

# KOMISJA

## DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 stycznia 2005 r.

**w sprawie harmonizacji widma radiowego w paśmie 24 GHz dla celów tymczasowego użycia przez samochodowe urządzenia radarowe bliskiego zasięgu we Wspólnocie**

(notyfikowana jako dokument nr K(2005) 34)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/50/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając decyzję nr 676/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących polityki spektrum radiowego we Wspólnocie Europejskiej (decyzja o spektrum radiowym) <sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Komunikat Komisji do Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 2 czerwca 2003 r. w sprawie „Europejskiego programu działań na rzecz bezpieczeństwa na drodze – Zmniejszenie o połowę liczby ofiar wypadków drogowych w Unii Europejskiej do roku 2010: wspólna odpowiedzialność” <sup>(2)</sup> określa spójne podejście do bezpieczeństwa drogowego w Unii Europejskiej. Ponadto w komunikacie do Rady i Parlamentu Europejskiego z dnia 15 września 2003 r. zatytułowanym „Technologie informatyczne i telekomunikacyjne stosowane dla pojazdów bezpiecznych i inteligentnych” <sup>(3)</sup> Komisja wyraziła zamiar poprawy stanu bezpieczeństwa drogowego w Europie, co zostało określone mianem inicjatywy *e-Safety*. Poprawa taka może zostać osiągnięta poprzez wykorzystanie nowych technologii informacyjnych i telekomunikacyjnych oraz inteligentnych systemów bezpieczeństwa drogowego, takich jak samochodowe urządzenia radarowe bliskiego zasięgu. We wnioskach Rady na temat bezpieczeństwa drogowego z dnia 5 grudnia 2003 r. <sup>(4)</sup> Rada wezwała także do poprawy bezpieczeństwa pojazdów poprzez promocję nowych technologii, takich jak bezpieczeństwo elektroniczne.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 108 z 24.4.2002, str. 1.

<sup>(2)</sup> COM(2003) 311.

<sup>(3)</sup> COM(2003) 542.

<sup>(4)</sup> Wnioski Rady Unii Europejskiej na temat bezpieczeństwa drogowego, 15058/03 TRANS 307.

(2) Szybki i skoordynowany rozwój oraz wprowadzanie radarów samochodowych bliskiego zasięgu we Wspólnocie wymaga bezzwłocznego i stabilnego udostępnienia, dla tego zastosowania, zharmonizowanego pasma częstotliwości radiowych, tak aby stworzyć niezbędne warunki pewności dla producentów do dokonywania niezbędnych inwestycji.

(3) Mając na względzie taką harmonizację, zgodnie z art. 4 ust. 2 decyzji 676/2002/WE, dnia 5 sierpnia 2003 r. Komisja udzieliła Europejskiej Konferencji Administracji Poczтовых i Telekomunikacyjnych (CEPT) mandatu na zharmonizowanie widma radiowego oraz umożliwienie skoordynowanego wprowadzenia samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu.

(4) W następstwie udzielenia wyżej wspomnianego mandatu CEPT wskazała pasmo 79 GHz jako najbardziej odpowiednie dla długotrwałego rozwoju i wprowadzenia radarów samochodowych bliskiego zasięgu, z terminem realizacji działań najpóźniej do stycznia 2005 r. Komisja przyjęła w związku z tym decyzję 2004/545/WE z dnia 8 lipca 2004 r. w sprawie harmonizacji widma radiowego w paśmie 79 GHz do zastosowania we Wspólnocie w samochodowych urządzeniach radarowych bliskiego zasięgu <sup>(5)</sup>.

(5) Jednak technologia samochodowego radaru bliskiego zasięgu 79 GHz jest wciąż w fazie opracowania i nie jest natychmiast dostępna w korzystnej cenie, choć uznaje się, że przemysł będzie promował rozwój tej technologii, tak aby stała się ona osiągalna w jak najkrótszym czasie.

<sup>(5)</sup> Dz.U. L 241 z 13.7.2004, str. 66.

