Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/2220

2.10.2024

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2024/2220 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 26ης Ιουλίου 2024

για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου βαρέων μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος και για την έγκριση τύπου των συστημάτων αυτών ως χωριστών τεχνικών μονάδων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος ΙΙ του εν λόγω κανονισμού

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2019, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά όσον αφορά τη γενική τους ασφάλεια και την προστασία των επιβατών των οχημάτων και του ευάλωτου χρήστη της οδού, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 78/2009, (ΕΚ) αριθ. 79/2009 και (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 631/2009, (ΕΕ) αριθ. 406/2010, (ΕΕ) αριθ. 672/2010, (ΕΕ) αριθ. 1003/2010, (ΕΕ) αριθ. 1005/2010, (ΕΕ) αριθ. 1008/2010, (ΕΕ) αριθ. 1009/2010, (ΕΕ) αριθ. 19/2011, (ΕΕ) αριθ. 109/2011, (ΕΕ) αριθ. 458/2011, (ΕΕ) αριθ. 65/2012, (ΕΕ) αριθ. 130/2012, (ΕΕ) αριθ. 347/2012, (ΕΕ) αριθ. 351/2012, (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 και (ΕΕ) 2015/166 της Επιτροπής ([1]), και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 6 και το άρθρο 6 παράγραφος 6,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 θεσπίζει γενική υποχρέωση για τα μηχανοκίνητα οχήματα να είναι εξοπλισμένα με ορισμένα προηγμένα συστήματα οχημάτων. Στο παράρτημα ΙΙ του εν λόγω κανονισμού θα πρέπει να παρατίθενται απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος και για την έγκριση τύπου των εν λόγω συστημάτων ως χωριστών τεχνικών μονάδων. Είναι αναγκαίο να συμπληρωθούν οι απαιτήσεις αυτές με τη θέσπιση λεπτομερών εναρμονισμένων κανόνων σχετικά με τις ειδικές διαδικασίες δοκιμής και τις τεχνικές απαιτήσεις για την εν λόγω έγκριση τύπου.

(2) Οι τεχνικές απαιτήσεις και οι διαδικασίες δοκιμής που καθορίζονται στον παρόντα κανονισμό αφορούν τα μηχανοκίνητα οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3, σύμφωνα με τις εφαρμοστέες ημερομηνίες για την άρνηση χορήγησης έγκρισης τύπου της ΕΕ αναφορικά με τις εν λόγω κατηγορίες μηχανοκίνητων που καθορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/2144.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 3 σημείο 13) του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144, το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος είναι ένα σύστημα που έχει σχεδιαστεί αποκλειστικά για να καταγράφει και να αποθηκεύει σημαντικές παραμέτρους και πληροφορίες που σχετίζονται με τη σύγκρουση, λίγο πριν, κατά τη διάρκεια και αμέσως μετά τη σύγκρουση, με σκοπό τη συγκέντρωση ακριβέστερων και εμπεριστατωμένων δεδομένων σχετικών με ατυχήματα που επιτρέπουν στα κράτη μέλη να διενεργούν ανάλυση οδικής ασφάλειας και να αξιολογούν την αποτελεσματικότητα συγκεκριμένων μέτρων.

(4) Οι διαδικασίες δοκιμής και οι λεπτομερείς τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου των τύπων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος υπόκεινται στις διατάξεις του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 169 ([2]). Ως εκ τούτου, ο εν λόγω κανονισμός του ΟΗΕ θα πρέπει να προστεθεί στον κατάλογο των εφαρμοστέων απαιτήσεων που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144.

(5) Ο κανονισμός αριθ. 169 του ΟΗΕ περιλαμβάνει τις απαιτήσεις σχετικά με τα στοιχεία δεδομένων που πρέπει να καταγράφουν τα συστήματα δεδομένων συμβάντος, τον μορφότυπο των εν λόγω δεδομένων, τις απαιτήσεις για τη συλλογή, την καταγραφή και την επί του οχήματος αποθήκευση των δεδομένων, καθώς και τις απαιτήσεις σχετικά με την επιβιωσιμότητα.

([1]) ΕΕ L 325 της 16.12.2019, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.
([2]) ΕΕ L, 2024/1218, 23.5.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1218/oj.

