

# KOMISIJA

## KOMISIJAS LĒMUMS

(2005. gada 17. janvāris)

### par 24 GHz diapazona radiofrekvenču spektra joslas saskaņošanu automobiļu tuvdarbības radaru iekārtu lietojumā uz ierobežotu laiku Kopienā

(izziņots ar dokumenta numuru K(2005) 34)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2005/50/EK)

EIROPAS KOPIENU KOMISIJA,

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 7. marta Lēmumu 676/2002/EK par radiofrekvenču spektra politikas normatīvo bāzi Eiropas Kopienā (radiofrekvenču spektra lēmums)<sup>(1)</sup> un jo īpaši tā 4. panta 3. punktu,

tā kā:

(1) Komisijas 2003. gada 2. jūnija paziņojums Padomei un Eiropas Parlamentam par "Eiropas ceļu satiksmes drošības darbības programmu – ceļu satiksmes negadījumu upuru skaita samazināšana uz pusi Eiropas Savienībā līdz 2010. gadam: kopēja atbildība"<sup>(2)</sup> nosaka saskaņotu pieeju ceļu satiksmes drošībai Eiropas Savienībā. Turklāt savā 2003. gada 15. septembra paziņojumā Padomei un Eiropas Parlamentam ar nosaukumu "Informācijas un sakaru tehnoloģijas drošiem un attīstītiem transportlīdzekļiem"<sup>(3)</sup>, Komisija paziņoja savu nodomu uzlabot ceļu satiksmes drošību Eiropā, kas zināma kā *eDrošības (eSafety)* iniciatīva, izmantojot jaunās informācijas un sakaru tehnoloģijas un attīstītas ceļu satiksmes drošības sistēmas, tādas kā automobiļu tuvdarbības radaru iekārtas. 2003. gada 5. decembrī savos secinājumos par ceļu satiksmes drošību<sup>(4)</sup> Padome aicināja uzlabot transportlīdzekļu drošību, arī popularizējot jaunās tehnoloģijas, tādas kā elektroniskā drošība.

<sup>(1)</sup> OV L 108, 24.4.2002., 1. lpp.

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

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

<sup>(4)</sup> Eiropas Savienības Padomes secinājumi par ceļu satiksmes drošību, 15058/03 TRANS 307.

(2) Notiek strauja un koordinēta automobiļu tuvdarbības radara attīstība un izvietošana Kopienā, tāpēc nepieciešams, lai šim lietojumam Kopienā bez vilcināšanās un stabili būtu pieejama saskaņota radiofrekvences josla, lai nodrošinātu vajadzīgo drošību šajā nozarē nepieciešamo investīciju veikšanai.

(3) 2003. gada 5. augustā, lai veiktu šādu saskaņošanu, Komisija saskaņā ar Lēmuma 676/2002/EK 4. panta 2. punktu izsniedza mandātu Eiropas Pasta un telekomunikāciju administrāciju konferencei (CEPT) radiofrekvenču spektra saskaņošanas un koordinēta automobiļu tuvdarbības radio ieviešanas sekmēšanas nolūkā.

(4) Šī mandāta rezultātā CEPT norādījusi 79 GHz diapazona joslu kā vispiemērotāko joslu automobiļu tuvdarbības radara ilgtermiņa attīstībai un izvietošanai, ieviešot šo pasākumu, vēlākais, līdz 2005. gada janvārim. Tādēļ Komisija 2004. gada 8. jūlijā pieņēma Lēmumu 2004/545/EK par radiofrekvenču spektra saskaņošanu 79 GHz diapazonā automobiļu tuvdarbības radara lietojumam Kopienā<sup>(5)</sup>.

(5) Tomēr automobiļu tuvdarbības radaru tehnoloģija 79 GHz joslā joprojām atrodas attīstības procesā un nav nekavējoties pieejama rentablam lietojumam, lai gan ir saprotams, ka nozare sekmēs šādas tehnoloģijas attīstību, lai padarītu to pieejamu pēc iespējas agrākā datumā.

<sup>(5)</sup> OV L 241, 13.7.2004., 66. lpp.