- (6) W swoim raporcie z dnia 9 lipca 2004 r. do Komisji Europejskiej w ramach mandatu z 5 sierpnia 2003 r. CEPT określiła pasmo 24 GHz jako rozwiązanie tymczasowe umożliwiające wcześniejsze wprowadzenie we Wspólnocie radaru samochodowego bliskiego zasięgu spełniającego cele inicjatywy *e-Safety*, ponieważ uznaje się, że technologia jest wystarczająco zaawansowana, aby mogła pracować w tym paśmie. W związku z tym Państwa Członkowskie powinny podjąć odpowiednie kroki, uwzględniając sytuację, jaka panuje u nich w zakresie krajowego widma radiowego, aby udostępnić w sposób zharmonizowany wystarczającą ilość widma radiowego w paśmie 24 GHz (21,65–26,65 GHz), jednocześnie chroniąc przed szkodliwymi zakłóceniami istniejące już służby funkcjonujące w tym paśmie.
- (7) Zgodnie z uwagą 5.340 Regulaminu Radiokomunikacyjnego Międzynarodowego Związku Telekomunikacyjnego (ITU), zabrania się wszelkich emisji w zakresie 23,6–24,0 GHz, w celu ochrony wykorzystywania tego zakresu przez służby pierwszej ważności: radioastronomicznej, satelitarnych badań Ziemi i badań kosmicznych biernych. Zakaz ten uzasadnia fakt, że nie można tolerować szkodliwych zakłóceń tych służb przez emisję w tym zakresie.
- (8) Zapis uwagi 5.340 podlega wprowadzeniu w poszczególnych krajach i można go zastosować w połączeniu z art. 4.4 Regulaminu Radiokomunikacyjnego, zgodnie z którym żadna częstotliwość nie może zostać przydzielona stacji z naruszeniem Regulaminu Radiokomunikacyjnego, z wyjątkiem wyraźnego przypadku, gdy stacja taka, wykorzystując tak przydzieloną częstotliwość, nie będzie powodowała szkodliwych zakłóceń stacji pracującej zgodnie z postanowieniami prawa ITU. Dlatego CEPT w swym raporcie do Komisji wskazała, że uwaga 5.340 nie zakazuje w sposób rygorystyczny korzystania przez administracje z zakresów będących przedmiotem uwagi, pod warunkiem że nie mają one wpływu na służby innych administracji i że nie próbują uzyskać międzynarodowego uznania takiego wykorzystania w ITU.
- (9) Zakres częstotliwości 23,6–24,0 GHz stanowi dla środowisk naukowych i meteorologicznych przedmiot szczególnego zainteresowania prowadzenia pomiarów zawartości pary wodnej niezbędnych przy pomiarach temperatury wykonywanych przez służbę satelitarnych badań Ziemi. Częstotliwość ta ma szczególnie duże znaczenie dla inicjatywy Globalny monitoring dla środowiska i bezpieczeństwa (Global Monitoring for Environment and Security) (GMES), której celem jest stworzenie europejskiego systemu ostrzegania. Zakres częstotliwości 22,21–24,00 GHz potrzebny jest również do pomiaru linii widmowych amoniaku i wody, jak i do obserwacji kontinuum w służbie radioastronomicznej.
- (10) Zakresy 21,2–23,6 GHz oraz 24,5–26,5 GHz są przeznaczane w Regulaminie Radiokomunikacyjnym ITU dla służby stałej na zasadzie pierwszej ważności i są ekstenzywnie wykorzystywane przez łącza stałe w celu spełnienia wymogów infrastrukturalnych, jakie stawiają sieci ruchome drugiej i trzeciej generacji i w celu rozwoju szerokopasmowych stałych sieci bezprzewodowych.
