

Dieses Dokument ist lediglich eine Dokumentationsquelle, für deren Richtigkeit die Organe der Gemeinschaften keine Gewähr übernehmen

► **B**

**ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION**

**vom 17. Januar 2005**

**zur Harmonisierung der befristeten Nutzung des Frequenzbands im Bereich um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft**

*(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2005) 34)*

**(Text von Bedeutung für den EWR)**

**(2005/50/EG)**

**(ABl. L 21 vom 25.1.2005, S. 15)**

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
► <b><u>M1</u></b>	Durchführungsbeschluss 2011/485/EU der Kommission vom 29. Juli 2011	L 198	71	30.7.2011



## ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 17. Januar 2005

### zur Harmonisierung der befristeten Nutzung des Frequenzbands im Bereich um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2005) 34)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2005/50/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

gestützt auf die Entscheidung Nr. 676/2002/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. März 2002 über einen Rechtsrahmen für die Funkfrequenzpolitik in der Europäischen Gemeinschaft (Frequenzentscheidung) <sup>(1)</sup>, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 3,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) In der Mitteilung der Kommission vom 2. Juni 2003 an den Rat und das Europäische Parlament über ein „Europäisches Aktionsprogramm für die Straßenverkehrssicherheit — Halbierung der Zahl der Unfallopfer im Straßenverkehr in der Europäischen Union bis 2010: eine gemeinsame Aufgabe“ <sup>(2)</sup> wird ein durchdachtes Gesamtkonzept für die Straßenverkehrssicherheit in der Europäischen Union dargelegt. Darüber hinaus äußerte die Kommission in ihrer Mitteilung an den Rat und das Europäische Parlament vom 15. September 2003 über „Informations- und Kommunikationstechnologien für sichere und intelligente Fahrzeuge“ <sup>(3)</sup> ihre Absicht, die Sicherheit im europäischen Straßenverkehr durch die Initiative *e-Safety* zu verbessern und dabei neue Informations- und Kommunikationstechnologien und intelligente Verkehrssicherheitssysteme wie z. B. Kfz-Kurzstreckenradargerät (SRR) einzusetzen. Am 5. Dezember 2003 forderte der Rat in seinen Schlussfolgerungen zur Verkehrssicherheit <sup>(4)</sup>, die Sicherheit von Fahrzeugen durch Förderung neuer Technologien wie elektronischer Sicherheitseinrichtungen zu verbessern.
- (2) Voraussetzung für die schnelle und koordinierte Entwicklung und Einführung des Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradars in der Gemeinschaft ist die zügige und verlässliche Bereitstellung eines harmonisierten Funkfrequenzbands für diese Anwendung in der Gemeinschaft, um in der Industrie das nötige Vertrauen für die erforderlichen Investitionen zu schaffen.
- (3) In diesem Zusammenhang erteilte die Kommission am 5. August 2003 der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Fernmeldewesen (CEPT) gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung 676/2002/EG den Auftrag, die Frequenznutzung zu harmonisieren und die koordinierte Einführung des Kfz-Kurzstreckenradars zu unterstützen.

<sup>(1)</sup> ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 1.

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

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

<sup>(4)</sup> Sicherheit im Straßenverkehr — Schlussfolgerungen des Rates der Europäischen Union, 15058/03 TRANS 307.