- (6) Savā 2004. gada 9. jūlija ziņojumā Eiropas Komisijai saskaņā ar 2003. gada 5. augusta mandātu *CEPT* norādīja 24 GHz joslu kā pagaidu risinājumu, kas dotu iespēju agrīnai automobiļu tuvdarbības radara ieviešanai Kopienā, lai ievērotu *e-Drošības* iniciatīvas uzdevumus, jo tehnoloģija uzskatāma par pietiekami rūpīgi izstrādātu darbībai šajā joslā. Tādēļ dalībvalstīm jāveic attiecīgi pasākumi, kas pamatoti ar konkrēto šo valstu radiofrekvences spektra stāvokli, lai padarītu pieejamu pietiekamu radiofrekvenču spektru saskaņotā veidā 24 GHz joslā (21,65–26,65 GHz), vienlaikus aizsargājot esošos pakalpojumus, kas darbojas šajā joslā, no kaitējošiem traucējumiem.
- (7) Saskaņā ar *ITU* Radiofrekvenču noteikumu 5.340. zemspvītras piezīmi 23,6–24,0 GHz joslā aizliegtas visas emisijas, lai aizsargātu šīs joslas primāru lietojumu – radio astronomijas, zemes izpētes satelīta un kosmosa zinātnisko pētījumu pasīvos pakalpojumus. Šīs aizliegums tiek pamatots ar faktu, ka kaitējoši traucējumi šajos pakalpojumos emisiju rezultātā nav pieļaujami.
- (8) Uz 5.340. zemspvītras piezīmi attiecas īstenošana valsts līmenī, un to iespējams piemērot saistībā ar Radiofrekvenču noteikumu 4.4. pantu, saskaņā ar kuru nevienai frekvenci nevar piešķirt nevienai stacijai, apejot Radiofrekvenču noteikumus, izņemot speciālu nosacījumu, ka šāda stacija, izmantojot šādas frekvences piešķirumu, neradīs kaitējošus traucējumus stacijai, kas darbojas saskaņā ar *ITU* nolikuma noteikumiem. Tādēļ savā ziņojumā Komisijai *CEPT* norādīja, ka 5.340. zemspvītras piezīme stingri neaizliedz administrācijām lietot joslas, uz kurām attiecas zemspvītras piezīme, ievērojot to, ka šāds lietojums nedz ietekmē citu administrāciju pakalpojumus, nedz tiecas iegūt starptautisku šāda lietojuma atzinumu saskaņā ar *ITU*.
- (9) 23,6–24,0 GHz frekvences josla ir primāri svarīga zinātniskajām un meteoroloģiskajām sabiedrībām ūdens tvaiku satura mērījumos, kas ir būtiski temperatūras mērījumos zemes izpētes satelītu pakalpojumos. It sevišķi šai frekvencei ir svarīga nozīme Globālajā monitoringā par vidi un drošību (*GMES*), kura mērķis ir operatīva Eiropas brīdinājumu sistēma. 22,21–24,00 GHz frekvences diapazons ir nepieciešams arī, lai veiktu amonjaka un ūdens spektrālo līniju mērījumus, kā arī pastāvīgus novērojumus radio astronomijas pakalpojumos.
- (10) *ITU* Radiofrekvenču noteikumos 21,2–23,6 GHz un 24,5–26,5 GHz joslas ir primāri piešķirtas fiksētam pakalpojumam, un tās intensīvi izmanto fiksētiem savienojumiem, lai ievērotu infrastruktūras prasības attiecībā uz esošajiem 2G un 3G mobilajiem tīkliem un lai attīstītu platjoslas fiksētos bezvadu tīklus.