- (11) W oparciu o badania kompatybilności pomiędzy samochodowymi radarami bliskiego zasięgu a służbami stałymi, służbami satelitarnych badań Ziemi i służbami radioastronomicznymi, CEPT uznała, że niczym nieograniczony rozwój samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz spowoduje powstanie niedopuszczalnych szkodliwych zakłóceń w stosunku do istniejących aplikacji radiowych pracujących w tym paśmie. Biorąc pod uwagę Regulamin Radiokomunikacyjny ITU oraz znaczenie tych służb, samochodowy radar bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz może zostać wprowadzony jedynie pod warunkiem, że te służby pracujące w tym paśmie są dostatecznie chronione. W związku z tym, mimo że sygnał emitowany przez samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu jest skrajnie niski w większości pasma 24 GHz, ważne jest, aby wziąć pod uwagę skumulowany efekt spowodowany używaniem wielu urządzeń, z których każde oddzielnie może nie powodować szkodliwych zakłóceń.
- (12) Według CEPT, jeśli przekroczony zostanie pewien próg penetracji pojazdów wykorzystujących pasmo 24 GHz w urządzeniach radarowych bliskiego zasięgu, wówczas istniejące aplikacje pracujące w lub wokół pasma 24 GHz zagrożone byłyby wzrastającym poziomem szkodliwych zakłóceń. CEPT uznała w szczególności, że współużytkowanie częstotliwości pomiędzy służbami satelitarnych badań Ziemi a samochodowymi radarami bliskiego zasięgu jest możliwe tylko tymczasowo, przy założeniu, że udział procentowy pojazdów wyposażonych w samochodowy radar bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz byłby ograniczony do 7,0 % na każdym z rynków krajowych. Chociaż wartość ta została obliczona na podstawie pikseli satelity badania Ziemi, jako odnośnika w stosunku do tak skalkulowanego progu używa się rynków krajowych, ponieważ jest to jeden z najskuteczniejszych sposobów przeprowadzenia tego typu monitoringu.
- (13) Poza tym, w raporcie CEPT wyciągnięto wniosek, że dla spełnienia wymagań ochronnych służb stałych, współużytkowanie pasma z samochodowymi radarami bliskiego zasięgu możliwe jest wyłącznie tymczasowo przy założeniu, że udział procentowy pojazdów wyposażonych w samochodowy radar bliskiego zasięgu w obszarze widzialności odbiorników służby stałej nie może przekroczyć 10 %.
- (14) Na podstawie prac prowadzonych przez CEPT zakłada się, że inni użytkownicy tego pasma nie powinni odczuwać szkodliwych zakłóceń w przypadku, gdy całkowita liczba pojazdów zarejestrowanych, ułożonych na rynku lub oddawanych do eksploatacji, wyposażonych w samochodowy radar bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz nie przekroczy poziomu 7 % ogółu pojazdów używanych w każdym z Państw Członkowskich.
- (15) Aktualne prognozy nie zakładają, aby przed datą odniesienia wyznaczoną na 30 czerwca 2013 r. próg ten został osiągnięty.

