Kunsill
tal-Unjoni Ewropea

Brussell, 27 ta' Ġunju 2025
(OR. en)

10936/25

Fajl Interistituzzjonali:
2025/0188 (COD)

TRANS 267
ENV 605
FIN 785

PROPOSTA

minn:	Is-Segretarju Ġenerali tal-Kummissjoni Ewropea, iffirmata mis-Sa Martine DEPREZ, Direttur
data meta waslet:	27 ta' Ġunju 2025
lil:	Is-Sa Thérèse BLANCHET, Segretarju Ġenerali tal-Kunsill tal-Unjoni Ewropea
Suġġett:	Proposta għal DIRETTIVA TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL li temenda d-Direttiva 1999/62/KE fir-rigward tal-estensjoni tal-perjodu li fih il-vetturi tqal mingħajr emissjonijiet jistgħu jibbenefikaw minn rati mnaqqsa b'mod sinifikanti ta' tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent jew minn eżenzjonijiet biex jitħallsu

Id-delegazzjonijiet isibu mehmuż id-dokument COM(2025) 348 final.

Mehmuż: COM(2025) 348 final

IL-KUMMISSJONI
EWROPEA

Brussell, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Proposta għal

DIRETTIVA TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

li temenda d-Direttiva 1999/62/KE fir-rigward tal-estensjoni tal-perjodu li fih il-vetturi tqal mingħajr emissjonijiet jistgħu jibbenefikaw minn rati mnaqqsa b'mod sinifikanti ta' tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent jew minn eżenzjonijiet biex jitħallsu

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

MT MT

MEMORANDUM TA' SPJEGAZZJONI

1. KUNTEST TAL-PROPOSTA

• Raġunijiet u objettivi tal-proposta

Il-Boxxla għall-Kompetittività [1] qed tiggwida l-politika ekonomika tal-Kummissjoni fil-mandat attwali. Tibni fuq id-Dikjarazzjoni ta' Budapest [2] tal-Kunsill Ewropew u d-Dikjarazzjoni ta' Antwerp [3] tar-rappreżentanti tan-negozju u tat-trade unions Ewropej. Il-Boxxla għall-Kompetittività tiddefinixxi *pjan direzzjonali konġunt għad-dekarbonizzazzjoni u l-kompetittività* bħala wieħed mit-tliet imperattivi ta' trasformazzjoni biex tingħata spinta lill-kompetittività.

Dan l-imperattiv huwa żviluppat fil-Patt għal Industrija Nadifa [4]. Għandu l-għan li jsaħħaħ il-kompetittività tal-UE filwaqt li tibqa' fi triqtha lejn l-ilħuq tan-newtralità klimatika. L-enfasi hija fuq l-appoġġ u l-ħolqien tal-kundizzjonijiet it-tajba biex il-kumpaniji jilħqu dan l-għan. Għandu wkoll l-għan li jżid is-sigurtà ekonomika u enerġetika tal-UE billi jnaqqas id-dipendenza tagħha fuq il-fjuwils fossili importati u jżid is-sehem tal-enerġija prodotta mill-ġenerazzjoni dekarbonizzata fl-UE.

Il-Boxxla għall-Kompetittività u l-Patt għal Industrija Nadifa jiffukaw partikolarment fuq is-settur awtomobilistiku. Dan is-settur għaddej minn bidla profonda u trasformattiva, xprunata minn bidliet teknoloġiċi bħad-diġitalizzazzjoni u d-dekarbonizzazzjoni. Fid-dawl ta' dan, il-Kummissjoni adottat Pjan ta' Azzjoni Industrijali għas-settur awtomobilistiku Ewropew [5].

Dawn it-tliet strateġiji jidentifikaw id-dekarbonizzazzjoni bħala mutur b'saħħtu tat-tkabbir u jressqu miżuri konkreti biex jipprovdu lill-industriji tal-UE b'argument għall-vijabbiltà aktar b'saħħtu għal produzzjoni nadifa. Il-pjan ta' azzjoni fih inċentivi speċifiċi biex tingħata spinta lill-adozzjoni ta' vetturi b'emissjonijiet żero, inklużi vetturi tqal.

Fl-2022, is-settur tat-trasport bit-triq b'mezzi tqal ikkawża 27,5 % tal-emissjonijiet tas-CO_2 [6] tat-trasport bit-triq minkejja li jirrappreżenta biss 2,4 % tal-flotta tal-vetturi [7]. L-emissjonijiet tas-CO_2 fis-settur tat-trasport bit-triq b'mezzi tqal ammontaw għal aktar minn 6,9 % tal-emissjonijiet kollha fl-UE u kienu 20 % ogħla milli fl-1995.

It-trasport tal-merkanzija bit-triq huwa "settur diffiċli sabiex jitrażżan", li jfisser li l-kost tat-tnaqqis tal-emissjonijiet tiegħu huwa ogħla milli f'setturi oħra tal-ekonomija. Barra minn hekk, is-suq tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bit-triq huwa kompetittiv ħafna u

---

1 COM(2025) 30 final.
2 https://www.consilium.europa.eu/mt/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.
3 https://antwerp-declaration.eu/.
4 COM(2025) 85 final.
5 COM(2025) 95 final.
6 L-emissjonijiet tas-CO_2 mis-settur tat-trasport bit-triq b'mezzi tqal żdiedu b'20 % bejn l-1995 u l-2022 u fl-istess perjodu l-volum tat-traffiku żdied b'70 %. Għalhekk, it-tnaqqis relattiv tal-emissjonijiet tas-CO_2 seħħ b'riżultat ta' vetturi aktar effiċjenti, u minkejja dan it-titjib ma ntlaħaqx tnaqqis assolut tal-emissjonijiet CO_2 minħabba ż-żieda fil-livelli tat-traffiku. Biex wieħed ikun jista' jqabbel, l-emissjonijiet tas-CO_2 u l-volum tat-traffiku tal-karozzi żdiedu b'9 % u b'24 % rispettivament matul l-istess perjodu. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en.
7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

kkaratterizzat minn marġnijiet ta' profitt baxx, li jillimitaw l-investiment f'teknoloġiji ta' tnaqqis għaljin bħal f'vetturi b'emissjonijiet żero.

