different Schemes.

6.1.6 To avoid any duplication and formation of multiple committees, the Administrative Mechanism created under FAME-II scheme in MHI will be used for granting approvals under Production Linked Incentive (PLI) Scheme for Automobile and Auto components.

6.2 Audit: The scheme shall have provision for cost audit by External Auditor (Cost or Chartered Accountant) appointed by MHI and the expenses will be met within the allocation of the scheme.

6.3 Monitoring of the PLI scheme and power to remove difficulties: As approved by the Cabinet on 11th November 2020, the Empowered Group of Secretaries (EGoS) chaired by Cabinet Secretary (constituted by the Cabinet vide Gazette notification dated 10.06.2020) will monitor the PLI scheme, undertake periodic review of the outgo under the scheme, ensure uniformity of all PLI Schemes and take appropriate action to ensure that the expenditure is within the prescribed outlay. In addition, any changes required in the modalities of the scheme mentioned above subject to the condition that the overall financial outlay remain within ₹ 25,938 crore, will be placed for consideration of EGoS.

6.4 Approval and Disbursement of Incentive

I. Application under the Scheme can be made by any company registered in India.

- II. An initial application, complete in all aspects, will have to be submitted before the due date. Acknowledgement will be issued after initial scrutiny of the application. The acknowledgement shall not be construed as approval under the Scheme.
- III. The incentives shall be released to eligible applicants, meeting the required thresholds and whose disbursement claims are found to be in order.
- IV. Incentives under the Scheme will be applicable, starting from the Financial Year 2022-23 which will be disbursed in the following Financial Year i.e. 2023-24, and so on for a total of 5 consecutive Financial Years.
- V. The scheme will be data driven to ensure transparency, automaticity and prompt disbursement of incentives. The data will be captured in seamless manner and will make use of respective HS codes.
7. **Guidelines to the Scheme:** For the effective operation and smooth implementation of the Scheme, the detailed guidelines shall be notified separately. The guidelines are to be read along with the scheme. In case of any inconsistency between the scheme and the guidelines, the provisions of the scheme shall prevail.
8. **PLI Scheme for Drone and Drone components:** The PLI scheme for Drone and Drone components shall be separately notified / published by Ministry of Civil Aviation (MoCA).

[F. No. 12(11)/2020-AEI (21370)]

AMIT MEHTA, Jt. Secy.



भारत का राजपत्र The Gazette of India

सी.जी.-डी.एल.-अ.-10062021-227442
CG-DL-E-10062021-227442

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग II—खण्ड 3—उप-खण्ड (ii)
PART II—Section 3—Sub-section (ii)

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY

सं. 2048]

नई दिल्ली, बुधवार, जून 9, 2021/ज्येष्ठ 19, 1943

No. 2048]

NEW DELHI, WEDNESDAY, JUNE 9, 2021/JYAISTHA 19, 1943

भारी उद्योग एवं लोक उद्यम मंत्रालय

(भारी उद्योग विभाग)

अधिसूचना

नई दिल्ली, 9 जून, 2021

का.आ. 2208(अ).—भारत में गीगा स्केल एसीसी विनिर्माण सुविधाओं के कार्यान्वयन हेतु उत्पादन संबद्ध प्रोत्साहन (पीएलआई) स्कीम, राष्ट्रीय उन्नत रसायन सेल (एसीसी) बैटरी भंडारण कार्यक्रम

1. पृष्ठभूमि

1.1 उन्नत रसायन सेल नई पीढी की उन्नत ऊर्जा भंडारण प्रौद्योगिकियां हैं जो विद्युत ऊर्जा को विद्युत-रासायनिक अथवा रासायनिक ऊर्जा में और आवश्यक होन पर पुनः विद्युत ऊर्जा में रूपांतरित कर सकती हैं।

1.2 एकीकृत बैटरी मूल्य को मोटे तौर पर बैटरी पैक और एसीसी के रूप में विभक्त (बिक्री छोर पर) किया जा सकता है। कई कंपनियों ने बैटरी पैक असेम्बली के लिए भारत में पहले ही निवेश प्रारम्भ कर दिया है, किंतु वैश्विक औसत की तुलना में इन केंद्रों की क्षमताएं बहुत कम हैं। भारत में एसीसी के लिए विनिर्माण में निवेश और समग्र मूल्य संबर्द्धन अब भी नगण्य है। इसीलिए अब भी एसीसी की लगभग समग्र घरेलू मांग आयात से पूरी की जा रही है।

1.3 इस स्कीम के माध्यम से, भारत सरकार का आशय संभावित निवेशकों (घरेलू और विदेशी- दोनों) को ईष्टतम प्रोत्साहन देना है ताकि ऐसे गीगा स्केल एसीसी विनिर्माण केंद्र स्थापित किए जा सकें जिनमें अधिकतम मूल्य संबर्द्धन हो और गुणवत्तापरक उत्पाद मिल सकें तथा पूर्व-निर्धारित समयावधि के भीतर ही प्रतिबद्ध क्षमता स्तर को प्राप्त किया जा सके।

- 1.4 पारंपरिक बैटरी पैक उद्योग के लिए प्रोत्साहन प्रदान नहीं किया जाएगा क्योंकि यह भारत में पहले ही से जारी है।
- 1.5 उत्पादन-संबद्ध प्रोत्साहन स्कीम—राष्ट्रीय उन्नत रसायन सेल (एसीसी) बैटरी भंडारण कार्यक्रम को उत्तरवर्ती पैराग्राफों में उल्लिखित मानदंडों के अनुसार, केंद्रीय मंत्रिमंडल के अनुमोदन से तैयार किया गया है।

2. स्कीम मानदंड: एसीसी प्रौद्योगिकी

2.1 इस स्कीम में एसीसी और एकीकृत उन्नत बैटरियां (एकल इकाई) शामिल हैं जो अधोलिखित (छायांकित) अनुसार न्यूनतम निष्पादन विनिर्देशों को पूरा करती हैं:

एसीसी		ऊर्जा घनत्व (वाट घंटा/किलोग्राम) ~ (विशिष्ट घनत्व)				
		≥ 50	≥ 125	≥ 200	≥ 275	≥ 350
चक्र जीवन	<1000	अनुप्रयोज्य नहीं	अनुप्रयोज्य नहीं	अनुप्रयोज्य नहीं	अनुप्रयोज्य नहीं	एसीसी (1/5)
	≥ 1000	अनुप्रयोज्य नहीं			एसीसी (2/4)	एसीसी (2/5)
	≥ 2000			एसीसी (3/3)	एसीसी (3/4)	एसीसी (3/5)
	≥ 4000		एसीसी (4/2)	एसीसी (4/3)	एसीसी (4/4)	एसीसी (4/5)
	≥ 10000	एसीसी (5/1)	एसीसी (5/2)	एसीसी (5/3)	एसीसी (5/4)	एसीसी (5/5)

प्रौद्योगिकीय रूप से, यह स्कीम अज्ञेयवादी होगी।

3. स्कीम की मुख्य विशेषताएं:

- 3.1 इस स्कीम में एसीसी के लिए पचास (50) गीगावाट घंटे की संचयी एसीसी विनिर्माण क्षमता और आला एसीसी प्रौद्योगिकियों के लिए 5 गीगावाट घंटे की अतिरिक्त संचयी क्षमता स्थापित किया जाना अभिकल्पित है।
- 3.2 प्रोत्साहन केवल ऐसे प्रतिष्ठानों (एतदुपरांत लाभार्थी प्रतिष्ठान के रूप में सदर्थित) को दिए जाएंगे जिन्हें उक्त कार्यक्रम के अंतर्गत एसीसी उत्पादन क्षमता (सभी लाभार्थी प्रतिष्ठानों के लिए संचयी क्षमता समेकित रूप से 50 गीगावाट घंटा) का काम पारदर्शी व्यवस्था के माध्यम से, प्रस्ताव अनुरोध आमंत्रित कर आवंटित किया गया हो। लाभार्थी प्रतिष्ठान को न्यूनतम पांच (5) गीगावाट घंटे का एसीसी विनिर्माण केंद्र स्थापित करने का वचन देना होगा। सरकार द्वारा संवितरित की जाने वाली कुल वार्षिक नकदी अधिकतम 20 गीगावाट घंटा प्रति लाभार्थी प्रतिष्ठान होगी।
- 3.3 एसीसी की 50 गीगावाट घंटे की संचयी क्षमता के अतिरिक्त, उच्च निष्पादन वाली 5 गीगावाट घंटे की संचयी क्षमता वाली आला एसीसी प्रौद्योगिकियां उपलब्ध कराई जाएंगी जिनकी श्रेषहोल्ड क्षमता 500 मेगावाट घंटा होगी। यह पहल भी प्रौद्योगिकी की दृष्टि से अज्ञेयवादी होगी। पात्रता के लिए एकमात्र पूर्वापेक्षा उच्च निष्पादन मानदंड की होगी।
- 3.4 आरएफपी के अंतर्गत लाभार्थी प्रतिष्ठान द्वारा यथाप्रस्तावित विनिर्माण केंद्र को 2 वर्ष के भीतर कार्यान्वित करना होगा। तदुपरांत सब्सिडी 5 वर्षों की अवधि के लिए दी जाएगी।

3.5 लाभार्थी को यह सुनिश्चित करना होगा कि न्यूनतम 25 प्रतिशत घरेलू मूल्य संवर्द्धन हो तथा 2 वर्ष (मूल इकाई स्तर) के भीतर अनिवार्य निवेश (225 करोड़ रूपए/गीगावाट घंटा) हो जाए जिसे 5 वर्ष के भीतर मूल इकाई के स्तर पर (एकीकृत इकाई के मामले में) अथवा परियोजना स्तर पर ["हब और स्पोक" स्ट्रक्चर बढ़ाकर (परियोजना)] 60 प्रतिशत घरेलू मूल्य संवर्द्धन किया जाएगा, जैसा भी प्रस्ताव अनुरोध (आरएफपी) में विनिर्दिष्ट हो।

3.6 संभावित निवेशकों के लिए एकल-वातायन तंत्र सुनिश्चित करने हेतु राज्य-स्तरीय महाचुनौती की शुरुआत की जाएगी जिसमें बाधारहित भूमि, ट्रंक अवसंरचना केंद्रों, संभावित निवेशकों को उचित दर पर बिजली के भी प्रावधान शामिल होंगे ताकि राज्यों के लिए परियोजनाओं को आकर्षित किया जा सके।

4. स्कीम मानदंड: लाभार्थी चयन

4.1 पात्रता मानदंड को आरएफपी में विनिर्दिष्ट किया जाएगा।

4.2 लाभार्थी प्रतिष्ठानों को आवंटन का कार्य एक पारदर्शी गुणवत्ता और लागत-आधारित चयन (क्यूसीबीएस) प्रक्रिया के माध्यम से किया जाएगा जिसमें "दो-एनवेलप" प्रणाली शामिल होगी जिसके लिए तकनीकी बोली और वित्तीय बोली लगाई जाएगी। कुल क्षमता तथा मूल्य संवर्द्धन लक्ष्यों सहित तकनीकी मानदंडों के लिए संबंधित मान आवंटित किए जाएंगे जिनमें कुल क्षमता और मूल्य संवर्द्धन लक्ष्य तथा आरएफपी में विनिर्दिष्ट वित्तीय मानदंडों के अंतर्गत प्रार्थित आधारीक नकद-सब्सिडी (प्रति किलोवाट घंटा विक्रीत एसीसी) की राशि शामिल होगी।

5. स्कीम मानदंड:लाभार्थी प्रतिष्ठानों को प्रोत्साहन

5.1 संवितरित की जाने वाली सब्सिडी राशि की गणना निम्नानुसार की जाएगी:

अनुप्रयोज्य सब्सिडी राशि प्रति किलोवाट घंटा x अवधि के दौरान प्राप्त मूल्य संवर्द्धन प्रतिशत x आरएफपी में यथाविनिर्दिष्ट उच्च रसायन सेल की वास्तविक विक्री (किलोवाट घंटे में)।

5.2 प्रतिबद्ध घरेलू मूल्य संवर्द्धन और एसीसी की वास्तविक विक्री प्रारंभ होते ही प्रोत्साहन संवितरण प्रारंभ हो जाएगा।

5.3 लाभार्थी प्रतिष्ठान को संवितरित की जाने वाली नकद सब्सिडी राशि त्रैमासिक आधार पर संवितरित की जाएगी।

5.4 लाभार्थी प्रतिष्ठान के लिए वास्तविक सब्सिडी संवितरण एसीसी विक्री मूल्य (निवल जीएसटी) अर्थात् विनिर्मित एसीसी की विक्री की राशि के आधार पर कुल प्रभावी कारोबार (निवल जीएसटी) तथा आरएफपी में विनिर्दिष्ट किए जाने वाले प्रावधानों के अनुसार सब्सिडी संवितरण के दौरान लाभार्थी प्रतिष्ठान द्वारा की गई विक्री की राशि की अधिकतम सीमा 20 प्रतिशत होगी।

5.5 स्कीम के अंतर्गत दावाकृत प्रोत्साहन भारत में इलेक्ट्रिक वाहनों का त्वरित अंगीकरण और विनिर्माण (हाइब्रिड तथा) इलेक्ट्रिक वाहनों का त्वरित अंगीकरण अथवा ऑटोमोबिल और ऑटो संघटकों के लिए (भारी उद्योग विभाग की) पीएलआई स्कीम के अंतर्गत दावा किए गए प्रोत्साहन से किसी भी रूप में वंचित/प्रतिबंधित नहीं करेगा, जहां एसीसी का उपयोग अंतिम उत्पाद के अंग के रूप में किया जा सकता है।

5.6 आरएफपी में यथाप्रस्तुत वायदों का उल्लंघन होने की स्थिति में आरएफपी में उपयुक्त दांडिक उपबंध किए जाएंगे ताकि विनिर्माताओं में वायदों के प्रति गंभीरता सुनिश्चित की जा सके।

6. स्कीम मानदंड:निधि आवंटन

6.1 स्कीम की 5 वर्षों की अवधि के लिए कुल प्रोत्साहन भुगतान 18,100 करोड़ रूपए होगा।