**▼B**

- (4) Aufgrund dieses Auftrags hat die CEPT festgestellt, dass sich das Frequenzband um 79 GHz am besten für die langfristige Entwicklung und Einführung des Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradars eignet und spätestens ab Januar 2005 zur Verfügung stehen sollte. Die Kommission erließ daraufhin ihre Entscheidung 2004/545/EG vom 8. Juli 2004 zur Harmonisierung der Frequenznutzung im Bereich 79 GHz für Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft <sup>(1)</sup>.
- (5) Die Kfz-Kurzstreckenradartechnik im 79-GHz-Band befindet sich jedoch noch in der Entwicklung und kann nicht sofort kostengünstig genutzt werden, wenngleich davon ausgegangen wird, dass die Industrie die Entwicklung dieser Technik vorantreiben wird, um sie so schnell wie möglich einsatzbereit zu machen.
- (6) Gemäß dem Auftrag vom 5. August 2003 nennt die CEPT in ihrem Bericht vom 9. Juli 2004 an die Europäische Kommission das 24-GHz-Band als vorübergehende Alternative für eine frühere Einführung des Kfz-Kurzstreckenradars in der Gemeinschaft, um die Ziele der Initiative *e-Safety* zu erreichen, da die Technik in diesem Frequenzband bereits als hinreichend ausgereift für den praktischen Betrieb gilt. Deshalb sollten die Mitgliedstaaten entsprechend der besonderen Situation bei ihrer nationalen Funkfrequenznutzung die erforderlichen Maßnahmen treffen, um ausreichende einheitliche Funkfrequenzen im 24-GHz-Band (21,65—26,65 GHz) bereitzustellen und gleichzeitig die vorhandenen Dienste in diesem Frequenzband vor schädlichen Störungen zu schützen.
- (7) Gemäß Fußnote 5.340 der ITU-Vollzugsordnung für den Funkdienst ist jede Sendung im Frequenzbereich 23,6—24,0 GHz verboten, weil diese Frequenzen vorrangig den Diensten der Funkastronomie, Satelliten-Erderkundung und passiven Raumforschung vorbehalten sind. Dieses Verbot ist dadurch gerechtfertigt, dass die funktechnische Störung dieser Dienste nicht zugelassen werden darf.
- (8) Die Fußnote 5.340 bedarf der Umsetzung in nationales Recht und kann in Zusammenhang mit Artikel 4.4 der Vollzugsordnung für den Funkdienst angewandt werden. Demnach dürfen einem Sender abweichend von der Vollzugsordnung nur dann Frequenzen zugewiesen werden, wenn ausdrücklich sichergestellt ist, dass ein solcher Sender durch die Nutzung der zugewiesenen Frequenz keine funktechnischen Störungen bei anderen, gemäß den ITU-Vorschriften betriebenen Sendern verursacht. Deshalb wies die CEPT in ihrem Bericht an die Kommission darauf hin, dass die Fußnote 5.340 den Regierungen die Nutzung von Frequenzen, die unter diese Fußnote fallen, nicht gänzlich verbietet, solange dadurch weder die Dienste anderer Regierungen beeinträchtigt werden, noch die internationale Anerkennung einer solchen Nutzung im Rahmen der ITU angestrebt wird.
- (9) Der Frequenzbereich 23,6—24,0 GHz ist für Wissenschaftler und Wetterdienste im Hinblick auf die Messung des Wasserdampfgehalts bei Temperaturmessungen für den Satelliten-Erderkundungsdienst von größtem Interesse. Diese Frequenz ist auch

<sup>(1)</sup> ABl. L 241 vom 13.7.2004, S. 66.

**▼ B**

besonders wichtig für Initiative „Globale Umwelt- und Sicherheitsüberwachung“ (GMES), deren Ziel der Aufbau eines einsatzbereiten europäischen Warnsystems ist. Der Frequenzbereich 22,21—24,00 GHz wird außerdem für die Messung der Spektrallinien von Ammoniak und Wasser sowie für Kontinuumsbeobachtungen in der Funkastronomie benötigt.

- (10) Die Frequenzbereiche 21,2—23,6 GHz und 24,5—26,5 GHz sind in der ITU-Vollzugsordnung für den Funkdienst hauptsächlich für den Festdienst ausgewiesen und werden intensiv für Festverbindungen zur Realisierung der Infrastruktur bestehender Mobilfunknetze der 2. und 3. Generation sowie für den Ausbau fester drahtloser Breitbandnetze genutzt.
  