L-innovazzjoni mill-manifatturi tal-vetturi tqal f'dawn l-aħħar snin wasslet għall-introduzzjoni ta' mudelli b'emissjonijiet żero li jkopru l-każijiet kollha ta' użu, inkluż fuq distanzi twal [8]. L-użu tagħhom żdied sostanzjalment mill-2019 [9]. Fl-2024, 3,9 % tal-vetturi tqal ġodda kollha kienu vetturi b'emissjonijiet żero [10], inkluż 1,2 % tal-vetturi tqal tal-merkanzija ġodda li jiżnu aktar minn 12-il tunnellata. Madankollu, is-sehem ta' vetturi b'emissjonijiet żero fil-flotta tal-vetturi tqal għadu baxx ħafna [11].

Il-mira ta' tnaqqis tas-CO_2 għall-2025 għall-vetturi tqal ta' 15 % meta mqabbla mal-valuri tal-2019 [12] tista' tintlaħaq permezz ta' titjib fl-effiċjenza fil-vetturi konvenzjonali, iżda l-użu ta' vetturi b'emissjonijiet żero jrid jiżdied malajr biex jintlaħqu l-miri sussegwenti [13]. Madankollu, l-investiment bil-quddiem għall-akkwist ta' vettura b'emissjonijiet żero huwa madwar 2,5 darbiet ogħla mill-kost ta' vetturi konvenzjonali [14] ekwivalenti u jibqa' wieħed mill-ostakli ewlenin għall-użu usa' tagħhom.

Għall-kuntrarju tas-suq għall-karozzi tal-passiġġieri, is-suq għall-vetturi tqal huwa suq minn negozju għal negozju. L-għażliet ta' investiment jiġu ddeterminati mill-kost tal-vettura matul il-ħajja kollha tagħha. Dan huwa magħruf bħala l-kost totali tas-sjieda [15] (TCO, Total Cost of Ownership). Is-suq għall-vetturi tqal huwa sensittiv għall-prezzijiet. Dan ifisser li d-deċiżjoni dwar ix-xiri mill-operaturi meta jinvestu f'vettura ġdida x'aktarx li jiġi ddeterminat mit-TCO tal-vettura. Fi kliem ieħor, l-operaturi se jkollhom argument għall-vijabbiltà biex jinvestu f'vettura b'emissjonijiet żero ladarba l-kost tagħha jsir aktar baxx mill-kost ta' vettura konvenzjonali li taħdem bil-fjuwils fossili.

---

[8] Ara l-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill dwar l-istat ta' tħejjija tat-teknoloġija u tas-suq tal-vetturi tqal tat-trasport bit-triq (COM(2025)260). Ara wkoll il-lista tal-mudelli eżistenti b'emissjonijiet żero fid-dokument disponibbli fil-qiegħ ta' din il-paġna web: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

[9] Meta mqabbla mal-2019, fl-2024 inbiegħu 40 darba aktar vetturi tqal tal-merkanzija b'emissjonijiet żero b'piż ta' aktar minn 12-il tunellata, 6,5 darbiet aktar vetturi tqal tal-merkanzija b'emissjonijiet żero li jiżnu inqas minn 12-il tunellata u aktar minn 3,5 tunnellati, u 4 darbiet aktar xarabanks u kowċis b'emissjonijiet żero. Iċ-ċifri tal-bejgħ tal-vetturi b'emissjonijiet żero fl-2024 kienu: 3 400 vettura tqila tal-merkanzija li jiżnu aktar minn 12-il tunellata (madwar 1,2 % tar-reġistrazzjonijiet il-ġodda), 4 800 li jiżnu inqas minn 12-il tunellata u aktar minn 3,5 tunnellati (10 %), u 6 000 xarabank u kowċis (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[10] https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[11] Il-vetturi tqal tal-merkanzija elettriċi bil-batterija (jiġifieri vetturi li jiżnu aktar minn 3,5 tunnellati) jirrappreżentaw 0,1 % tal-flotta tal-UE fl-2023 (id-Danimarka kellha l-ogħla proporzjon b'1 %). Il-karozzi tal-linja u l-kowċis elettriċi bil-batteriji jammontaw għal 2,5 % tal-flotta (in-Netherlands kellhom l-ogħla proporzjon b'17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

[12] Il-miri għat-tnaqqis tal-emissjonijiet għas-settur tat-trasport bit-triq b'mezzi tqal huma stabbiliti fir-Regolament (UE) 2019/1242 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Ġunju 2019 li jistabbilixxi standards tal-prestazzjoni tal-emissjonijiet tas-CO_2 għall-vetturi tqal ġodda. Ara t-taqsima hawn taħt dwar "Konsistenza ma' politiki oħra tal-UE".

[13] Il-manifatturi indikaw li, fl-2030 jista' jkun mistenni li madwar waħda minn kull tliet vetturi tqal ġodda tkun vettura b'emissjonijiet żero. Ara COM (2025)260 u l-istudju ta' sostenn korrispondenti: "Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs", https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/

[14] It-tqabbil bejn il-prezzijiet bl-imnut ta' trakkijiet mħaddma minn teknoloġiji differenti huwa disponibbli fl-Appendiċi C tal-istudju li ġej: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

[15] It-TCO ta' vettura huwa s-somma tal-kost tal-akkwist bil-quddiem u tal-kostijiet għat-tħaddim tal-vettura tul il-ħajja utli tagħha (fjuwil, manutenzjoni, taxxi, tariffi għall-użu tat-triq, u assigurazzjoni).