6.2 स्कीम की अवधि के लिए वर्षवार निधि आवंटन का ब्यौरा नीचे तालिका में दर्शाया गया है:

(समस्त राशि करोड़ रूपए में)

बजट प्रावधान	वित्त वर्ष	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	कुल
	सब्सिडी (भारतीय करोड़ रूपए में)	विनिर्माण केंद्रों की स्थापना		2700	3800	4500	4300	2800	18100

7. सचिवों का अधिकार-प्राप्त समूह

7.1 मंत्रिमंडल सचिव की अध्यक्षता वाला सचिव समूह पीएलआई स्कीम का अनुवीक्षण करेगा, स्कीम के अंतर्गत होने वाले व्यय की आवधिक समीक्षा करेगा और यह सुनिश्चित करने के लिए समुचित कार्रवाई करेगा कि व्यय निर्धारित परिव्यय के दायरे में ही रहे। इसके अतिरिक्त, सचिवों के अधिकार-प्राप्त समूह को स्कीम के तौर-तरीकों में कोई भी अपेक्षित परिवर्तन करने के लिए पूरी तरह अधिकार-संपन्न होगा, बशर्ते समग्र वित्तीय परिव्यय 18,100 करोड़ रुपए के दायरे में रहे।

8. अनुवीक्षण तंत्र:

लाभार्थी प्रतिष्ठान को प्रोत्साहन संवितरण अनुवीक्षण हेतु निम्नांकित मानदंडों को आधार माना जाएगा:

8.1 लाभार्थी प्रतिष्ठान द्वारा न्यूनतम उन्नत रसायन सेल ("एसीसी") विनिर्माण क्षमता: लाभार्थी प्रतिष्ठान एक विनिर्माण इकाई (एतदुपरांत मूल इकाई के रूप में संदर्भित) की स्थापना करेगी जिसमें एकल छत (सिंगल रूफ) संरचना के तहत दो साल के भीतर प्रति एसीसी गीगावाट घंटा प्रतिबद्ध क्षमता के साथ अनिवार्य निवेश सुनिश्चित होगा।

8.2 लाभार्थी प्रतिष्ठान अपनी बोली में प्रस्तुत प्रस्ताव के अनुसार प्रतिबद्ध एसीसी क्षमता और समग्र मूल्यवर्धन को लागू करेगा और इसके तहत 5 वर्षों के भीतर न्यूनतम सुपरिभाषित मूल्यवर्धन के साथ कम से कम 5 गीगावाट घंटे की एसीसी विनिर्माण सुविधा प्रदान करेगा।

8.3 लाभार्थी प्रतिष्ठान द्वारा मूल्यवर्धन को या तो स्वयं या सहायक इकाइयों के माध्यम से या घरेलू विनिर्माताओं के माध्यम से भारत में की जा रही विनिर्माण गतिविधि (विनिर्माण एसीसी) के प्रतिशत के रूप में माना जाएगा। विनिर्माताओं को दावों के समर्थन में इसे मान्य करने के लिए एक सांविधिक लेखा परीक्षक का प्रमाण-पत्र देने के लिए कहा जाएगा। भारत में मूल्यवर्धन की गणना के लिए निम्नलिखित मानदंडों पर विचार किया जाएगा:-

(i) लाभार्थी प्रतिष्ठान द्वारा न्यूनतम मूल्य संवर्धन: सब्सिडी के संवितरण का पात्र होने के लिए, लाभार्थी प्रतिष्ठान 5 वर्षों के भीतर बेची जा रही एसीसी के कम से कम 60% का समग्र मूल्य संवर्धन सुनिश्चित करेगा। लाभार्थी प्रतिष्ठान को 2 साल के भीतर एकल-छत संरचना के अंतर्गत, मूल इकाई में न्यूनतम 25% के मूल्य संवर्धन के साथ एसीसी असेंबली सुविधा स्थापना करनी होगी। लाभार्थी प्रतिष्ठान के लिए नकद-सब्सिडी संवितरण तब शुरू होगा जब लाभार्थी प्रतिष्ठान में एसीसी असेंबली सुविधा की स्थापना कर ले और मूल इकाई द्वारा मूल्य संवर्धन 25% की सीमा से अधिक हो। लाभार्थी प्रतिष्ठान मूल इकाई से तैयार एसीसी के व्यापार मात्र के लिए या कार्यक्रम के तहत निर्धारित अन्य शर्तों के अधीन पूर्वोक्त मानदंड को पूरा न करने पर प्रोत्साहन प्राप्त करने का पात्र नहीं होगा।

(ii) 6 अंकों के स्तर पर एचएसएन में बदलाव: न्यूनतम मूल्य वृद्धि क्रमशः पात्र इकाई, सहायक इकाई या घरेलू विनिर्माता द्वारा किए गए विनिर्माण कार्य के आधार पर एचएसएन (सीमा शुल्क अधिनियम, 1975 के अनुसार) छह अंकों के स्तर (विनिर्मित अंतिम उत्पाद के मुकाबले विनिर्माण कार्य के लिए क्रय की गई वस्तु) में परिवर्तन के परिणामस्वरूप प्राप्त की जानी चाहिए।

(iii) विनिर्माण की अंतिम प्रक्रिया भारत में की जाती है। "विनिर्माण" शब्द का संदर्भ केन्द्रीय वस्तु और सेवा कर अधिनियम, 2017 की धारा 2(72) से लिया जा सकता है। उक्त धारा के संदर्भ में, "विनिर्माण" का अर्थ है "कच्चे माल या इनपुट का किसी भी तरीके से प्रसंस्करण जिसके परिणामस्वरूप एक अलग नाम, विशेषता और प्रयोग वाला नया उत्पाद प्राप्त होता है।"

(iv) दूसरे शब्दों में, मूल्य वृद्धि के मानदंड को पूरा करने के लिए, उपरोक्त परिभाषा के संदर्भ में वस्तु का निर्माण किया जाना चाहिए। साथ ही, क्रमशः मूल इकाई, सहायक इकाइयों अथवा घरेलू विनिर्माता द्वारा सीमा शुल्क अधिनियम के अनुसार 6 अंकों के स्तर पर एचएसएन में बदलाव होना चाहिए।

(v) वस्तुओं (अर्थात् एसीसी) के संबंध में मूल्यवर्धन (इसी तरह की प्रक्रिया केन्द्र सरकार द्वारा अधिसूचना संख्या 01/2010-केन्द्रीय उत्पाद शुल्क, दिनांक: 06 फरवरी 2010 में निर्धारित की गई है) को उक्त वस्तु (एसीसी) के बिक्री मूल्य (रिटर्न, मूल्य समायोजन, छूट आदि का निवल) के लिए अप्रत्यक्ष करों को छोड़कर, यदि माल दर भुगतान किया गया

है, को "वास्तविक मूल्य वर्धित" के अनुपात के रूप में मूल्यांकित किया जाएगा। इसे भारत में अपनी या सहायक इकाइयों या घरेलू विनिर्माताओं के माध्यम से की जा रही विनिर्माण गतिविधि के प्रतिशत के रूप में व्यक्त किया जा सकता है। "वास्तविक मूल्य वर्धित" की गणना निम्नलिखित फार्मूलों के अनुसार वित्तीय अभिलेखों (जीएसटी रिटर्न में रिपोर्ट किए गए टर्नओवर सहित) के आधार पर की जाएगी:

(क) उक्त वस्तुओं का बिक्री मूल्य (रिटर्न, मूल्य समायोजन, छूट आदि का निवल), वस्तुओं पर प्रदत्त अप्रत्यक्ष करों को छोड़कर, यदि कोई हो।

(ख) कम: उक्त वस्तुओं में (अर्थात् विक्रीत वस्तु के अंतिम बिक्री मूल्य में) प्रयुक्त कच्चे माल और पैकिंग सामग्री की लागत की गणना आमतौर पर स्वीकृत लागत सिद्धांतों के अनुसार की जाएगी।

(ग) कम: सामग्री की लागत जिसका मूल स्रोत ज्ञात नहीं किया जा सकता (निर्धारित सीमा से परे)।

(घ) कम: खपत की गई ईंधन की लागत, यदि जीएसटी इनपुट क्रेडिट के लिए पात्र हो।

(ङ) कम: रॉयल्टी या तकनीकी जानकारी के लिए विदेशी मुद्रा में किए गए व्यय--आय विवरण में डेबिट किए गए अनुसार।

(च) जोड़: उक्त वस्तु का बिक्री मूल्य (रिटर्न, मूल्य समायोजन, छूट आदि का निवल) के कारण सहायक इकाइयों या घरेलू निर्माताओं द्वारा जोड़ा गया वास्तविक मूल्य।

(vi) सहायक इकाइयों या घरेलू विनिर्माताओं द्वारा संवर्द्धित वास्तविक मूल्य मूल इकाई द्वारा (मूल इकाई द्वारा वास्तविक संचयी मूल्यवर्धित की गणना के लिए) बिक्री (रिटर्न, मूल्य समायोजन, छूट आदि का निवल) के मुकाबले इन इकाइयों द्वारा "वास्तविक मूल्य संवर्द्धित" (उपरोक्त फार्मूले के अनुसार) है। सहायक इकाइयों या घरेलू विनिर्माताओं द्वारा वर्धित वास्तविक मूल्य का मूल्य (पूर्ण अर्थ में) संबंधित सहायक इकाई या घरेलू निर्माता से प्राप्त सांविधिक लेखा परीक्षक के प्रमाण-पत्र के आधार पर मान्य हो सकता है।

(vii) वैधानिक लेखा परीक्षक से प्रमाण-पत्र की आवश्यकता वहां नहीं होगी, जहां सहायक इकाई अथवा घरेलू विनिर्माता द्वारा मूल्यवर्धन, बिक्री मूल्य के मुकाबले मूल इकाई द्वारा विनिर्मित एसीसी (रिटर्न, मूल्य समायोजन, छूट आदि का निवल) की तुलना में (घरेलू विनिर्माताओं द्वारा वास्तविक संवर्द्धित मूल्य के प्रतिशत के रूप में परिगणित के मुकाबले) मूल इकाई द्वारा विनिर्मित एसीसी की बिक्री लागत 2% से कम हो अथवा भारतीय मुद्रा में 200,000 रुपए (कुल राशि) हो, जो भी कम हो।

(viii) सहायक इकाइयों या घरेलू निर्माताओं द्वारा मूल्य वृद्धि को मान्य करने का निर्णायक उत्तरदायित्व लाभार्थी प्रतिष्ठान का होगा।

(ix) यदि अपेक्षित मूल्यवर्धन एक एकल एकीकृत इकाई में प्राप्त किया गया हो, तो भी स्वीकार्य होगा।

(x) इसके अतिरिक्त, जहां पात्र इकाई भी बैटरी पैक के निर्माण में लगी हुई हो और बिक्री के चरण तक उपरोक्त दृष्टिकोण के साथ मूल्यवर्धन निर्धारित नहीं किया जा सका हो, वहां परिगणित वर्धित मूल्य (उपरोक्तानुसार) के प्रतिशत को आरएफपी/बोली दस्तावेजों में उल्लिखित से घटा दिया जाना चाहिए। लाभार्थी प्रतिष्ठान भारत में उत्पादित कुल बैटरी मूल्य में बैटरी पैक के अंश से संबंधित जानकारी सरकार को प्रस्तुत करेगी।

9.1 चयनित लाभार्थी प्रतिष्ठान को निम्नलिखित दस्तावेजों और दावों के समर्थन में आवश्यक अन्य दस्तावेज उपलब्ध कराने की आवश्यकता होगी:

क. वाणिज्यिक उत्पादन शुरू करने के लिए प्रमाण के तौर पर संबंधित उद्योगों के निदेशक द्वारा जारी दस्तावेज।

ख. खरीदी गई तैयार वस्तुओं की मात्रा और मूल्य को प्रमाणित करने के लिए सांविधिक लेखा परीक्षक का प्रमाण-पत्र।

ग. बेची गई तैयार वस्तुओं (जैसे, एसीसी बैटरियां) के अंतिम मूल्य में प्रमुख घटकों के ब्यौरे को प्रमाणित करने वाला सांविधिक लेखा परीक्षक प्रमाण-पत्र। प्रमुख घटकों में वे सभी घटक शामिल होंगे जो इसी अवधि में 2% से अधिक (मूल

इकाई द्वारा निर्मित एसीसी बैटरी के बिक्री मूल्य की तुलना में घरेलू निर्माता द्वारा वर्धित वास्तविक मूल्य के प्रतिशत के रूप में परिगणित) अथवा 2,00,000 रुपए (भारतीय) (सकल राशि) हो, जो भी कम हो।

घ. वित्तीय विवरणों और जीएसटी रिटर्न में रिपोर्ट की गई राशि की तुलना में विनिर्मित एसीसी, कारोबार, स्क्रेप के रूप में बिक्री, स्थानांतरित स्टॉक और प्रदत्त जीएसटी की मूल्य और गुणवत्ता की रिकॉंसिलिएशन को प्रमाणित करने के लिए सांविधिक लेखा परीक्षक का प्रमाण-पत्र।

(ड) संबंधित वित्तीय वर्ष के लिए लेखापरीक्षित खाता ।

(छ) कम्पनी के लिए संगत वित्त वर्ष हेतु जीएसटी लेखापरीक्षा रिपोर्ट ।

(ज) एसीसी की बिक्री के आशयित अंतिम उपयोग (श्रेणी मोबाइल और स्टेशनरी) का दावा करने के लिए लाभार्थी प्रतिष्ठान के प्राधिकृत हस्ताक्षरकर्ता द्वारा स्व-प्रमाणन।

[फा.सं. 1(05)/2019-एईआई (19587)]

अमित मेहता, संयुक्त सचिव

MINISTRY OF HEAVY INDUSTRY AND PUBLIC ENTERPRISES

(Department of Heavy Industry)

NOTIFICATION

New Delhi, the 9th June, 2021

S.O. 2208(E).—Production Linked Incentive (PLI) scheme, ‘**NATIONAL PROGRAMME ON ADVANCED CHEMISTRY CELL (ACC) BATTERY STORAGE**’ for implementation of giga-scale ACC manufacturing facilities in India.