- (11) Aufgrund von Untersuchungen über mögliche Störungen zwischen Kfz-Kurzstreckenradar und Festdiensten, Satelliten-Erderkundungsdiensten und Funkastronomiediensten kam die CEPT zu dem Schluss, dass eine unbeschränkte Einführung des Kfz-Kurzstreckenradars im 24-GHz-Band zu unzulässigen funktechnischen Störungen bei vorhandenen Funkanwendungen in diesem Frequenzband führen würde. In Anbetracht der ITU-Vollzugsordnung für den Funkdienst und der Bedeutung dieser Dienste darf die Einführung des Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradars im 24-GHz-Band nur erfolgen, wenn der ausreichende Schutz dieser Dienste sichergestellt ist. In diesem Zusammenhang ist zu beachten, dass zwar das von einem Kfz-Kurzstreckenradargerät ausgesandte Signal in den meisten 24-GHz-Frequenzen extrem niedrig ist, andererseits aber unbedingt die kumulative Wirkung berücksichtigt werden muss, wenn viele solche Geräte, die einzeln keine schädlichen Störungen verursachen würden, zusammentreffen.
  
- (12) Nach Ansicht der CEPT würden bestehende Anwendungen, die im oder um das 24-GHz-Band betrieben werden, zunehmend unter beträchtlichen funktechnischen Störungen leiden, sobald die Fahrzeuge mit Kfz-Kurzstreckenradar im 24-GHz-Band eine bestimmte Verdichtungsrate erreichen. Die CEPT schließt daraus insbesondere, dass eine gemeinsame Nutzung der Frequenzen durch Satelliten-Erderkundungsdienste und Kfz-Kurzstreckenradar nur befristet möglich ist, solange der Anteil der mit 24-GHz-Kurzstreckenradar ausgestatteten Fahrzeuge auf jedem nationalen Markt unter 7 % liegt. Dieser Prozentsatz wurde auf der Grundlage von EESS-Punkten berechnet, maßgebend für die Berechnung des Grenzwertes sind aber die nationalen Märkte, weil diese am einfachsten zu überwachen sind.
  
- (13) Ferner kommt die CEPT in ihrem Bericht zu dem Schluss, dass im Hinblick auf den Schutz des Festdienstbetriebs eine gemeinsame Frequenznutzung mit dem Kfz-Kurzstreckenradar nur befristet möglich ist, solange der Anteil der mit Kurzstreckenradar ausgestatteten Fahrzeuge in Sichtweite eines Festdienstempfängers unter 10 % liegt.

**▼B**

- (14) Auf der Grundlage der von der CEPT durchgeführten Arbeiten wird daher angenommen, dass schädliche Störungen anderer Frequenznutzer nicht auftreten dürften, solange die Gesamtzahl der zugelassenen, in Verkehr gebrachten oder in Dienst gestellten Kfz-Kurzstreckenradargeräte im 24-GHz-Band den Grenzwert von 7 % aller in jedem Mitgliedstaat im Verkehr befindlichen Fahrzeuge nicht übersteigt.
- (15) Gegenwärtig wird davon ausgegangen, dass dieser Grenzwert nicht vor dem Bezugstermin 30. Juni 2013 erreicht werden wird.
- (16) Mehrere Mitgliedstaaten nutzen das 24-GHz-Band auch für Radar-Geschwindigkeitskontrollen, die zur Erhöhung der Verkehrssicherheit beitragen. Aufgrund Kompatibilitätsuntersuchungen zwischen Kfz-Kurzstreckenradarsystemen und mehreren solcher Radare zur Geschwindigkeitskontrolle kam die CEPT zu dem Schluss, dass eine Verträglichkeit möglich ist unter bestimmten Bedingungen, insbesondere wenn eine Entkopplung der Zentralfrequenzen beider Systeme um mindestens 25 MHz vorgenommen wird, und dass das Risiko einer schädlichen Störeinwirkung gering ist und zu keinen Geschwindigkeitsfehlmessungen führt. Zudem haben sich die Kfz-Hersteller, deren Modelle Kurzstreckenradarsystem vorsehen, dazu verpflichtet, entsprechende Maßnahmen zu ergreifen, um das Interferenzrisiko gegenüber Geschwindigkeitsradaren minimal zu halten. Die Zuverlässigkeit der Geschwindigkeitsradare wird daher durch den Betrieb der Kfz-Kurzstreckenradarsysteme nicht nennenswert beeinträchtigt.
- (17) Einige Mitgliedstaaten werden den Frequenzbereich 21,4—22,0 GHz künftig für den Satellitenrundfunkdienst vom Weltraum zur Erde nutzen. Auf der Grundlage von Kompatibilitätsuntersuchungen sind die zuständigen nationalen Verwaltungen zu dem Schluss gelangt, dass keine Kompatibilitätsprobleme auftreten, wenn die Sendeleistung des Kfz-Kurzstreckenradars bei Frequenzen unter 22 GHz den Wert von  $-61,3$  dBm/MHz nicht übersteigt.
- (18) Die Kommission muss mit Unterstützung der Mitgliedstaaten die genannten Annahmen und Vorkehrungen laufend objektiv und angemessen überprüfen, damit anhand konkreter Daten festgestellt werden kann, ob der Grenzwert von 7 % auf einem nationalen Markt vor dem Bezugstermin überschritten wird, ob dadurch bei anderen Frequenznutzern schädliche Störungen verursacht werden oder in Kürze verursacht werden könnten und ob sogar unterhalb des Grenzwerts schädliche Störungen bei anderen Frequenznutzern auftreten.
- (19) Aufgrund der aus diesem Überprüfungsprozess hervorgehenden Informationen kann es daher nötig werden, diese Entscheidung zu ändern, um insbesondere sicherzustellen, dass keine funktchnischen Störungen bei anderen Nutzern des Frequenzbandes auftreten.