It-tariffi għall-użu tat-triq differenzjati jistgħu jnaqqsu l-kostijiet operatorji u għalhekk jonqos ukoll it-TCO tal-vetturi b'emissjonijiet żero. Għalhekk jistgħu jgħinu biex jinbena argument għall-vijabbiltà aktar b'saħħtu għall-investiment f'dawk il-vetturi.

Id-Direttiva (UE) 2022/362 [16] ippermettiet it-tariffi għall-użu tat-triq [17] abbażi tal-emissjonijiet tas-CO_2. Id-Direttiva (UE) 2022/362 emendat id-Direttiva 1999/62/KE [18] billi pprovdiet, fost bidliet oħra, għall-varjazzjoni tat-tariffi għall-infrastruttura u għall-utent (li jiffavorixxu l-użu ta' vetturi aktar nodfa) u/jew għall-internalizzazzjoni tal-kostijiet esterni tas-CO_2 (penalizzazzjoni tal-vetturi li jniġġsu aktar). Iż-żewġ miżuri jnaqqsu d-distakk bejn it-TCO ta' vetturi konvenzjonali u t-TCO ta' vetturi b'emissjonijiet żero.

Il-varjazzjoni tat-tariffi għall-użu tat-triq tikkonsisti fl-għoti ta' tnaqqis ta' 50 % sa 75 % fit-tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent għal vetturi b'emissjonijiet żero [19]. It-tariffa għall-kostijiet esterni iżżid il-kost estern għall-emissjonijiet ta' CO_2 mit-traffiku mat-tariffi għall-infrastruttura. Id-Direttiva tipprevedi għal valuri ta' referenza għal din it-tariffa, abbażi tal-prezz tas-CO_2 ta' EUR 100 għal kull tunnellata ta' CO_2 emess[20].

Id-Direttiva tkompli ssaħħaħ dawk iż-żewġ mekkaniżmi billi tippermetti lill-Istati Membri jistabbilixxu rati mnaqqsa ħafna jew saħansitra jagħtu eżenzjoni sħiħa għall-vetturi b'emissjonijiet żero mit-tariffa għall-infrastruttura jew għall-utent sal-31 ta' Diċembru 2025 [21]. Tippermetti wkoll lill-Istati Membri japplikaw tariffi ogħla għall-kostijiet esterni għall-emissjonijiet tas-CO_2 mit-traffiku sa darbtejn il-valuri ta' referenza tad-Direttiva [22].

L-appoġġ monetarju fi Stat Membru li jagħmel użu sħiħ minn dawn id-dispożizzjonijiet biex jinċentiva operatur jinvesti f'vettura bil-mutur b'emissjonijiet żero li tista' tiżen sa 40 tunnellata huwa stmat li jilħaq EUR 45 000 fl-ewwel sena tal-operat [23]. Vetturi iżgħar

[16] Id-Direttiva (UE) 2022/362 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Frar 2022 li temenda d-Direttivi 1999/62/KE, 1999/37/KE u (UE) 2019/520, fir-rigward tal-ħlas li jrid isir mill-vetturi għall-użu ta' ċerti infrastrutturi (ĠU L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

[17] It-terminu "tariffi għall-użu tat-triq" ikopri pedaġġi u tariffi għall-utent. Il-pedaġġi huma magħrufa wkoll bħala tariffi bbażati fuq id-distanza u t-tariffi għall-utent huma magħrufa wkoll bħala tariffi bbażati fuq il-ħin jew vinjetti. Il-pedaġġi huma definiti fl-Artikolu 2(1), il-punt (7), tad-Direttiva 1999/62/KE bħala t-total ta' mill-inqas wieħed mit-tliet elementi li ġejjin: tariffa għall-infrastruttura, tariffa għall-kostijiet esterni, u tariffa għall-konġestjoni. It-tariffi għall-utent huma definiti fl-Artikolu 2(1), il-punt (16) tal-istess Direttiva bħala ammont speċifikat li, meta jitħallas, jagħti d-dritt lil vettura li tuża ċerta infrastruttura tat-toroq għal perjodu partikolari.

[18] Id-Direttiva 1999/62/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Ġunju 1999 dwar il-ħlas li jrid isir mill-vetturi għall-użu tal-infrastrutturi tat-toroq (ĠU L 187, 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

[19] L-Artikolu 7ga(3)(d) tad-Direttiva 1999/62/KE.

[20] L-Artikolu 7c(1) l-Anness IIIc tad-Direttiva 1999/62/KE. Kif spjegat fil-memorandum ta' spjegazzjoni għall-proposta għal dik li se ssir id-Direttiva (UE) 2022/362 (COM (2017) 275 final), il-valuri fl-annessi tad-Direttiva huma bbażati fuq il-manwal dwar il-kostijiet esterni tat-trasport. Il-valuri tal-Anness IIIc huma kkalkulati abbażi taċ-ċifri ppreżentati fit-Tabella 24 tal-istudju disponibbli fuq: https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1/language-en.

[21] Il-ħames subparagrafu tal-Artikolu 7ga(1), tad-Direttiva 1999/62/KE.

[22] L-Artikolu 7cb(1) tad-Direttiva 1999/62/KE.

[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

jirċievu livell ta’ appoġġ aktar baxx. Għal xi każijiet ta’ użu, id-Direttiva tgħin biex tinkiseb parità fil-kostijiet bejn il-vetturi tqal b’emissjonijiet żero u l-vetturi konvenzjonali [24].

It-traspożizzjoni ta’ dawn id-dispożizzjonijiet fil-leġiżlazzjoni nazzjonali kellha titlesta sal-25 ta’ Marzu 2024. L-opzjoni li jiġu applikati rati mnaqqsa b’mod sinifikanti għal vetturi b’emissjonijiet żero jew li jiġu eżentati mit-tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent hija mistennija li tintemm fil-31 ta’ Diċembru 2025. Dan il-perjodu huwa qasir wisq biex jinċentiva biżżejjed id-domanda għal vetturi tqal ġodda b’emissjonijiet żero.