(6) Για να διασφαλιστεί ότι οι κατασκευαστές οχημάτων λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα για να διασφαλίσουν την προστασία των δεδομένων του συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος από παραποίηση και τη διαθεσιμότητα των δεδομένων του συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος μέσω της τυποποιημένης διεπαφής, και για να καταστεί δυνατή η ανωνυμοποίηση των εν λόγω δεδομένων, οι εν λόγω απαιτήσεις θα πρέπει να συμπληρωθούν με πρόσθετες απαιτήσεις για την ανάκτηση δεδομένων, την προστασία της ιδιωτικής ζωής και την ασφάλεια των δεδομένων.

(7) Για να διασφαλιστεί ότι τα δεδομένα που καταγράφονται από τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος παραμένουν ανώνυμα, οι κατασκευαστές θα πρέπει να υποχρεούνται να λαμβάνουν τα κατάλληλα μέτρα ώστε τα εν λόγω δεδομένα να μην αναφέρονται ή ανακτώνται μαζί με τυχόν πληροφορίες που αφορούν φυσικό πρόσωπο.

(8) Έως ότου τεθούν σε εφαρμογή τυποποιημένα πρωτόκολλα επικοινωνίας για την πρόσβαση και την ανάκτηση δεδομένων συμβάντων, οι κατασκευαστές οχημάτων θα πρέπει, μέσω κατ' εξουσιοδότηση πράξης της Επιτροπής, να παρέχουν πληροφορίες στα ενδιαφερόμενα μέρη σχετικά με τον τρόπο πρόσβασης, ανάκτησης και ερμηνείας των δεδομένων στο σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος.

(9) Η ορθή λειτουργία των συστημάτων καταγραφής δεδομένων συμβάντος καθώς και η ορθή λειτουργικότητα και η ακεραιότητα του λογισμικού τους θα πρέπει να επαληθεύονται με περιοδικούς τεχνικούς ελέγχους των οχημάτων.

(10) Ο πίνακας που περιέχει τον κατάλογο των απαιτήσεων στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 δεν περιέχει καμία παραπομπή σε κανονιστικές πράξεις όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος για τις κατηγορίες M_2, M_3, N_2 και N_3. Ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να εισαχθεί στο εν λόγω παράρτημα παραπομπή στον παρόντα κανονισμό και στον κανονισμό αριθ. 169 του ΟΗΕ.

(11) Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΕ) 2019/2144 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(12) Οι διατάξεις του παρόντος κανονισμού είναι αλληλένδετες, καθώς οι εν λόγω διατάξεις θεσπίζουν κανόνες σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος, καθώς και για την έγκριση τύπου συσκευών καταγραφής δεδομένων συμβάντος ως χωριστής τεχνικής μονάδας. Ως αποτέλεσμα των κανόνων που θεσπίζονται στον παρόντα κανονισμό, είναι αναγκαίο να προστεθεί στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 παραπομπή στον παρόντα κανονισμό και στον κανονισμό αριθ. 169 του ΟΗΕ. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να θεσπιστούν οι εν λόγω διατάξεις σε ενιαίο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό.

(13) Δεδομένου ότι οι απαιτήσεις του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος για οχήματα των κατηγοριών M_2, M_3, N_2 και N_3 πρέπει να εφαρμόζονται από τις 7 Ιανουαρίου 2026, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να εφαρμόζεται από την ίδια ημερομηνία,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Πεδίο εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις κατηγορίες οχημάτων M_2, M_3, N_2 και N_3, όπως ορίζονται στο άρθρο 4 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([3]).

Άρθρο 2

Εφαρμοστέες τεχνικές απαιτήσεις

1. Το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος ενός οχήματος συμμορφώνεται με τις τεχνικές απαιτήσεις:

α) του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 169, και

β) των άρθρων 3, 4 και 5 του παρόντος κανονισμού.

([3]) Κανονισμός (ΕΕ) 2018/858 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2018, για την έγκριση και την εποπτεία της αγοράς μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά, για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 715/2007 και (ΕΚ) αριθ. 595/2009 και για την κατάργηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ (ΕΕ L 151 της 14.6.2018, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858/oj).

2. Η έγκριση τύπου ενός συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος ως χωριστής τεχνικής μονάδας υπόκειται στη συμμόρφωση της χωριστής τεχνικής μονάδας με τις ίδιες απαιτήσεις με εκείνες που ορίζονται στις παραγράφους 5.3 (εισαγωγική παράγραφος), 5.3.3, 5.3.4, 5.3.5 και 5.5 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 169.