**▼B**

- (20) Folglich kann es keine Erwartungen geben, dass das 24-GHz-Band bis zum Bezugsstermin für das Kfz-Kurzstreckenradar zur Verfügung stehen wird, falls sich vorher herausstellt, dass eine oder mehrere der genannten Annahmen unzutreffend sind.
- (21) Um die Überwachung der Nutzung des 24-GHz-Bands und den Überprüfungsprozess zu erleichtern und effektiver zu machen, können sich die Mitgliedstaaten zur Beschaffung von Informationen für die Überprüfung direkt an die Hersteller und Einführer solchen Geräts wenden.
- (22) Nach dem CEPT-Bericht kann der Parallelbetrieb von Kfz-Kurzstreckenradar und Funkastronomiedienst im Frequenzbereich 22,21—24,00 GHz zu funktechnischen Störungen beim Funkastronomiedienst führen, wenn zugelassen wird, dass die mit Kurzstreckenradar ausgestatteten Fahrzeuge ungehindert in einem bestimmten Abstand zu einer Funkastronomiestation verkehren. Aus diesem Grund und angesichts der Richtlinie 1999/5/EG, der zufolge Funkanlagen so hergestellt werden müssen, dass keine funktechnischen Störungen auftreten, sollten Kfz-Kurzstreckenradarsysteme, die in dem für die Funkastronomie genutzten Frequenzbereich betrieben werden, bei der Annäherung an solche Zonen deaktiviert werden. Dazu müssen die nationalen Verwaltungen die Funkastronomiestationen bestimmen und entsprechende Sperrzonen festlegen und begründen.
- (23) Im Interesse der Wirksamkeit und Zuverlässigkeit sollte diese Deaktivierung automatisch erfolgen. Um jedoch eine frühzeitige Einführung des Kfz-Kurzstreckenradars im 24-GHz-Band zu ermöglichen, kann eine begrenzte Anzahl von Sendern mit manueller Deaktivierung zugelassen werden, weil bei einer derartig geringen Verbreitung die Wahrscheinlichkeit schädlicher Störungen des Funkastronomiedienstes gering sein dürfte.
- (24) Die befristete Einführung des Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradars im 24-GHz-Band stellt eine Ausnahme dar und darf nicht als Präzedenzfall für eine mögliche zeitweilige oder dauerhafte Einführung anderer Anwendungen in Frequenzbändern, die unter Fußnote 5.340 der ITU-Vollzugsordnung für den Funkdienst fallen, betrachtet werden. Darüber hinaus gilt das Kfz-Kurzstreckenradar nicht als sicherheitskritischer Dienst im Sinne der ITU-Vollzugsordnung für den Funkdienst und muss störungsfrei und ungeschützt betrieben werden. Außerdem darf die künftige Entwicklung der Nutzung des 24-GHz-Bands für Anwendungen, die unter den Schutz der Fußnote 5.340 fallen, durch das Kfz-Kurzstreckenradar nicht eingeschränkt werden.