Il-Kummissjoni għalhekk tipproponi li testendi l-applikabbiltà ta’ din l-eżenzjoni. Bħala appoġġ lill-manifatturi Ewropej biex jilħqu l-mira tagħhom li jnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2 minn vetturi tqal ġodda b’43 % fil-perjodu ta’ rapportar tal-2030 (kif stabbilit fir-Regolament (UE) 2019/1242), il-Kummissjoni tipproponi li l-eżenzjoni jenħtieġ li tiġi estiża sa tmiem il-perjodu ta’ rapportar tal-2030, li jintemm fit-30 ta’ Ġunju 2031. Din il-bidla tiżgura qafas leġiżlattiv koerenti.

L-eżenzjoni attwali għandha tintemm fil-31 ta’ Diċembru 2025 u l-awtoritajiet nazzjonali jridu jittrasponu d-dispożizzjonijiet tad-Direttiva proposta bħalissa fid-dritt nazzjonali. Il-Kummissjoni għalhekk qed tistieden lill-Parlament Ewropew u lill-Kunsill biex jikkunsidraw li jħaffu l-adozzjoni ta’ din il-proposta.

- **Konsistenza mad-dispożizzjonijiet eżistenti fil-qasam ta’ politika kkonċernat**

Din il-proposta ttawwal dispożizzjoni eżistenti li ġiet introdotta reċentement u għalhekk hija konsistenti mal-qafas ta’ politika eżistenti dwar it-tariffi għall-użu tat-triq. Meta ġiet implimentata, din id-dispożizzjoni kellha impatt pożittiv fuq il-ħolqien ta’ argument għall-vijabbiltà għal vetturi b’emissjonijiet żero. L-eżenzjoni mit-tariffi għall-infrastruttura jew għall-utenti tikkomplementa l-applikazzjoni tat-tariffi għall-kostijiet esterni minħabba liż-żewġ miżuri jnaqqsu d-distakk bejn il-kostijiet operatorji u b’hekk bejn it-TCOs ta’ vetturi b’emissjonijiet żero u dawk konvenzjonali. Għalhekk, iż-żewġ miżuri huma importanti fit-tisħiħ tal-argument għall-vijabbiltà għall-investiment f’vetturi b’emissjonijiet żero.

- **Konsistenza ma’ politiki oħra tal-Unjoni**

Din il-proposta iżżid miżura fuq in-naħa tad-domanda tas-suq għal vetturi tqal ġodda sabiex taċċellera l-użu tagħhom. Għalhekk, din tikkomplementa l-istandards tal-prestazzjoni tal-emissjonijiet tas-CO2 tar-**Regolament** dwar il-Vetturi Tqal [25], li jaġixxi fuq in-naħa tal-provvista tas-suq għall-vetturi tqal ġodda, u li jistabbilixxi mira ta’ tnaqqis tas-CO2 ta’ 43 % għall-manifatturi sal-2030 (u miri ogħla sussegwenti sal-2040). Il-manifatturi jistgħu jilħqu l-miri billi (i) itejbu l-effiċjenza tal-vetturi konvenzjonali; u/jew (ii) jiżdied l-għadd ta’ vetturi b’emissjonijiet żero li jqiegħdu fis-suq. Din il-proposta tgħin lill-manifatturi jżidu l-użu ta’ vetturi b’emissjonijiet żero.

L-internalizzazzjoni tal-kost tal-karbonju tnaqqas id-distakk fit-TCO bejn vetturi aktar nodfa u vetturi li jniġġsu aktar billi żżid il-kostijiet operatorji tal-vetturi konvenzjonali. Id-Direttiva

---

[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 and https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

[25] Ir-Regolament (UE) 2019/1242 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta’ Ġunju 2019 li jistabbilixxi standards tal-prestazzjoni tal-emissjonijiet tas-CO_2 għall-vetturi tqal ġodda u li jemenda r-Regolamenti (KE) Nru 595/2009 u (UE) 2018/956 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill u d-Direttiva tal-Kunsill 96/53/KE (ĠU L 198, 25.7.2019, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

1999/62/KE tinternalizza l-kost tal-karbonju billi timponi tariffa għall-kostijiet esterni. Mill-2027, l-emissjonijiet tat-trasport bit-triq se jkunu koperti wkoll mill-iskema għall-iskambju ta' kwoti tal-emissjonijiet fid-**Direttiva 2003/87/KE (ETS2)** [26]. Il-konsistenza bejn dawk iż-żewġ miżuri se tkun is-suġġett ta' rapport mill-Kummissjoni li se jiġi ppreżentat sal-2027, f'konformità mal-Artikoli 7cb(4) u 7ga(8) tad-Direttiva 1999/62/KE. Il-valutazzjoni se tindirizza wkoll l-effett tat-**tassazzjoni fuq l-enerġija** fuq il-prezzar tal-karbonju, kif regolata skont id-**Direttiva tal-Kunsill 2003/96/KE** [27].

L-infrastruttura tal-irriċarġjar hija kundizzjoni abilitanti għall-użu aktar rapidu ta' vetturi tqal b'emissjonijiet żero. Ir-**Regolament TEN-T** [28] rivedut reċentement u r-**Regolament dwar l-Infrastruttura tal-Fjuwils Alternattivi** [29] jistabbilixxu miri għall-varar ta' stazzjonijiet tar-riċarġjar u tar-riforniment tal-idroġenu, inklużi miri speċifiċi għat-trasport b'mezzi tqal. Barra minn hekk, il-pjan ta' azzjoni industrijali għas-settur awtomobilistiku tal-UE ddikjara li l-Kummissjoni se taħdem fuq **Kurituri tat-Trasport Nodfa Ewropej** sabiex jitħaffef il-varar ta' ċentri tal-iċċarġjar għall-vetturi tqal. Iddikjara wkoll li se jsiru proposti addizzjonali fil-**Pjan ta' Investiment għat-Trasport Sostenibbli** li jmiss.