1. Background:

- 1.1 Advance Chemistry Cells (ACCs) are the new generation advance energy storage technologies that can store electric energy either as electrochemical or as chemical energy and convert it back to electric energy as and when required.
- 1.2 Integrated battery value can be broadly divided (at the sales end) into the battery pack and the ACCs. While several companies in India have already started investing in battery packs assembly, the capacities of these facilities are too small when compared to global averages. Investments in manufacturing and overall value addition for ACCs are still negligible in India. Hence almost entire domestic demand of ACCs is still being met through imports.
- 1.3 Through this Scheme, the Government of India intends to optimally incentivize potential investors, both domestic and overseas, to set- up Giga-scale ACC manufacturing facilities with emphasis on maximum value addition and quality output and achieving pre committed capacity level within a pre-defined time-period.
- 1.4 Incentive will not be offered to the conventional battery pack segment of the industry as it is already happening in India.
- 1.5 The Production Linked Incentive scheme, ‘**National Programme on Advanced Chemistry Cell (ACC) Battery Storage**’ has been formulated with the approval of Union Cabinet as per the parameters given in the subsequent paragraphs.

2 Scheme Parameter: ACC Technology

- 2.1 The scheme covers ACCs and integrated advanced batteries (Single Units) that suffice the minimum performance specifications as provided hereunder (Shaded):

ACCs		Energy Density (Wh/Kg) ~ (Specific Density)				
		≥ 50	≥ 125	≥ 200	≥ 275	≥ 350
Cycle Life	<1000	N.A	N.A	N.A	N.A	ACC (1/5)
	≥ 1000				ACC (2/4)	ACC (2/5)
	≥ 2000	ACC (3/3)	ACC (3/4)	ACC (3/5)		
	≥ 4000	ACC (4/2)	ACC (4/3)	ACC (4/4)	ACC (4/5)	
	≥ 10000	ACC (5/1)	ACC (5/2)	ACC (5/3)	ACC (5/4)	ACC (5/5)

**Not Applicable (“N.A”)*

The scheme will be technologically agnostic.

3. Salient features of the Scheme:

- 3.1 The scheme envisages setting up of a cumulative ACC manufacturing capacity of fifty (50) GWh for ACCs and an additional cumulative capacity of (5) GWh for Niche ACC Technologies.
- 3.2 Incentives will be offered only to those firms (hereinafter called the “Beneficiary Firm”) that have been allocated ACC production capacity (with cumulative capacity for all beneficiary firms combined together 50 GWh) under the said Programme through a transparent mechanism by inviting the Request for Proposal (RFP). The beneficiary firm will have to commit to set up minimum of five (5) GWh of ACCs manufacturing facility. The total annual cash subsidy to be disbursed by the Government will be capped at 20GWh per beneficiary firm.
- 3.3 In addition to 50 GWh of cumulative ACC capacity, 5GWh of cumulative capacity would be offered to “Niche” ACC technologies of higher performance with a minimum threshold capacity of 500 MWh. This initiative would also be technologically agnostic. Only the higher performance parameters would be the pre requisite for being eligible.
- 3.4 The manufacturing facility as proposed by the beneficiary firm under the RFP would have to be commissioned within a period of 2 years. The subsidy will be disbursed thereafter over a period of 5 years.
- 3.5 The beneficiary has to ensure achieving a domestic value addition of at-least 25% and incur the mandatory investment (₹ 225 crore /GWh) within 2 Years (at the Mother Unit Level) and raise it to 60% domestic value addition within 5 Years, either at Mother Unit, in-case of an Integrated Unit, or at the Project Level, in-case of “Hub & Spoke” structure (the “Project”), as will be specified in the Request for Proposal (RFP).
- 3.6 To ensure a Single-Window mechanism for the potential investors, a state-level grand- challenge will be initiated, including provision for encumbrance-free land, trunk infrastructure facilities, power at rationale rate to the potential investors for attracting the Projects in their states.

4. Scheme Parameter: Selection of beneficiaries

- 4.1 The Eligibility Criteria will be specified in the RFP.
- 4.2 The allocation to beneficiary firms shall be carried out through a transparent Quality and Cost Based Selection (“QCBS”) process which shall comprise of “two- envelop” system comprising a technical bid and a financial bid. Respective weights shall be allocated for technical criteria including total capacity and value addition targets, and amount of base cash-subsidy sought (per KWh ACC sold) under the financial criteria as shall be specified in the RFP.

5. Scheme Parameters: Incentive to the beneficiary Firms

- 5.1 The amount of subsidy to be disbursed would be calculated as following: Applicable subsidy amount per kilowatt hour **X (multiplied)** Percentage of value addition achieved during the period **X (multiplied)** Actual sale of Advanced Chemistry Cells (in KWh), as shall be specified in the RFP.
- 5.2 Incentive disbursement shall commence once the committed domestic value addition and actual sale of the ACCs begins.

- 5.3 The amount of cash subsidy to be distributed to the beneficiary firm shall be disbursed quarterly.
- 5.4 The actual subsidy disbursement to the Beneficiary Firm shall be Capped at 20% of the ACC Sale Price (Net of GST) i.e of the effective total turnover (Net of GST) on account of sale of ACC's manufactured and sold by the beneficiary firm during the subsidy disbursement period as per the provisions to be specified in the RFP.
- 5.5 The incentive claimed under this scheme will in no way debar/restrict for any incentive to be claimed under Faster Adoption and Manufacturing of (Hybrid&) Electric Vehicles in India (FAME-II) or PLI scheme for Automobile and Auto components (of Department of Heavy Industry) where ACC may be used as a part of the end product.
- 5.6 In-case of any breach of the commitments as submitted in the RFP, suitable penalty provisions will be specified in the RFP to ensure sincerity in the commitment of manufacturers.

6. Scheme Parameter: Fund allocation

6.1 The total incentive pay out over the period of 5 years of the Scheme will be Rs. 18,100 crore.

6.2 The breakup of fund allocation year wise, for the scheme's duration is tabulated below –

(All amounts are in Rs. Crore)

Budgetary Provision	FY	2022-23	2023-24	2024-25	2025-26	2026-27	2027-28	2028-29	Total
	Subsidy (INR Cr)	Setting Up of Manufacturing Facilities		2700	3800	4500	4300	2800	18100

7. Empowered Group of Secretaries (EGoS)

7.1 EGoS chaired by Cabinet Secretary will monitor the PLI scheme, undertake periodic review of the outgo under the scheme, and take appropriate action to ensure that the expenditure is within the prescribed outlay. In addition, EGoS shall be fully empowered to make any changes required in the modalities of the scheme subject to the condition that the overall financial outlay remain within ₹ 18,100 crore.