**▼B**

- (25) Das Inverkehrbringen und der Betrieb von 24-GHz-Kfz-Kurzstreckenradargerät für eine fahrzeugunabhängige Verwendung oder den nachträglichen Einbau in bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge stünde im Widerspruch zum Ziel der Vermeidung funktechnischer Störungen bei vorhandenen Funkanwendungen in diesem Frequenzband, weil dies zu einer unkontrollierten Verbreitung solchen Geräts führen würde. Dagegen dürfte es leichter sein, die Nutzung von Kfz-Kurzstreckenradarsystemen im 24-GHz-Band zu kontrollieren, wenn diese ausschließlich als fester Bestandteil der komplexen Integration von elektrischen Schaltungen, Fahrzeugaufbau und Softwaresystem ab Werk in Neufahrzeuge oder als Ersatz für solche Original-Systeme eingebaut werden.
- (26) Diese Entscheidung gilt unter Beachtung und unbeschadet der Richtlinie 70/156/EWG des Rates vom 6. Februar 1970 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Betriebserlaubnis für Kraftfahrzeuge und Kraftfahrzeuganhänger<sup>(1)</sup> und der Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität<sup>(2)</sup>.
- (27) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen stimmen mit der Stellungnahme des Funkfrequenzausschusses überein —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

*Artikel 1*

Zweck dieser Entscheidung ist die Vereinheitlichung der Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung des Frequenzbands im Bereich um 24 GHz für Kfz-Kurzstreckenradargerät.

*Artikel 2*

Im Sinne dieser Entscheidung gelten folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Frequenzband im Bereich um 24 GHz“: der Frequenzbereich zwischen 24,15 +/- 2,50 GHz;
2. „Kfz-Kurzstreckenradargerät“: fahrzeugseitiges Gerät mit Radarfunktionen für die Kollisionsminderung und für Verkehrssicherheitsfunktionen;
3. „in der Gemeinschaft in Dienst gestelltes Kfz-Kurzstreckenradargerät“: Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradargerät, das ursprünglich ab Werk in ein in der Gemeinschaft zugelassenes, in Verkehr gebrachtes oder in Dienst gestelltes Fahrzeug eingebaut oder als Ersatz für ein solches Gerät eingebaut wird;

<sup>(1)</sup> ABl. L 42 vom 23.2.1970, S. 1. Richtlinie zuletzt geändert durch die Richtlinie 2004/104/EG der Kommission (ABl. L 337 vom 13.11.2004, S. 13).

<sup>(2)</sup> ABl. L 91 vom 7.4.1999, S. 10. Richtlinie zuletzt geändert durch die Verordnung (EG) Nr. 1882/2003 (ABl. L 284 vom 31.10.2003, S. 1).

**▼ B**

4. „störungsfrei und ungeschützt“ bedeutet, dass keine funktechnische Störung bei anderen Nutzern des Frequenzbandes verursacht werden darf und kein Anspruch auf Schutz gegen funktechnische Störungen durch andere in diesem Band betriebene Systeme oder Dienste besteht;

**▼ M1**

5. „Bezugstermine“ sind der 30. Juni 2013 für die Frequenzen zwischen 21,65 und 24,25 GHz und der 1. Januar 2018 für die Frequenzen zwischen 24,25 und 26,65 GHz;

**▼ B**

6. „Umstellungstermin“ ist der 30. Juni 2007;
7. „Fahrzeug“: jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG;
8. „Deaktivierung“: Beenden der Sendefunktion des Kfz-Kurzstreckenradargeräts;
9. „Sperrzone“: das Gebiet rund um eine Funkastronomiestation, dessen Radius einer spezifischen Entfernung von der Station entspricht.
10. „Arbeitszyklus“: anteilmäßiger aktiver Sendebetrieb innerhalb einer Zeitdauer von einer Stunde zu einem beliebigen Zeitpunkt.