Sabiex jitnaqqsu l-emissjonijiet tas-CO_2, huwa essenzjali li ssir il-bidla minn fjuwils fossili għal sorsi ta' enerġija rinnovabbli. Fl-2023 l-enerġija rinnovabbli saret is-sors ewlieni tal-produzzjoni tal-elettriku fl-UE [30]. Madankollu, l-espansjoni tal-infrastruttura tal-grilja tal-elettriku hija daqstant importanti biex tiġi appoġġata din it-tranżizzjoni. Il-konnessjonijiet mal-grilja huma kruċjali għall-varar tal-infrastruttura tar-riċarġjar għat-trasport b'mezzi tqal. Diġà huma ppjanati diversi azzjonijiet fl-ambitu tal-**Pjan ta' Azzjoni tal-UE għall-Grilji** [31] u dan se jiġi ssupplimentat ukoll mill-**Pakkett dwar il-Grilji Ewropej** u l-**Pjan ta' Azzjoni għall-Elettrifikazzjoni**. Il-Kummissjoni se toħroġ **Gwida** u **Rakkomandazzjonijiet** lill-Istati Membri dwar it-tqassir taż-żmien ta' stennija għall-konnessjonijiet tal-punti tal-iċċarġjar mal-grilji u t-trattament prijoritarju tagħhom u se tirrakkomanda li l-Istati Membri jqisu li l-istazzjonijiet tar-riċarġjar u l-konnessjoni tagħhom mal-grilja huma fl-interess pubbliku prevalenti fil-kuntest tal-proċessi għall-ħruġ tal-permessi.

---

[26] Id-Direttiva 2003/87/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Ottubru 2003 li tistabbilixxi skema għall-iskambju ta' kwoti ta' emissjonijiet ta' gassijiet serra ġewwa l-Unjoni u li temenda d-Direttiva 96/61/KE (ĠU L 275, 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Id-Direttiva tal-Kunsill 2003/96/KE tas-27 ta' Ottubru 2003 li tirriforma l-istruttura tal-Komunità dwar tassazzjoni fuq prodotti ta' enerġija u elettriku (ĠU L 283, 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

[28] Ir-Regolament (UE) 2024/1679 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Ġunju 2024 dwar linji gwida tal-Unjoni għall-iżvilupp tan-network trans-Ewropew tat-trasport, li jemenda r-Regolamenti (UE) 2021/1153 u (UE) Nru 913/2010 u li jħassar ir-Regolament (UE) Nru 1315/2013 (ĠU L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Ir-Regolament (UE) 2023/1804 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Settembru 2023 dwar il-varar ta' infrastruttura ta' fjuwils alternattivi, u li jħassar id-Direttiva 2014/94/UE (ĠU L 234, 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

[30] Fl-2023, 44,7 % tal-produzzjoni tal-elettriku ġiet minn sorsi ta' enerġija rinnovabbli u 32,5 % ġiet mill-fjuwils fossili https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1.

[31] Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni: Grilji, il-konnessjoni nieqsa — Pjan ta' Azzjoni tal-UE għall-Grilji, COM(2023) 757 final. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/MT/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682

2. BAŻI LEGALI, SUSSIDJARJETÀ U PROPORZJONALITÀ

- **Bażi legali**

Il-bażi legali tad-Direttiva 1999/62/KE hija l-Artikoli 91 u 113 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (TFUE). Din il-proposta tirrigwarda l-impożizzjoni ta' tariffi għall-użu tat-triq fuq il-vetturi, qasam li għalih japplika l-Artikolu 91(1) tat-TFUE. Għalhekk il-bażi legali ta' din il-proposta hija l-Artikolu 91(1) tat-TFUE.

- **Sussidjarjetà (għall-kompetenza mhux esklużiva)**

L-UE tikkondividi l-kompetenza mal-Istati Membri biex tirregola fil-qasam tat-trasport skont l-Artikolu 4(2)(g) tat-TFUE, iżda l-UE biss tista' tadatta r-regoli eżistenti tal-UE. Id-Direttiva 1999/62/KE tiddefinixxi l-każijiet li fihom jistgħu jingħataw tnaqqis jew eżenzjonijiet mill-pedaġġi u mit-tariffi għall-utent. L-awtoritajiet nazzjonali għandhom diskrezzjoni biex jiddeċiedu kif jużaw dawk il-possibbiltajiet. Ir-rati mnaqqsa b'mod sinifikanti jew l-eżenzjoni għal vetturi b'emissjonijiet żero mit-tariffi għall-utent jew għall-infrastruttura jistgħu jiġu estiżi biss lil hinn minn tmiem l-2025 billi tiġi emendata d-Direttiva. L-għażla dwar jekk għandhiex tintuża din il-possibbiltà jew le hija f'idejn l-awtoritajiet nazzjonali.

- **Proporzjonalità**

Il-miżuri proposti ma jmorrux lil hinn minn dak li huwa meħtieġ sabiex jintlaħqu l-objettivi tal-UE li jitnaqqsu l-emissjonijiet tal-gassijiet serra, filwaqt li jiġu żgurati wkoll l-ekwità u l-integrità ambjentali.

- **Għażla tal-istrument**

Peress li l-att legali li għandu jiġi emendat huwa Direttiva, l-att emendatorju jenħtieġ li jieħu l-istess forma.