- (16) Kilka Państw Członkowskich wykorzystuje również pasmo 24 GHz do radarowej kontroli prędkości, co przyczynia się do bezpieczeństwa na drogach. W wyniku badań kompatybilnościowych samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu przeprowadzonych na szeregu takich urządzeń pracujących w Europie, CEPT uznał, że kompatybilność jest zachowana pod pewnymi warunkami, głównie poprzez oddalenie środkowych częstotliwości tych dwóch systemów o co najmniej 25 MHz, oraz że ryzyko szkodliwych zakłóceń jest niskie i nie spowoduje fałszywych pomiarów prędkości. Producenci pojazdów używających samochodowych systemów radarowych bliskiego zasięgu również zobowiązali się do kontynuacji podejmowania odpowiednich kroków dla zapewnienia, żeby ryzyko zakłóceń radarowych mierników prędkości było minimalne. Wiarygodność urządzeń do radarowego pomiaru prędkości nie będzie więc narażona w jakimkolwiek znaczącym stopniu poprzez działanie samochodowych radarów bliskiego zasięgu.
- (17) Kilka Państw Członkowskich będzie w przyszłości wykorzystywać zakres 21,4–22,0 GHz dla satelitarnej służby radiodyfuzyjnej w kierunku kosmos-Ziemia. W wyniku badań kompatybilnościowych, narodowe administracje tych krajów uznały, że nie występują problemy związane z kompatybilnością, jeśli emisje samochodowych radarów bliskiego zasięgu będą ograniczone do nie więcej niż –61,3 dBm/MHz dla częstotliwości poniżej 22 GHz.
- (18) Powyższe założenia i środki zapobiegawcze muszą podlegać na bieżąco przeglądowi Komisji dokonywanemu w sposób obiektywny i proporcjonalny przy pomocy Państw Członkowskich, w celu dokonania oceny, w oparciu o konkretne dowody, czy próg wynoszący 7 % zostanie na którymś z rynków krajowych przekroczony przed datą odniesienia, czy w krótkim okresie czasu innych użytkowników tego pasma dotknęły lub mogą ewentualnie dotknąć szkodliwe zakłócenia wskutek przekroczenia progu 7 % na którymś z rynków krajowych lub czy inni użytkownicy zostali dotknięci szkodliwymi zakłóceniami występującymi nawet poniżej tego progu.
- (19) Dlatego, w wyniku informacji dostępnych w ramach procesu przeglądu, konieczne może okazać się wprowadzenie zmian do obecnej decyzji, w szczególności dla zapewnienia, że inni użytkownicy pasma nie będą narażeni na szkodliwe zakłócenia.
- (20) Nie można zatem oczekiwać, że jeśli któreś z powyższych założeń w jakimś momencie okaże się niesłuszne, to pasmo 24 GHz będzie nadal dostępne dla samochodowych radarów bliskiego zasięgu aż do daty odniesienia.
- (21) Państwa Członkowskie, w celu ułatwienia i zwiększenia efektywności monitoringu wykorzystania pasma 24 GHz oraz procesu przeglądu, mogą zdecydować o tym, że producenci i importerzy będą zmuszeni przedstawiać szerszy zakres informacji wymaganych w związku z tym procesem.
- (22) Jak informuje CEPT, współużytkowanie częstotliwości w zakresie 22,21–24,00 GHz przez samochodowe radary bliskiego zasięgu i służbę radioastronomiczną mogłoby prowadzić do powstania szkodliwych zakłóceń tej służby, gdyby pojazdy wyposażone w urządzenia radarowe bliskiego zasięgu miały prawo poruszać się bez ograniczeń w obrębie pewnej odległości od każdej stacji radioastronomicznej. Dlatego mając na uwadze wymogi dyrektywy 1999/5/WE stanowiącej, że urządzenia radiowe muszą być skonstruowane w taki sposób, aby unikać powstawania szkodliwych zakłóceń, samochodowe systemy radarowe bliskiego zasięgu, pracujące w zakresach używanych przez radioastronomię w zakresie 22,21–24,00 GHz, powinny w trakcie poruszania się po takich obszarach być wyłączone. Administracja krajowa powinna wyznaczyć właściwe stacje radioastronomiczne i związane z nimi strefy zamknięte i to uzasadnić.
- (23) Aby takie wyłączenie przebiegało w sposób skuteczny i niezawodny, najlepszy jest sposób automatyczny. Jednak aby pozwolić na szybkie wdrożenie samochodowego radaru bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz, można zezwolić na użycie ograniczonej liczby nadajników wyłączanych w trybie manualnym, jako że z tak ograniczonym zastosowaniem prawdopodobieństwo powodowania szkodliwych zakłóceń służby radioastronomicznej pozostaje niskie.
- (24) Tymczasowe wprowadzenie samochodowego radaru bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz ma charakter wyjątkowy i nie należy uważać tego za precedens do ewentualnego wprowadzenia innych zastosowań w pasmach, w których stosowana jest uwaga 5.340 Regulaminu Radiokomunikacyjnego ITU, niezależnie od tego, czy dotyczy to wykorzystania tymczasowego czy stałego. Poza tym samochodowego radaru bliskiego zasięgu nie można traktować jak służby związanej z bezpieczeństwem życia w znaczeniu Regulaminu Radiokomunikacyjnego ITU i musi on działać na zasadzie niepowodowania zakłóceń oraz braku ochrony przed zakłóceniami. Ponadto samochodowy radar bliskiego zasięgu nie powinien ograniczać przyszłego rozwoju zastosowań, które są chronione uwagą 5.340, wykorzystujących pasmo 24 GHz.
- (25) Wprowadzenie na rynek i do eksploatacji samochodowego urządzenia radarowego bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz jako urządzenia samodzielnego lub montowanego w pojazdach już używanych na rynku stałoby w sprzeczności z celem, jakim jest uniknięcie szkodliwych zakłóceń istniejących już zastosowań radiowych funkcjonujących w tym paśmie, jako że mogłoby to prowadzić do niekontrolowanego rozprzestrzeniania się takich urządzeń. W przeciwieństwie do tego, łatwiejsze powinno stać się kontrolowanie stosowania samochodowego radaru bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz, jeśli ten działałby wyłącznie w ramach kompleksowej integracji układu elektrycznego, konstrukcji pojazdu i jego pakietu oprogramowania oraz był oryginalnie montowany w nowym pojeździe lub w ramach wymiany już zamontowanego oryginalnie w pojeździe samochodowego urządzenia radarowego bliskiego zasięgu.