*Artikel 3*

Das Frequenzband im Bereich um 24 GHz wird so bald wie möglich, spätestens jedoch zum 1. Juli 2005, für den störungsfreien und ungeschützten Betrieb von Kfz-Kurzstreckenradargeräten, die in der Gemeinschaft in Dienst gestellt werden und den Bedingungen in Artikel 4 und 6 genügen, ausgewiesen und bereitgestellt.

Das Frequenzband im Bereich um 24 GHz wird dafür bis ► **M1** zu den Bezugsterminen ◀ zur Verfügung stehen, gemäß den Bestimmungen von Artikel 5.

Nach ► **M1** diesen Terminen ◀ steht das Frequenzband um 24 GHz nicht mehr für Kfz-Kurzstreckenradargeräte zur Verfügung mit Ausnahme von solchen Geräten die ursprünglich installiert wurden oder als Ersatzgerät für solche eingebaut werden in Fahrzeugen, die vor ► **M1** diesen Daten ◀ in der Gemeinschaft zugelassen, in Verkehr gebracht oder in Dienst gestellt wurden.

**▼ M1**

Für Kfz-Kurzstreckenradargerät, das in Kraftfahrzeuge eingebaut ist, deren Typgenehmigung gemäß Artikel 6 Absatz 6 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates <sup>(1)</sup> beantragt und vor dem 1. Januar 2018 erteilt wird, wird der Termin 1. Januar 2018 jedoch um vier Jahre verlängert.

<sup>(1)</sup> ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

**▼B***Artikel 4*

Das Frequenzband im Bereich um 24 GHz wird für den Ultrabreitbandbereich (UWB) des Kfz-Kurzstreckenradargeräts mit einer maximalen mittleren Leistungsdichte von  $-41,3$  dBm/MHz EIRP („effective isotropic radiated power“) und einer Spitzenleistung von  $0$  dBm/50MHz EIRP zur Verfügung gestellt, mit Ausnahme der Frequenzen unter  $22$  GHz, für die die maximale mittlere Leistungsdichte auf  $-61,3$  dBm/MHz EIRP begrenzt wird.

Der Funkfrequenzbereich  $24,05$ — $24,25$  GHz wird für den Schmalband-Sendemodus bzw. die entsprechende Komponente zugewiesen, die aus einem unmodulierten Trägersignal mit einer maximalen Spitzenleistung von  $20$  dBm EIRP bestehen kann. Der zulässige Arbeitszyklus für Spitzenemissionen oberhalb  $-10$  dBm EIRP wird auf  $10\%$  begrenzt.

Sendesignale im Frequenzbereich  $23,6$ — $24,0$  GHz, die um mindestens  $30^\circ$  über die Horizontale hinausstrahlen, müssen bei vor 2010 in Verkehr gebrachten Kfz-Kurzstreckenradargeräten um mindestens  $25$  dB und danach um mindestens  $30$  dB gedämpft werden.

*Artikel 5*

(1) Die Verfügbarkeit des Frequenzbandes im Bereich um  $24$  GHz für Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradar-Anwendungen wird laufend überprüft, um sicherzustellen, dass die wesentlichen Annahmen, aufgrund derer diese Frequenzen für derartige Systeme geöffnet werden, gültig bleiben, d. h. dass keine funktechnischen Störungen bei anderen Nutzern dieses Frequenzbands verursacht werden. Dazu erfolgt eine rechtzeitige Prüfung

- a) der Gesamtzahl der zugelassenen, in Verkehr gebrachten oder in Dienst gestellten Fahrzeuge, die mit Kfz-Kurzstreckenradargeräte im  $24$ -GHz-Band ausgerüstet sind, um festzustellen, ob diese Zahl den Grenzwert von  $7\%$  der in jedem Mitgliedstaat im Verkehr befindlichen Fahrzeuge nicht übersteigt;
- b) ob von den Mitgliedstaaten oder den Herstellern und Einführern für die Überwachung der tatsächlichen Nutzung des  $24$ -GHz-Bands durch Kfz-Kurzstreckenradargerät ausreichende Informationen über die Anzahl der mit  $24$ -GHz-Kurzstreckenradargerät ausgestatteten Fahrzeuge zugänglich gemacht wurden;
- c) ob durch die individuelle oder kumulative Nutzung des Kfz-Kurzstreckenradars bei anderen Nutzern des  $24$ -GHz-Bands oder angrenzender Frequenzbänder in mindestens einem Mitgliedstaat funktechnische Störungen auftreten oder in Kürze erwartet werden, unabhängig davon, ob der unter Buchstabe a) genannte Grenzwert überschritten wird;
- d) der weiteren Angemessenheit ► **MI** der Bezugstermine ◀.