3. RIŻULTATI TAL-EVALWAZZJONIJIET EX POST, TAL-KONSULTAZZJONIJIET MAL-PARTIJIET IKKONĊERNATI U TAL-VALUTAZZJONIJIET TAL-IMPATT

- **Evalwazzjonijiet *ex post*/kontrolli tal-idoneità tal-leġiżlazzjoni eżistenti**

Iż-żmien qasir li għadda minn meta r-regoli l-ġodda kellhom jiġu implimentati (jiġifieri l-25 ta' Marzu 2024) ifisser li m'hemmx biżżejjed informazzjoni għal evalwazzjoni ex post kompluta tad-Direttiva (UE) 2022/362. Barra minn hekk, din il-proposta sempliċement testendi dispożizzjoni li diġà teżisti.

- **Konsultazzjonijiet mal-partijiet ikkonċernati**

Waqt it-tħejjija ta' din il-proposta, il-Kummissjoni organizzat konsultazzjonijiet immirati ma' partijiet ikkonċernati speċifiċi, inklużi l-assoċjazzjonijiet tal-operaturi tat-trasport u tal-manifatturi tal-vetturi, is-soċjetà ċivili u l-awtoritajiet nazzjonali.

- **Ġbir u użu tal-għarfien espert**

Il-Kummissjoni bbażat fuq l-informazzjoni disponibbli għall-pubbliku biex tivvaluta kemm il-livell attwali tal-użu ta' vetturi b'emissjonijiet żero, kif ukoll l-effettività tal-eżenzjoni mit-tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent. Is-sorsi kollha użati mill-Kummissjoni huma disponibbli fin-noti f'qiegħ il-paġna għat-test fit-Taqsima 1 hawn fuq.

- **Valutazzjoni tal-impatt**

Il-Kummissjoni wettqet valutazzjoni tal-impatt li takkumpanja l-proposta li wasslet għall-adozzjoni tad-Direttiva (UE) 2022/362 [32]. Il-proposta attwali temenda biss id-data tat-tmiem ta' dispożizzjoni fakultattiva. Għaldaqstant, ma hemmx bżonn ta' valutazzjoni tal-impatt ġdida.

- **Idoneità regolatorja u simplifikazzjoni**

Din il-proposta sempliċiment tibdel data u għalhekk ma għandha l-ebda konsegwenza għas-simplifikazzjoni tal-liġi tal-UE.

- **Drittijiet fundamentali**

Il-proposta tirrispetta d-drittijiet fundamentali u tosserva l-prinċipji rikonoxxuti b'mod partikolari mill-Karta tad-Drittijiet Fundamentali tal-Unjoni Ewropea.

4. IMPLIKAZZJONIJIET BAĠITARJI

L-estensjoni tal-eżenzjoni mit-tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent ma għandha l-ebda implikazzjoni għall-baġit tal-UE.

L-implikazzjonijiet differenti tad-dispożizzjonijiet tad-Direttiva għall-baġits nazzjonali jiddependu mill-istrateġiji ta' implimentazzjoni individwali tal-Istati Membri. It-tnaqqis jew l-eżenzjoni ta' vetturi aktar nodfa mit-tariffi għall-użu tat-triq jista' jkollhom impatt negattiv fuq id-dħul u għalhekk fuq il-baġits nazzjonali sakemm ir-rata medja għal vetturi oħra ma tiżdiedx [33]. Min-naħa l-oħra, it-tariffi għall-kostijiet esterni jiġġeneraw dħul u jħallu impatt pożittiv fuq il-baġits nazzjonali. Id-Direttiva toffri tliet opzjonijiet li l-Istati Membri jistgħu jimplimentaw:

it-tnaqqis jew l-eżenzjonijiet mit-tariffi għall-użu tat-triq sabiex jiġi inċentivat l-investiment f'vetturi aktar nodfa;
it-tariffi għall-kostijiet esterni sabiex dawk il-kostijiet esterni jiġu kkunsidrati fid-deċiżjonijiet ta' investiment tas-settur privat;

dawn iż-żewġ strumenti simultanjament sabiex jiġi massimizzat it-tnaqqis fid-diskrepanza tat-TCO bejn il-vetturi konvenzjonali u l-vetturi b'emissjonijiet żero.

Fit-terminu qasir u medju (jiġifieri l-kamp ta' applikazzjoni temporali ta' din il-proposta), l-effett negattiv potenzjali tat-tnaqqis fit-tariffi għall-użu tat-triq fuq il-baġits nazzjonali jista' jkun mistenni li jkun inqas mill-effett pożittiv tat-tariffi għall-kostijiet esterni. Ir-raġuni hija li attwalment il-vetturi b'emissjonijiet żero għadhom parti żgħira ħafna tal-flotta tal-vetturi [34] u

---

32 Il-valutazzjoni tal-impatt li takkumpanja l-proposta għal direttiva tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi u l-proposta għal direttiva tal-Kunsill li temenda d-Direttiva 1999/62/KE dwar il-ħlas li jrid isir minn vetturi ta' merkanzija tqila għall-użu ta' ċerti infrastrutturi, fir-rigward ta' ċerti dispożizzjonijiet dwar it-tassazzjoni fuq il-vetturi (SWD (2017) 180), disponibbli fuq https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

33 L-Artikolu 7ga(4) jirrikjedi li l-varjazzjonijiet fil-pedaġġ li huma bbażati fuq dak l-Artikolu ma jridux jitfasslu biex jiġġeneraw dħul addizzjonali. Dan ifisser li l-Istati Membri għandhom il-possibbiltà li jirkupraw dħul mitluf minħabba tnaqqis jew eżenzjonijiet mogħtija lil vetturi aktar nodfa b'tariffi ogħla fuq vetturi oħra.

34 Ara n-nota 11 f'qiegħ il-paġna.

sal-2030 mistennija li jkunu bejn 5 % u 9 % tal-flotta tal-vetturi tqal [35]. Għaldaqstant, jekk iż-żewġ strumenti jiġu applikati simultanjament, id-dħul mit-tariffi għall-kostijiet esterni jista' jkun mistenni li jkun akbar mid-dħul mitluf tat-tnaqqis jew tal-eżenzjonijiet mit-tariffi għall-użu tat-triq. L-użu tad-dħul iġġenerat mit-tariffi għall-użu tat-triq (tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent) u mit-tariffi għall-kostijiet esterni huwa rregolat skont l-Artikolu 9(2) tad-Direttiva 1999/62/KE.