3. Όταν το μηχανοκίνητο όχημα είναι εξοπλισμένο με σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος που έχει λάβει έγκριση τύπου ως χωριστή τεχνική μονάδα, το όχημα και το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου. Ωστόσο, όσον αφορά την παράγραφο 5 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 169, αυτά συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις που ορίζονται στις παραγράφους 5.1, 5.2, 5.3.1, 5.3.2 και 5.4 του εν λόγω κανονισμού.

Άρθρο 3

Ασφάλεια των δεδομένων

1. Τα σχετικά με τη σύγκρουση δεδομένα τα οποία καταγράφει και αποθηκεύει το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος προστατεύονται από παραποίηση μέσω της συμμόρφωσης με τις σχετικές τεχνικές απαιτήσεις και τις μεταβατικές διατάξεις του κανονισμού αριθ. 155 του ΟΗΕ ([4]), της αρχικής σειράς ή οποιασδήποτε μεταγενέστερης σειράς τροποποιήσεών του.

2. Οι επικαιροποιήσεις λογισμικού που πραγματοποιούνται στο σύστημα δεδομένων συμβάντος προστατεύονται ώστε να αποτρέπονται εύλογα η παραβίασή τους και οι μη έγκυρες επικαιροποιήσεις.

Άρθρο 4

Ανάκτηση δεδομένων

1. Τα σχετικά με τη σύγκρουση δεδομένα που καταγράφονται από τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος καθίστανται διαθέσιμα για ανάκτηση μέσω της θύρας σειριακών δεδομένων επί του τυποποιημένου συνδέσμου ζεύξης δεδομένων που αναφέρεται στο σημείο 2.9 του παραρτήματος Χ του κανονισμού (ΕΕ) 2018/858. Όταν η θύρα σειριακών δεδομένων δεν είναι πλέον λειτουργική μετά από σύγκρουση, τα δεδομένα ανακτώνται μέσω άμεσης σύνδεσης με το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος.

2. Ο κατασκευαστής του οχήματος παρέχει στην αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή και, κατόπιν αιτήματος της αρχής έγκρισης τύπου, σε κάθε ενδιαφερόμενο κατασκευαστή ή επισκευαστή κατασκευαστικών στοιχείων, διαγνωστικών εργαλείων ή εξοπλισμού δοκιμών πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο πρόσβασης στα δεδομένα συμβάντος καθώς και ανάκτησης και ερμηνείας αυτών.

3. Τα οχήματα και οι συσκευές καταγραφής δεδομένων συμβάντος σχεδιάζονται κατά τρόπο που επιτρέπει σε ένα εργαλείο ανάκτησης δεδομένων να παράγει αναφορές συμβάντων που περιέχουν τα ακόλουθα στοιχεία δεδομένων:

α) καθένα από τα υποχρεωτικά στοιχεία δεδομένων, όπως απαιτείται βάσει του κανονισμού αριθ. 169 του ΟΗΕ·

β) τον ακριβή τύπο, την παραλλαγή και την έκδοση του οχήματος (συμπεριλαμβανομένων των εγκατεστημένων ενεργών συστημάτων ασφάλειας και αποφυγής ατυχημάτων) του οχήματος που διαθέτει σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος.

Ο κατασκευαστής αποδεικνύει ότι τα δεδομένα που αναφέρονται στο στοιχείο β) ανωτέρω είναι διαθέσιμα μετά από πρόσκρουση που αναφέρεται στην παράγραφο 5.4.1 του κανονισμού του ΟΗΕ αριθ. 169.

4. Τα δεδομένα που καταγράφονται από το σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος δεν είναι διαθέσιμα για ανάκτηση μέσω διεπαφών προσβάσιμων χωρίς να απαιτείται το ξεκλείδωμα του οχήματος ή η χρήση εργαλείων, ή μέσω διεπαφών οχημάτων για ασύρματες συνδέσεις.

5. Τα δεδομένα του συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος που διατίθενται σύμφωνα με την παράγραφο 1:

α) διατίθενται σε μηχαναγνώσιμο μορφότυπο·

β) δεν περιλαμβάνουν ούτε διατίθενται μαζί με πληροφορίες που επιτρέπουν τη συσχέτιση των εν λόγω δεδομένων με φυσικό πρόσωπο.

([4]) Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 155 — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση οχημάτων όσον αφορά την κυβερνοασφάλεια και το σύστημα διαχείρισης της κυβερνοασφάλειας [2021/387] (ΕΕ L 82 της 9.3.2021, σ. 30, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2021/387/oj).