- (26) Niniejszą decyzję stosuje się, mając na względzie i nie stosując odstępstw od dyrektywy Rady 70/156/EWG z dnia 6 lutego 1970 r. w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyrządów<sup>(1)</sup> oraz dyrektywy 1999/5/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 marca 1999 r. w sprawie urządzeń radiowych i końcowych urządzeń telekomunikacyjnych oraz wzajemnego uznawania ich zgodności<sup>(2)</sup>.
- (27) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Widma Radiowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Celem niniejszej decyzji jest harmonizacja warunków dostępności i skutecznego wykorzystania pasma 24 GHz dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu.

#### Artykuł 2

Do celów niniejszej decyzji mają zastosowanie następujące definicje:

- 1) „widmo radiowe w paśmie 24 GHz” oznacza częstotliwość 24,15 +/- 2,50 GHz;
- 2) „samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu” oznacza urządzenie spełniające w pojazdach samochodowych funkcje radaru, którego przeznaczeniem jest unikanie kolizji i podniesienie bezpieczeństwa ruchu;
- 3) „samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu oddane do eksploatacji we Wspólnocie” oznacza samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu zainstalowane oryginalnie lub wymienione w miejsce zainstalowanego w pojeździe, który zostanie lub został zarejestrowany, wprowadzony na rynek lub oddany do eksploatacji we Wspólnocie;
- 4) „zasada niepowodowania zakłóceń oraz braku ochrony przed zakłóceniami” oznacza zakaz powodowania jakichkolwiek zakłóceń innych użytkowników pasma oraz że nie należy ubiegać się o ochronę przed zakłóceniami ze strony innych systemów lub operatorów działających w tym paśmie;
- 5) „data odniesienia” oznacza 30 czerwca 2013 r.;
- 6) „data przejściowa” oznacza 30 czerwca 2007 r.;
- 7) „pojazd” oznacza dowolny pojazd określony w art. 2 dyrektywy 70/156/WE;
- 8) „wyłączenie” oznacza zakończenie nadawania przez samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu;
- 9) „strefa zamknięta” oznacza obszar wokół stacji radioastronomicznej określony promieniem równym określonej odległości od tej stacji;

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 42 z 23.2.1970, str. 1. Dyrektywa ostatnio zmieniona dyrektywą Komisji 2004/104/WE (Dz.U. L 337 z 13.11.2004, str. 13).

<sup>(2)</sup> Dz.U. L 91 z 7.4.1999, str. 10. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, str. 1).

- 10) „cykl pracy” oznacza współczynnik czasu w dowolnym godzinowym przedziale, w którym urządzenie aktywnie nadaje.

#### Artykuł 3

Widmo radiowe w paśmie 24 GHz powinno być wyznaczone i udostępnione dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu oddanych do eksploatacji we Wspólnocie, spełniających warunki wyznaczone w art. 4 i 6, tak szybko, jak jest to możliwe i nie później niż dnia 1 lipca 2005 r., przy uwzględnieniu zasady niepowodowania zakłóceń oraz braku ochrony przed zakłóceniami.