**▼MI**

(4) Die Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission bei der Durchführung der Überprüfungen gemäß Absatz 1, indem sie dafür sorgen, dass die notwendigen Informationen erfasst und der Kommission rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, darunter insbesondere die im Anhang aufgeführten Angaben.

**▼B***Artikel 6*

- (1) Kfz-Kurzstreckenradargerät an Bord von Fahrzeugen darf nur in Betrieb sein, solange das Fahrzeug benutzt wird.
- (2) Das in der Gemeinschaft in Dienst gestellte Kfz-Kurzstreckenradargerät gewährleistet den Schutz der in Artikel 7 beschriebenen Funkastronomiestationen, die den Frequenzbereich 22,21—24,00 GHz nutzen, durch eine automatische Deaktivierung innerhalb einer bestimmten Sperrzone oder durch ein anderes Verfahren, das ohne Einwirken des Fahrzeugführers einen gleichwertigen Schutz für diese Stationen bietet.
- (3) Abweichend von Absatz 2 wird bei Kfz-Kurzstreckenradargerät, das im Frequenzband im Bereich um 24 GHz betrieben und vor dem Umstellungstermin in der Gemeinschaft in Dienst gestellt wird, eine manuelle Deaktivierung zugelassen.

*Artikel 7*

Jeder Mitgliedstaat bestimmt die in seinem Staatsgebiet nach Artikel 6 Absatz 2 zu schützenden Funkastronomiestationen und legt die Merkmale der Sperrgebiete um diese Stationen fest. Diese Informationen werden der Kommission zusammen mit der entsprechenden Begründung innerhalb von sechs Monaten nach Erlass dieser Entscheidung übermittelt und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

*Artikel 8*

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

*ANHANG***Informationen, die zur Überprüfung der Nutzung des Frequenzbandes im Bereich um 24 GHz durch Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradare erforderlich sind**

Dieser Anhang bestimmt die Daten, die erforderlich sind, um die Verbreitung der mit Kfz-Kurzstreckenradar ausgestatteten Kraftfahrzeuge in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union gemäß Artikel 5 zu ermitteln. Anhand dieser Daten wird der Anteil der mit 24-GHz-Kurzstreckenradar ausgestatteten Fahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Mitgliedstaat im Verkehr befindlichen Fahrzeuge berechnet.

Folgende Daten sind jährlich zu erfassen:

1. die Anzahl der mit Kfz-Kurzstreckenradargerät im 24-GHz-Band ausgestatteten Fahrzeuge, die im Bezugsjahr in der Gemeinschaft hergestellt, in Verkehr gebracht oder erstmalig zugelassen wurden;
2. die Anzahl der mit Kfz-Kurzstreckenradargerät im 24-GHz-Band ausgestatteten Fahrzeuge, die im Bezugsjahr von außen in die Gemeinschaft eingeführt wurden;
3. die Gesamtzahl der im Bezugsjahr im Verkehr befindlichen Fahrzeuge.

Zu allen Daten ist anzugeben, wie die damit verbundenen Unsicherheiten zu bewerten sind.

Zusätzlich zu den obigen Daten werden alle sonstigen Informationen, die es der Kommission erleichtern, einen ausreichenden Überblick über die laufende Nutzung des Frequenzbandes um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargerät zu behalten, rechtzeitig zugänglich gemacht, darunter insbesondere Informationen über:

- gegenwärtige und künftige Markttrends innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft;
- Anschlussmärkte und die Nachrüstung solchen Geräts;
- Stand der Entwicklung alternativer Techniken und Anwendungen, vor allem des Kfz-Kurzstreckenradars im 79-GHz-Band entsprechend der Entscheidung 2004/545/EG.