5. ELEMENTI OĦRA

• Pjanijiet ta' implimentazzjoni u arranġamenti għall-monitoraġġ, l-evalwazzjoni u r-rapportar

L-Artikolu 11 tad-Direttiva 1999/62/KE jistabbilixxi obbligu ta' rapportar ta' kull ħames snin. L-aħħar skadenza kienet il-25 ta' Marzu 2025, u l-iskadenza li jmiss hija il-25 ta' Marzu 2030. L-Artikolu 11(2)(c) jirrikjedi rapportar dwar "*il-varjazzjoni tat-tariffi għall-infrastruttura jew tat-tariffi għall-utent skont il-prestazzjoni ambjentali tal-vetturi, skont l-Artikoli 7g, 7ga jew 7gb*;". L-iskadenza li jmiss hija qabel id-data tat-tmiem proposta tal-eżenzjoni u għalhekk se tkun xierqa għall-valutazzjoni tal-implimentazzjoni tagħha. Għalhekk ma huwa ppjanat l-ebda obbligu ta' rapportar addizzjonali.

• Dokumenti ta' spjegazzjoni (għad-direttivi)

Din il-proposta testendi d-dispożizzjoni fakultattiva eżistenti, u għalhekk ma jkun meħtieġ l-ebda dokument ta' spjegazzjoni. L-Istati Membri li jużaw din l-opzjoni madankollu jenħtieġ li jinfurmaw lill-Kummissjoni.

• Spjegazzjoni fid-dettall tad-dispożizzjonijiet speċifiċi tal-proposta

L-Artikolu 1 jemenda l-ħames subparagrafu tal-Artikolu 7ga(1) tad-Direttiva 1999/62/KE billi jestendi l-eżenzjoni stabbilita f'dik id-dispożizzjoni sat-30 ta' Ġunju 2031.

L-Artikoli 2 jirrikjedi li l-Istati Membri jinfurmaw minnufih lill-Kummissjoni bil-miżuri meħuda skont din id-Direttiva.

L-Artikolu 3 jistabbilixxi d-data tad-dħul fis-seħħ tad-Direttiva.

L-Artikolu 4 jispeċifika li d-Direttiva hija indirizzata lill-Istati Membri.

[35] COM(2025)260

2025/0188 (COD)

Proposta għal

DIRETTIVA TAL-PARLAMENT EWROPEW U TAL-KUNSILL

li temenda d-Direttiva 1999/62/KE fir-rigward tal-estensjoni tal-perjodu li fih il-vetturi tqal mingħajr emissjonijiet jistgħu jibbenefikaw minn rati mnaqqsa b'mod sinifikanti ta' tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent jew minn eżenzjonijiet biex jitħallsu

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-PARLAMENT EWROPEW U L-KUNSILL TAL-UNJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidraw it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 91(1) tiegħu,

Wara li kkunsidraw il-proposta tal-Kummissjoni Ewropea,

Wara li l-abbozz tal-att leġiżlattiv intbagħat lill-parlamenti nazzjonali,

Wara li kkunsidraw l-opinjoni tal-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew[36],

Wara li kkunsidraw l-opinjoni tal-Kumitat tar-Reġjuni [37],

Filwaqt li jaġixxu f'konformità mal-proċedura leġiżlattiva ordinarja,

Billi:

(1) Iċ-ċifri tar-reġistrazzjoni ta' vetturi tqal ġodda b'emissjonijiet żero reċentement żdiedu fl-Unjoni iżda għadhom baxxi wisq biex jintlaħqu l-miri ta' tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 tas-settur tat-trasport stabbiliti fl-Istrateġija għal Mobbiltà Sostenibbli u Intelliġenti [38]. Wieħed mill-ostakli ewlenin għall-użu usa' ta' vetturi tqal b'emissjonijiet żero huwa l-kost inizjali għoli tal-akkwist ta' tali vettura. L-iżgurar ta' argument għall-vijabbiltà aktar b'saħħtu għall-investiment f'vetturi b'emissjonijiet żero jfisser ħidma lejn il-parità tal-kostijiet mal-vetturi konvenzjonali. Il-kost totali tas-sjieda jikkonsisti fl-investiment bil-quddiem li jsir biex tiġi akkwistata l-vettura u l-kostijiet operatorji mġarrba matul il-ħajja tal-vettura. Id-distakk fil-kost totali tas-sjieda bejn il-vetturi konvenzjonali u dawk b'emissjonijiet żero jista' jitnaqqas billi jitnaqqsu l-kostijiet operatorji tal-vetturi b'emissjonijiet żero. Dawk il-kostijiet jinkludu t-tariffi għall-użu tat-triq.

(2) Id-Direttiva (UE) 2022/362 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill [39] emendat id-Direttiva 1999/62/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill [40] billi, fost bidliet oħra,

---

[36] ĠU C , , p. .

[37] ĠU C , , p. .