8. Monitoring Mechanism:

Following parameters would be construed as the basis to monitor the disbursement of the incentive to the beneficiary firm:

- 8.1 Minimum Advanced Chemistry Cells ("ACC") manufacturing capacity by the beneficiary firm: The beneficiary firm shall setup a manufacturing unit (hereinafter referred to as the "Mother Unit") ensuring mandatory investment per ACC GWh committed capacity under single-roof structure within 2 Years.
- 8.2 The beneficiary firm shall implement the committed ACC capacity and overall value addition as per the proposal submitted by the beneficiary firm in its bid and awarded thereof with at-least 5 GWh of ACC manufacturing facility with minimum value addition as defined hereunder within 5 Years.
- 8.3 Value addition shall be construed as the percentage of manufacturing activity (manufacture ACC) being undertaken in India, by the beneficiary firm either on its own or through ancillary units or via domestic manufacturers. The manufacturers will be asked to give a Statutory Auditor's certificate to validate the same in support of claims. The following parameters may be considered to calculate the value addition in India:

(i) Minimum value addition by the beneficiary firm: To be eligible for disbursement of subsidy, the beneficiary firm shall ensure an overall value addition of at-least 60% of the ACC being sold within 5 Years. While the beneficiary firm would at-least have to set-up the ACC assembly facility with a minimum value addition of 25% at the Mother Unit, under single-roof structure within 2 Years. The cash-subsidy disbursement to the beneficiary firm would begin once the beneficiary firm has set-up ACC assembly facility and the value addition by the Mother Unit exceeds the aforesaid minimum threshold of 25%. The beneficiary firm shall not be eligible for availing any incentives on undertaking mere trading of finished ACCs from the Mother Unit or on not adhering to the aforementioned criteria subject to other conditions prescribed under the Programme.

(ii) Change in HSN at 6-digit level: The minimum value addition should be achieved as a result of change in a HSN (as per the Customs Tariff Act, 1975) at the six-digit level (of the final product manufactured vis-à-vis the goods procured for the manufacturing activity) on account of manufacturing activity undertaken by the eligible unit, ancillary unit or by the domestic manufacturer, respectively.

(iii) The final process of manufacture is performed in India. Reference to the term "manufacture" may be drawn from section 2(72) of the Central Goods and Services Tax Act, 2017. In terms of said section,

“manufacture” means “processing of raw-material or inputs in any manner that results in emergence of new product having a distinct name, character and use”.

(iv) In other words, to meet the criteria for the value addition, the goods should be manufactured in terms of the above definition, along with the change in HSN at 6-digit level as per Customs Tariff Act by the Mother units, the ancillary units or by the domestic manufacturer respectively.

(v) Value addition (Similar procedure has been prescribed by the Central Government in the Notification No. 01/2010 – Central Excise, dated 06 February 2010) in respect of the goods (i.e. ACC) may be denominated as the ratio of “actual value added” to the sale value (net of returns, price adjustments, discounts, etc.) of the said goods (ACCs), excluding indirect taxes, if any paid on the goods. It may be expressed as the percentage of manufacturing activity being undertaken in India, either on its own or ancillary units or through domestic manufacturers. The “actual value added” may be calculated on the basis of financial records (including turnover reported in GST returns) as per the following formulae:

- a. Sale value (net of returns, price adjustments, discounts, etc.) of the said goods, excluding indirect taxes, if any, paid on the goods
- b. Less: Cost of raw materials and/or packing materials consumed in the said goods (i.e in the final sale price of the goods sold) to be calculated in terms of generally accepted costing principles
- c. Less: Cost of Material whose source of origin cannot be ascertained (beyond the prescribed threshold)
- d. Less: Cost of fuel consumed, if eligible for GST input credit
- e. Less: Expenses incurred in foreign currency for royalty or technical know-how as debited in the Income statement
- f. Add: “Actual value added by the ancillary units or domestic manufacturers” attributable to sale value (net of returns, price adjustments, discounts, etc.) of said goods

(vi) Actual value added by the ancillary units or domestic manufacturers’ is ‘actual value added’ (as per the above formulae) by such units in relation to sale (net of returns, price adjustments, discounts, etc.) considered by the mother unit (for computation of the ‘actual cumulative value added’ by the mother unit). The value (in absolute terms) of ‘Actual value added by the ancillary units or domestic manufacturers’ may be validated basis the statutory auditor’s certificate received from the respective ancillary unit or domestic manufacturer.

(vii) The certificate from the Statutory Auditor is not required where value addition by the ancillary unit or the domestic manufacturer is less than 2% (viz. calculated as percentage of actual value added by domestic manufacturers to the sale value (net of returns, price adjustments, discounts, etc.) of ACCs manufactured by Mother unit) or INR 200,000 (Gross amount), whichever is lower, in the corresponding period.

(viii) The ultimate onus to validate the value addition by ancillary units or domestic manufacturers would remain on the beneficiary firm.

(ix) The required value addition if achieved in one single integrated unit will also be acceptable.

(x) Additionally, where the eligible unit is also engaged in manufacture of battery packs and a value addition till the cell stage could not be determined with the abovementioned approach, the percentage of value added calculated (as above) should be reduced as would be enumerated in the RFP/bid documents. The beneficiary firms shall be submitting to the Government, the information pertaining to the fraction of battery pack in the total battery value produced in India.

9.1 The selected beneficiary firm will be required to provide documents as under and any other documents required in support of the claims:

- a. Document issued by the concerned Director of Industries evidencing the commencement of commercial production
- b. Certificate by a Statutory Auditor certifying the quantity and value of finished goods procured
- c. Certificate by a Statutory Auditor certifying the breakup of the major components in the final value of finished goods sold (i.e ACC Batteries). The major components shall constitute all those components that account for more than 2% (viz. calculated as percentage of actual value added by domestic manufacturer to the sale value of ACC batteries manufactured by Mother Unit) or INR 200,000 (Gross amount), whichever is lower, in the corresponding period.
- d. Certificate by Statutory Auditor certifying the reconciliation of value and quantity of ACCs manufactured, traded, sold as scrap, stock transferred and GST paid vis a vis the amount of reported in financial statements and GST returns.

- e. Audited account for the relevant financial year
- f. GST Audit Report for the relevant financial year for the company
- g. Self-Certification by the Authorized Signatory of the beneficiary firm, claiming the intended end-use (Category Mobile & Stationary) of the ACCs sold under the Programme.

[F. No. 1 (05)/2019-AEI (19587)]

AMIT MEHTA, Jt. Secy.



सत्यमेव जयते

No.12/2/2018-EV (Comp No. 244347)
Government of India
Ministry of Power

Shram Shakti Bhawan, Rafi Marg,
New Delhi, the 14th January, 2022

To,

1. The Secretaries of all the Ministries/ Departments of Government of India
2. The Chief Secretaries of the States/UTs

Subject: Charging Infrastructure for Electric Vehicles (EV) – the revised consolidated Guidelines & Standards-reg

Sir/ Madam,

The "Charging Infrastructure for Electric Vehicles - Guidelines and Standards" were issued by the Ministry of Power on 14.12.2018 which were subsequently revised on 01.10.2019 and an Amendment thereof was issued on 08.06.2020. After careful consideration of progress made and suggestions received from various stakeholders, it has been decided to amend the guidelines to accelerate the E-Mobility transition in the country. In supersession of all previous guidelines in this regard, the revised consolidated guidelines are as follows:

Objectives

- a) To enable faster adoption of electric vehicles in India by ensuring safe, reliable, accessible and affordable Charging Infrastructure and eco-system.
- b) To provide foraffordable tariff chargeable from Charging Station Operators/Owners and Electric Vehicle (EV) owners.
- c) To generate employment/income opportunities for small entrepreneurs.
- d) To proactively support creation of EV Charging Infrastructure.
- e) To encourage preparedness of Electrical Distribution System to adopt EV Charging Infrastructure.
- f) To promote energy security and reduction of emission intensity of the country by promotion of entire EV ecosystem

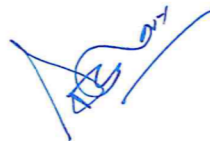
Definitions:

- i. **Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE)** shall mean an element in Electric Vehicle Charging Infrastructure (EVCI) that supplies electrical energy for recharging the battery of electric vehicles.
- ii. **Public Charging Station (PCS)** shall mean an EV charging station where any electric vehicle can get its battery recharged.