Widmo radiowe w paśmie 24 GHz pozostaje dostępne do daty odniesienia, zgodnie z postanowieniami art. 5.

Po tym terminie widmo radiowe w paśmie 24 GHz nie będzie dostępne dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu montowanych we wszystkich pojazdach za wyjątkiem przypadku, w którym urządzenie takie zostało oryginalnie zamontowane lub stanowi wymianę urządzenia tak zainstalowanego, w pojeździe zarejestrowanym, wprowadzonym na rynek lub oddanym do eksploatacji na obszarze Wspólnoty przed tą datą.

#### Artykuł 4

Widmo radiowe w paśmie 24 GHz stanie się dostępne dla ultraszerokopasmowej części samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu o maksymalnej średniej gęstości mocy wynoszącej -41,3 dBm/MHz zastępczej mocy promieniowanej izotropowo (e.i.r.p.) i wartości szczytowej gęstości mocy o wartości 0 dBm/50MHz e.i.r.p., z wyłączeniem częstotliwości poniżej 22 GHz, gdzie maksymalną średnią gęstość mocy ogranicza się do -61,3 dBm/MHz e.i.r.p.

Widmo radiowe w zakresie 24,05–24,25 GHz zostaje wyznaczone dla trybu/komponentu emisji wąskopasmowej, który może składać się z niemodulowanej fali nośnej o maksymalnej mocy szczytowej 20 dBm e.i.r.p. i cyklu pracy ograniczonego do 10 % dla emisji szczytowych wyższych niż -10 dBm e.i.r.p.

Emisje w zakresie 23,6–24,0 GHz, które występują 30° lub więcej ponad płaszczyznę poziomą, zostaną stłumione o przynajmniej 25 dB dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu wprowadzonych na rynek przed rokiem 2010, a po tym terminie o przynajmniej 30 dB.

#### Artykuł 5

1. Stała dostępność widma radiowego w paśmie 24 GHz dla zastosowań samochodowego radaru bliskiego zasięgu będzie ściśle kontrolowana dla zapewnienia, że główna przesłanka udostępnienia tego pasma dla tego typu systemów pozostaje aktualna, czyli że nie są powodowane żadne szkodliwe zakłócenia dla innych użytkowników tego pasma, w szczególności poprzez zrealizowaną w odpowiedniej chwili weryfikację:

- a) całkowitej liczby pojazdów zarejestrowanych, wprowadzonych na rynek lub oddanych do eksploatacji i wyposażonych w samochodowy radar bliskiego zasięgu 24 GHz w każdym Państwie Członkowskim, dla sprawdzenia, czy liczba ta nie przekracza poziomu 7 % całkowitej liczby pojazdów używanych w każdym Państwie Członkowskim;
- b) tego, czy Państwa Członkowskie lub producenci i importerzy udostępnili Komisji odpowiednie informacje dotyczące liczby pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu 24 GHz, dla skutecznej kontroli używania pasma 24 GHz przez samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu;
- c) tego, czy używanie samochodowego radaru bliskiego zasięgu 24 GHz w ujęciu jednostkowym lub ogólnym nie powoduje lub nie będzie prawdopodobnie powodować w krótkim okresie czasu szkodliwych zakłóceń innych użytkowników pasma 24 GHz lub sąsiednich pasm, przynajmniej w jednym Państwie Członkowskim, i czy osiągnięto próg, o którym mowa w lit. a);
- d) tego, czy data odniesienia jest w dalszym ciągu właściwa.

2. Poza procesem przeglądu przewidzianym w ust. 1, nie później niż do 31 grudnia 2009 r., przeprowadzony zostanie przegląd podstawowy w celu zweryfikowania, czy początkowe założenia dotyczące eksploatacji samochodowego radaru bliskiego zasięgu w paśmie 24 GHz są nadal właściwe i czy rozwój technologii samochodowego radaru bliskiego zasięgu w paśmie 79 GHz posuwa się w kierunku zapewniającym to, że samochodowe radary bliskiego zasięgu działające w tym paśmie widma radiowego będą łatwo dostępne do 1 lipca 2013 r.