[38] COM(2020)789

[39] Id-Direttiva (UE) 2022/362 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Frar 2022 li temenda d-Direttivi 1999/62/KE, 1999/37/KE u (UE) 2019/520, fir-rigward tal-ħlas li jrid isir mill-vetturi għall-użu ta' ċerti infrastrutturi (ĠU L 69, 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

[40] Id-Direttiva 1999/62/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-17 ta' Ġunju 1999 dwar il-ħlas li jrid isir mill-vetturi għall-użu tal-infrastrutturi tat-toroq (ĠU L 187, 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

għamlitha possibbli li jiġu stabbiliti tariffi għall-użu tat-triq skont l-emissjonijiet tas-CO_2 tal-vetturi. Hija introduċiet il-possibbiltà li jiġu varjati t-tariffi għall-infrastruttura u għall-utent u/jew li jiġu internalizzati l-kostijiet esterni tal-emissjonijiet tas-CO_2. Iż-żewġ miżuri jaffettwaw il-kostijiet operatorji tal-vetturi. Il-varjazzjoni tat-tariffi tnaqqas il-kostijiet operatorji ta' vetturi li jniġġsu inqas, filwaqt li t-tariffi għall-kostijiet esterni jżidu l-kostijiet operatorji ta' vetturi li jniġġsu aktar. Iż-żewġ miżuri jnaqqsu d-distakk fil-kost totali tas-sjieda bejn il-vetturi b'emissjonijiet żero u dawk konvenzjonali. Iż-żewġ miżuri huma importanti fit-tisħiħ tal-argument għall-vijabbiltà għall-investiment f'vetturi b'emissjonijiet żero.

(3) L-Artikolu 7ga (1), il-ħames subparagrafu, tad-Direttiva 1999/62/KE attwalment jagħti lill-Istati Membri l-possibbiltà li japplikaw rati mnaqqsa ta' tariffi għall-infrastruttura jew għall-utent mingħajr ma jqiegħdu ebda limitu massimu fuq tali tnaqqis, jew li japplikaw eżenzjonijiet sħaħ minn tali tariffi, sal-31 ta' Diċembru 2025 biss. L-Istati Membri kienu meħtieġa jittrasponu dik id-dispożizzjoni, introdotta bid-Direttiva (UE) 2022/362, fil-liġijiet nazzjonali sal-25 ta' Marzu 2024. Dik id-data tat-tmiem għat-traspożizzjoni timplika l-perjodu ta' implimentazzjoni qasir ħafna ta' inqas minn sentejn. Dan il-perjodu huwa qasir wisq biex jinċentiva biżżejjed id-domanda għal vetturi tqal ġodda b'emissjonijiet żero. Għalhekk, jenħtieġ li dik id-data tat-tmiem tiġi posposta sabiex jinħolqu l-kundizzjonijiet it-tajba għall-użu usa' ta' vetturi b'emissjonijiet żero.

(4) Il-varjazzjoni tat-tariffi għall-użu tat-triq taffettwa d-deċiżjonijiet ta' investiment tal-operaturi tat-trasport li jakkwistaw vettura ġdida. Għalhekk għandha effett fuq in-naħa tad-domanda tas-suq għal vetturi tqal ġodda. Il-manifatturi tal-vetturi tqal jikkostitwixxu n-naħa tal-provvista tal-istess suq. Dawn għandhom mira ta' tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2 ta' 43 % sal-2030, kif stabbilit fir-Regolament (UE) 2019/1242 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill [41]. Filwaqt li l-vetturi konvenzjonali effiċjenti jikkontribwixxu wkoll għall-kisba ta' din il-mira, huwa meħtieġ l-użu usa' ta' vetturi b'emissjonijiet żero sabiex din tintlaħaq. L-ewwel sena meta l-manifatturi jridu jilħqu dik il-mira hija l-perjodu ta' rapportar 2030, bi skadenza tat-30 ta' Ġunju 2031.

(5) Biex jiġi żgurat qafas legali ċar u koerenti u biex il-kumpaniji tal-Unjoni fis-settur awtomobilistiku jiġu appoġġati fil-kisba tal-miri tagħhom għat-tnaqqis tal-emissjonijiet tas-CO_2, jenħtieġ li jiġi allinjat iż-żmien tal-miżuri fuq in-naħa tad-domanda u tal-provvista tas-suq tal-vetturi tqal. Għalhekk, id-data tat-tmiem sa meta jkun possibbli għall-Istati Membri li japplikaw rati mnaqqsa b'mod sinifikanti ta' tariffi għall-infrastruttura jew għall-utenti jew li jeżentaw vetturi b'emissjonijiet żero minn tali tariffi jenħtieġ li tiġi posposta sat-30 ta' Ġunju 2031.

(6) In-natura fakultattiva tad-dispożizzjoni emendata tfisser li l-Istati Membri mhumiex obbligati jittrasponu din id-Direttiva. Madankollu, jenħtieġ li jinfurmaw minnufih lill-Kummissjoni jekk jużaw l-opzjoni li jagħtu lil vetturi b'emissjonijiet żero rati mnaqqsa b'mod sinifikanti ta' tariffi għall-infrastruttura u għall-utent jew eżenzjonijiet biex iħallsuhom wara l-31 ta' Diċembru 2025,

---

[41] Ir-Regolament (UE) 2019/1242 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Ġunju 2019 li jistabbilixxi standards tal-prestazzjoni tal-emissjonijiet tas-CO_2 għall-vetturi tqal ġodda u li jemenda r-Regolamenti (KE) Nru 595/2009 u (UE) 2018/956 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill u d-Direttiva tal-Kunsill 96/53/KE (ĠU L 198, 25.7.2019, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).

ADOTTAW DIN ID-DIRETTIVA:

Artikolu 1

Fl-Artikolu 7ga (1), il-ħames subparagrafu, tad-Direttiva 1999/62/KE, id-data "31 ta' Diċembru 2025" hija sostitwita bi "30 ta' Ġunju 2031", u d-data "1 ta' Jannar 2026" hija sostitwita bi "1 ta' Lulju 2031".

Artikolu 2

L-Istati Membri għandhom minnufih jgħarrfu lill-Kummissjoni bil-miżuri meħuda skont din id-Direttiva.

Artikolu 3

Din id-Direttiva għandha tidħol fis-seħħ fl-għoxrin jum wara dak tal-pubblikazzjoni tagħha f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea*.

Artikolu 4

Din id-Direttiva hija indirizzata lill-Istati Membri.

Magħmul fi Brussell,

Għall-Parlament Ewropew *Il-President*	*Għall-Kunsill* *Il-President*