Άρθρο 5

Διατάξεις για τον τεχνικό έλεγχο

Για τους σκοπούς του περιοδικού τεχνικού ελέγχου των οχημάτων, είναι δυνατόν να επαληθεύονται τα ακόλουθα χαρακτηριστικά του συστήματος καταγραφής δεδομένων συμβάντος:

(1) η ορθή λειτουργία του συστήματος, μέσω οπτικής παρατήρησης της κατάστασης του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας μετά την ενεργοποίηση του γενικού διακόπτη του οχήματος και μετά από οποιονδήποτε έλεγχο λαμπτήρων. Όταν το προειδοποιητικό σήμα αστοχίας εμφανίζεται σε κοινό χώρο (χώρος στον οποίο μπορούν να απεικονίζονται δύο ή περισσότερες ενημερωτικές λειτουργίες/σύμβολα, αλλά όχι ταυτόχρονα), πρέπει πρώτα να ελέγχεται ότι ο κοινός χώρος είναι λειτουργικός πριν από τον έλεγχο κατάστασης του προειδοποιητικού σήματος αστοχίας·

(2) την ορθή λειτουργικότητά του και την ακεραιότητα του λογισμικού, με τη χρήση ηλεκτρονικής διεπαφής οχήματος, όπως αυτή που ορίζεται στο τμήμα Ι σημείο 14 του παραρτήματος ΙΙΙ της οδηγίας 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]), εφόσον το επιτρέπουν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του οχήματος και διατίθενται τα απαραίτητα δεδομένα. Οι κατασκευαστές εξασφαλίζουν ότι οι τεχνικές πληροφορίες για τη χρήση της ηλεκτρονικής διεπαφής οχημάτων καθίστανται διαθέσιμες σύμφωνα με το άρθρο 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/621 της Επιτροπής ([6]).

Άρθρο 6

Τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 7

Έναρξη ισχύος και ημερομηνία εφαρμογής

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 7 Ιανουαρίου 2026.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 26 Ιουλίου 2024.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Οδηγία 2014/45/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για τον περιοδικό τεχνικό έλεγχο των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους και για την κατάργηση της οδηγίας 2009/40/ΕΚ (ΕΕ L 127 της 29.4.2014, σ. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj).

([6]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) 2019/621 της Επιτροπής, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τις τεχνικές πληροφορίες που είναι αναγκαίες για τον τεχνικό έλεγχο των σημείων που πρέπει να ελέγχονται, τη χρήση των συνιστώμενων μεθόδων ελέγχου, και για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων όσον αφορά τον μορφότυπο των δεδομένων και τις διαδικασίες πρόσβασης στις σχετικές τεχνικές πληροφορίες (ΕΕ L 108 της 23.4.2019, σ. 5, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/621/oj).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τροποποιηση του Κανονισμου (ΕΕ) 2019/2144

Στο παράρτημα II, στο μέρος E, η γραμμή για την απαίτηση E5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

Αντικείμενο	Κανονιστικές πράξεις	Επιπρόσθετες ειδικές τεχνικές διατάξεις	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4	ΧΤΜ	Κατασκευαστικό στοιχείο
«E5 Σύστημα καταγραφής δεδομένων συμβάντος	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/545 της Επιτροπής (*) Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 160		Β			Β							Β	
	Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2024/2220 (**) Κανονισμός του ΟΗΕ αριθ. 169			Δ	Δ		Δ	Δ					Δ	

(*) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2022/545 της Επιτροπής, της 26ης Ιανουαρίου 2022, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος και για την έγκριση τύπου των συστημάτων αυτών ως χωριστών τεχνικών μονάδων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L 107 της 6.4.2022, σ. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2022/545/oj).

(**) Κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2024/2220 της Επιτροπής, της 26ης Ιουλίου 2024, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΕ) 2019/2144 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, με τον καθορισμό λεπτομερών κανόνων σχετικά με τις συγκεκριμένες διαδικασίες δοκιμής και τεχνικές απαιτήσεις για την έγκριση τύπου βαρέων μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά τα συστήματα καταγραφής δεδομένων συμβάντος και για την έγκριση τύπου των συστημάτων αυτών ως χωριστών τεχνικών μονάδων, και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του εν λόγω κανονισμού (ΕΕ L, 2024/2220, 2.10.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2024/2220/oj).»