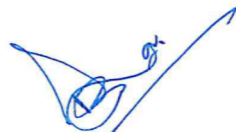
- iii. **Battery Charging Station (BCS)** shall mean a station where the discharged or partially discharged electric batteries for electric vehicles are electrically recharged.
- iv. **Captive Charging Station (CCS)** shall mean an electric vehicle charging station exclusively for the electric vehicles owned or under the control of the owner of the charging station e.g., Government Departments, Corporate houses, Bus Depots, charging stations owned by the fleet owners etc. and shall not be used for commercial purpose of charging other vehicles on paid for basis.
- v. **Battery Swapping Station (BSS)** shall mean a station where any electric vehicle can get its discharged battery or partially charged battery replaced by a charged battery.

Guidelines:

- 1. Owners may charge their Electric Vehicles at their residence/offices using their existing electricity connections.
- 2. Any individual/entity is free to set up public charging stations provided that, such stations meet the technical, safety as well as performance standards and protocols laid down below as well as norms/ standards/ specifications laid down by Ministry of Power, Bureau of Energy Efficiency (BEE) and Central Electricity Authority (CEA) from time to time.
- 2.1 Public Charging Station (PCS), may apply for electricity connection and the Distribution Company licensee shall release connection for EV Public charging station (PCS) in accordance with the timelines stated in section 4 sub. (11) of the Electricity (Rights of Consumers) Rules 2020. Accordingly, timelines for providing the connectivity for the PCS are as under:
 - i. Post submission of application complete in all respect, the connection for a Public Charging Station shall be provided within time period not exceeding seven days in metro cities, fifteen days in other municipal areas and thirty days in rural areas, within which the distribution licensees shall provide new connection or modify an existing connection. Appropriate Commission may specify a time limit for providing such connection to a Public Charging Station which may be less than the aforementioned specified time limit.
 - ii. Provided that where such supply requires extension of distribution mains, or commissioning of new sub-stations, the distribution licensee shall supply the electricity to such premises immediately after such extension or commissioning or within such period as may be specified by the Appropriate Commission.
- 2.2 Any Public Charging Station/ Chain of Charging Stations may obtain electricity from any generation company through open access. Open Access shall be provided for this purpose within 15 days of receipt of the application complete in all respect. They will be required to pay the applicable surcharge – equal to the current level of cross subsidy (not more than 20 percent, as per the Tariff Policy Guidelines), transmission charges and wheeling charges. No other surcharge or charges shall be levied except mentioned in this provision.
- 3. **Public Charging Infrastructure (PCI)- Requirements:**
- 3.1 Every Public Charging Station (PCS) will comply with the following: -



- i. An exclusive transformer with all related substation equipment including safety appliance, if required by Supply Code as approved by Appropriate Electricity Regulatory Commission.
 - ii. Appropriate civil works
 - iii. Appropriate cabling & electrical works ensuring safety
 - iv. Adequate space for Charging and entry/exit of vehicles.
 - v. Appropriate Fire protection equipment and facilities.
 - vi. Public Charging Station shall have, any one or more chargers or any combination of chargers from the table given in ANNEXURE II & ANNEXURE III in one or more electric kiosks/boards.
 - vii. Charging Station for (two/three wheelers) e- vehicles shall be free to install any charger other than those specified above subject to compliance of technical & safety standards as laid down by CEA.
 - viii. Tie up with at least one online Network Service Providers (NSPs) to enable advance remote/online booking of charging slots by EV owners. Such online information to EV owners should also include information regarding location, types and numbers of chargers installed/available, service charges for EV charging, etc.
 - ix. Share charging station data with the appropriate State Nodal Agency (SNA) and adhere to protocols as prescribed by Central Nodal Agency (CNA) i.e., Bureau of Energy Efficiency (BEE) for this purpose. The CNA and SNA shall have access to this database.
 - x. Public Charging Stations for EVs shall comply with the provisions of Central Electricity Authority (Technical Standards for Connectivity of the Distributed Generation Resources) Amendment Regulations, 2019 and Central Electricity Authority (Measures relating to Safety and Electric Supply) (Amendment) Regulations, 2019.
- 3.2 Electric Vehicle Supply Equipment (EVSE) should have been type tested by an agency/lab accredited by National Accreditation Board for Testing and Calibration Laboratories (NABL) from time to time.
- 3.3 The above minimum infrastructure requirements do not apply to Private Charging Points meant for self-use of individual EV owners (non-commercial basis).
- 3.4 Captive charging infrastructure for 100% internal use for a company's own/leased fleet for its own use will not be required to install chargers as per para 3.1 and to have Network Service Provider (NSP) tie ups.
- 3.5 Public Charging Station may also be installed by Housing societies, Malls, Office Complexes, Restaurants, Hotels, etc. with a provision to allow charging of visitor's vehicles which are permitted to come in its premises.
- 4. Public Charging Infrastructure (PCI) for long range EVs and/or heavy duty EVs:**
- 4.1 Fast Charging Stations (FCS) i.e. Public charging stations for long range EVs and/or heavy duty EVs (like trucks, buses etc) will have the following :
- i. At least two chargers of minimum 100 kW (200- 750 V or higher) each of different specification (CCS /CHAdeMO Chargers for above capacity or BIS



Standards for eBus Charging Station (Level-4: 250 to 500 kW) as provided under ANNEXURE III (6)) with single connector gun each.

- ii. Appropriate Liquid Cooled Cables for high speed charging facility as above [4.1(i)], for onboard charging of Fluid Cooled Batteries (currently available in some long range EVs), if required.
- 4.2 Such Fast Charging Stations (FCS) which are meant for 100% in house/captive utilisation, for example buses of a company, would be free to decide the charging specifications as per requirement for its in- house company EVs.

5. Location of Public Charging Stations:

- 5.1 In case of Public Charging Stations, the following requirements are laid down with regard to density/distance between two charging points:

- i. At least one Charging Station shall be available in a grid of 3 Km X 3 Km. Further, one Charging Station shall be set up at every 25 Km on both sides of highways/roads.
- ii. For long range EVs and/or heavy duty EVs like buses/trucks etc., there shall be at least one Fast Charging Station with Charging Infrastructure Specifications as per para 4.1 above at every 100 Kms, one on each side of the highways/road located preferably within/alongside the Public Charging Stations as per ANNEXURE II or BIS Standards for Power Level 1 to 5 as per ANNEXURE III. Within cities, such charging facilities for heavy duty EVs may be located within Transport Nagars, bus depots.

- 5.2 Additional PCS/FCS can be installed even if there exists a PCS/FCS in the required grid or distance.