3. Przegląd podstawowy może zostać rozpoczęty na podstawie uzasadnionego wniosku wystosowanego przez członka Komitetu ds. Widma Radiowego lub z własnej inicjatywy Komisji.

4. Państwa Członkowskie pomogą Komisji w przeprowadzeniu przeglądu, o którym mowa w ust. 1 i 2, zapewniając, że zebrane zostaną i dostarczone Komisji w odpowiedni sposób niezbędne informacje, w szczególności te określone w Załączniku.

#### Artykuł 6

1. Samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu montowane w pojeździe działa tylko wtedy, gdy pojazd jest uruchomiony.

2. Samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu, oddane do eksploatacji we Wspólnocie, zapewni ochronę stacji radioastronomicznych działających w zakresie widma radiowego 22,21–24,00 GHz określonych w art. 7, poprzez automatyczne wyłączanie się w określonej strefie zamkniętej lub przy użyciu innej metody gwarantującej równoważną ochronę tych stacji bez interwencji kierowcy.

3. Bez uszczerbku dla ust. 2, dopuszczalne będzie manualne wyłączenie samochodowego urządzenia radarowego bliskiego zasięgu, oddanego do eksploatacji we Wspólnocie, działającego w paśmie 24 GHz, przed datą przejściową.

#### Artykuł 7

Każde Państwo Członkowskie wyznaczy odpowiednie krajowe stacje radioastronomiczne, które mają być chronione na jego terytorium zgodnie z art. 6 ust. 2 i charakterystykę stref zamkniętych dotyczących każdej stacji. Informacje te, wsparte właściwym uzasadnieniem, zgłoszone będą Komisji w ciągu sześciu miesięcy od momentu przyjęcia tej decyzji i opublikowania jej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

#### Artykuł 8

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 17 stycznia 2005 r.

W imieniu Komisji  
Viviane REDING  
Członek Komisji

## ZAŁĄCZNIK

**Informacje wymagane do monitorowania wykorzystania widma radiowego w paśmie 24 GHz przez samochodowe radary bliskiego zasięgu**

Niniejszy załącznik ustala dane wymagane do określenia stopnia penetracji rynku każdego Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej pojazdami samochodowymi wyposażonymi w radar bliskiego zasięgu zgodnie z art. 5. Dane te zostaną wykorzystane do obliczenia stosunku liczby pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu wykorzystujący pasmo 24 GHz do całkowitej ilości pojazdów używanych w każdym Państwie Członkowskim.

Co roku należy zebrać następujące dane:

- 1) liczbę pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu wykorzystujący pasmo 24 GHz, wyprodukowanych i/lub wprowadzonych na rynek i/lub zarejestrowanych po raz pierwszy w trakcie roku odniesienia we Wspólnocie;
- 2) liczbę pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu wykorzystujący pasmo 24 GHz przywiezionych spoza Wspólnoty w ciągu roku odniesienia;
- 3) całkowitą liczbę pojazdów w użyciu w roku odniesienia.

Wszystkim danym towarzyszyć będzie szacunkowy stopień niepewności związany z daną informacją.

Poza powyższym zakresem danych, w odpowiednim czasie udostępnione zostaną również inne istotne informacje, które pomogłyby Komisji w uzyskaniu pełnego obrazu sytuacji dotyczącej wykorzystania pasma 24 GHz przez samochodowe radary bliskiego zasięgu. Informacje takie obejmować będą:

- aktualne i przeszłe trendy rynkowe, zarówno na terytorium Wspólnoty, jak i poza nim,
- sprzedaż pozarynkową oraz montaż urządzeń w pojazdach już używanych,
- postęp, jaki dokonał się w technologiach i zastosowaniach alternatywnych, zwłaszcza w dziedzinie samochodowego radaru bliskiego zasięgu działającego w paśmie 79 GHz, zgodnie z decyzją 2004/545/WE.

---