- 5.3 The above density/distance requirements shall be used by the concerned state/UT Governments/their Agencies for the twin purposes of arrangement of land in any manner for public charging stations as well as for priority in installation of distribution network including transformers/feeders etc. This shall be done in all cases including where no central/state subsidy is provided.

- 5.4 The appropriate Governments (Central/State/UTs) may also give priority to existing retail outlets (ROs) of Oil Marketing Companies (OMCs) for installation of Public EV Charging Stations (in compliance with safety norms) to meet the requirements as laid above. Further, within such ROs, Company Owned and Company Operated (COCO) ROs may be given higher preference.

6. Database of Public EV Charging Stations:

- 6.1. Bureau of Energy Efficiency (BEE) shall create and maintain a national online database of all the Public Charging Stations in consultation with State Nodal Agencies (SNAs). Bureau of Energy Efficiency shall create a Web-Portal/Software/Mobile Application for the database of Public Charging Stations throughout the country. A common format for information in this regard shall be prepared by Bureau of Energy Efficiency (BEE) and State Nodal Agencies (SNAs) shall be directed to keep the details as per such format and update the same on the Web-Portal/Software/Mobile Application developed by BEE on weekly basis.



- 7. Tariff for supply of electricity to EV Public Charging Stations:**
- 7.1 The tariff for supply of electricity to Public EV Charging Stations shall be a single part tariff and shall not exceed the “Average Cost of Supply” till 31st March, 2025. The same tariff shall be applicable for Battery Charging Station (BCS).
- 7.2 The tariff applicable for domestic consumption shall be applicable for domestic charging.
- 7.3 The separate metering arrangement shall be made for PCS so that consumption may be recorded and billed as per applicable tariff for EV charging stations.
- 7.4 DISCOMs may leverage on funding from the Revamped Distribution Sector Scheme (RDSS) under ‘Part A – Distribution Infrastructure’ for the general upstream network augmentation necessitated due to the upcoming charging infrastructure in various areas. The cost of such works carried out by the DISCOMs with the financial assistance from Government of India under the Revamped Scheme shall not be charged from the consumers for Public Charging Stations for EVs.
- 8. Service charges at PCS:**
- 8.1 Charging of EVs is a service as already clarified by Ministry of Power vide letter No. 23/08/2018-R&R dated 13.04.2018.
- 8.2 As electricity is being provided at concessional rates and also considering the fact that subsidy is being provided by the Central/State Governments in many cases for setting up Public Charging Stations, the State Government shall fix the ceiling of Service Charges to be charged by such PCS/FCS.
- 9. Provision of land at promotional rates for Public Charging Stations (PCS):**
- 9.1 In initial years the penetration of Electric Vehicles on road is increasing gradually. Consequently, the utilization rate for the Public Charging Stations is very low. High cost of rent for land and chargers coupled with no definite visibility of revenues makes the overall investment proposition for setting up a public Charging Station challenging in present scenario.
- 9.2 Accordingly, it is provided that the land available with the Government/Public entities shall be provided for installation of Public Charging Stations to a Government/Public entity on a revenue sharing basis for installation of Public Charging Station at a fixed rate of ₹1/kWh (used for charging) to be paid to the Land-Owning Agency from such PCS business payable on quarterly basis. A model revenue sharing agreement is placed at **Annexure –IV**. Such revenue sharing agreement may be initially entered by parties for a period of 10 years. The Revenue Sharing Model may also be adopted by the public Land-owning agency for providing the land to a private entity for installation of Public Charging Stations on bidding basis with floor price of ₹1/kWh.
- 9.3 Furthermore, based on available charging technologies and their evolution, type of vehicles, the types of chargers, indicating number of charging points required for setting up adequate PCS within the local urban areas including the building premises of all building types and with the long term vision of implementing 'electric mobility' during the next 30 years, amendments have been made in the relevant sections (Chapter 10) of the Model Building Bye-laws, 2016 and the Urban and Regional Development Plans Formulation and Implementation Guidelines (URDPFI – 2014)

by the Ministry of Housing and Urban Affairs (MoHUA). A copy of these amendments is enclosed at ANNEXURE V. These may be implemented fully to provide adequate space for setting up charging stations.

10. Priority for Rollout of EV Public Charging Infrastructure:

After extensive consultations with State Governments and different Department/Agencies of Central Government, phasing as follows are laid down as national priority for rollout of EV Public Charging Infrastructure:

10.1 Phase I (1-3 Years):

All Mega Cities with population of 4 million plus as per census 2011, all existing expressways connected to these Mega Cities & important Highways connected with each of these Mega Cities may be taken up for coverage. A list of these Mega Cities and existing connected expressways is attached at ANNEXURE I.

10.2 Phase II (3-5 Years):

Big cities like State Capitals, UT headquarters may also be covered for distributed and demonstrative effect. Further, important Highways connected with each of these Mega Cities may be taken up for coverage.

10.3 The above priorities for phasing of rollout may be kept in mind by all concerned, including, different agencies of Central/State Governments while framing of further policies/guidelines for Public Charging Infrastructure of EVs, including for declaring further incentives/subsidies for such infrastructure and for such other purposes.

11. Implementation Mechanism for Rollout:

11.1 Bureau of Energy Efficiency (BEE) shall be the Central Nodal Agency for rollout of EV Public Charging Infrastructure All relevant agencies including Central Electricity Authority (CEA) shall provide necessary support to Central Nodal Agency.

11.2 Every State Government shall nominate a Nodal Agency for that State for setting up charging infrastructure. The State DISCOM shall generally be the Nodal Agency for such purposes. However, State Government shall be free to select a Central/State Public Sector Undertaking (PSU) including Urban Local Bodies (ULBs), Urban/Area Development Authorities etc. as its Nodal Agency.

12. Selection of Implementation Agency for Rollout:

12.1 The Central Nodal Agency shall finalize the cities and expressways/highways to be finally taken up from the priority as given at para 10 above, in consultation with the respective State Governments.

12.2 An Implementation Agency may be selected by the respective State Nodal Agency and shall be entrusted with responsibility of installation, operation and maintenance of PCS/FCS for designated period as per parameters laid down in this policy and as entrusted by the concerned Nodal Agency. The Implementation Agency maybe an Aggregator as mutually decided between Central and State Nodal Agencies. However, they may also decide to choose different PCS providers for bundled packages or for individual locations as mutually decided. Further, whenever bundled packages are carved for bidding, such packages may include at least one



identified expressway/highway or part thereof to prepare a cohesive regional package; the selected identified cities may be divided into one or more parts as necessary for such purposes.

13. These Guidelines and Standards shall supersede the Revised "Charging Infrastructure for Electric Vehicles – Guidelines and Standards" issued by Ministry of Power on 1st October, 2019 and subsequent amendments dated 08.06.2020.

This issues with the approval of Hon'ble Minister of Power, New & Renewable Energy.



(S. Majumdar)

Under Secretary to the Govt. of India

Tel: 23356938

Email: suman.m@nic.in

Copy to:

1. Prime Minister's Office/Cabinet Secretariat
2. CEO, NITI Aayog
3. The Secretaries of the CERC/State Commissions/JERCs
4. Chairperson, CEA
5. DG, BEE



(S. Majumdar)

Under Secretary to the Govt. of India

Tel: 23356938

Email: suman.m@gov.in