- (11) Pamatojoties uz savietojamības pētījumiem automobiļu tuvdarbības radara un fiksēto pakalpojumu, zemes izpētes satelīta pakalpojumu un radio astronomijas pakalpojumu starpā, *CEPT* ir secinājusi, ka neierobežots automobiļu tuvdarbības radara sistēmu izvietošana 24 GHz joslā radīs nepieņemamus kaitējošus traucējumus tajos esošajos radio lietojumos, kas darbojas šajā joslā. Ņemot vērā *ITU* Radiofrekvenču noteikumus un šo pakalpojumu svarīgumu, jebkādu automobiļu tuvdarbības radara ieviešanu 24 GHz varētu veikt vienīgi ar tādu noteikumu, ka šie pakalpojumi joslā tiek pietiekami aizsargāti. Šajā sakarā, lai gan signāls, ko pārraida automobiļu tuvdarbības radara iekārtas, ir ārkārtīgi zems lielākajā daļā 24 GHz frekvences diapazonā, ir svarīgi ņemt vērā daudzu ierīču, kas atsevišķi varētu neradīt kaitējošus traucējumus, lietojuma kumulatīvo ietekmi.
- (12) Saskaņā ar *CEPT* esošie lietojumi, kas darbojas vai nu 24 GHz joslā, vai arī ap to, arvien vairāk būs pakļauti ievērojamam kaitējošu traucējumu līmenim, ja tiks pārsniegts noteikts to transportlīdzekļu, kas izmanto 24 GHz joslu automobiļu tuvdarbības radariem, iespēšanās līmenis. *CEPT* jo īpaši secināja, ka dalīšana starp zemes izpētes satelītu pakalpojumiem un automobiļu tuvdarbības radaru varētu būt iespējama tikai uz laiku, ja to transportlīdzekļu, kuri aprīkoti ar 24 GHz automobiļu tuvdarbības radaru, procentuālais skaits tiktu ierobežots līdz 7,0% katrā nacionālajā tirgū. Lai gan šis procentuālais rādītājs aprēķināts, pamatojoties uz zemes izpētes satelītu pikseļiem, nacionālie tirgi ir izmantoti kā atsauce, salīdzinājumā ar kuru aprēķina sliekšni, jo tas ir visefektīvākais līdzeklis šī monitoringa veikšanai.
- (13) Turklāt *CEPT* ziņojumā secināts, ka, lai uzturētu fiksēto pakalpojumu aizsardzības prasības, dalīšanās ar automobiļu tuvdarbības radaru varētu būt iespējama uz laiku, ja to transportlīdzekļu, kas aprīkoti ar automobiļu tuvdarbības radaru, procentuālais skaits fiksēto pakalpojumu uztvērēja zonā tiktu ierobežots līdz mazāk nekā 10%.
- (14) Tādēļ, pamatojoties uz *CEPT* veikto darbu, tiek pieņemts, ka citiem joslas lietotājiem netiek radīti kaitējoši traucējumi, ja kopējais reģistrēto, tirgū izlaisto vai ekspluatācijā nodoto transportlīdzekļu skaits, kas aprīkoti ar 24 GHz automobiļu tuvdarbības radaru, nepārsniedz 7% līmeni no kopējā transportlīdzekļu skaita, kas ir apgrozībā katrā dalībvalstī.
- (15) Šobrīd netiek lēsts, ka šis sliekšnis tiks sasniegts pirms atsaucē datuma – 2013. gada 30. jūnija.

- (16) Vairākas dalībvalstis izmanto 24 GHz joslu arī ātruma mērīšanas radaru kontrolei, kas sniedz savu ieguldījumu satiksmes drošībā. Pēc automobiļu tuvdarbības radaru savietojamības pētījumiem ar vairākām šādām ierīcēm, ko izmanto Eiropā, CEPT secināja, ka savietojamība ir iespējama, ievērojot dažus nosacījumus, galvenokārt šo divu sistēmu centra frekvenču atdalīšanu ar vismaz 25 MHz, kā arī secināja, ka traucējumu risks ir mazs un neizraisīs kļūdainus ātruma mērījumus. Automobiļu tuvdarbības radaru sistēmu ražotāji ir apņēmušies turpināt pasākumus, lai līdz minimumam samazinātu traucējumu risku ātruma mērīšanas radariem. Tādēļ automobiļu tuvdarbības radari būtiski neietekmēs ātruma mērīšanas radaru iekārtu uzticamību.
- (17) Dažas dalībvalstis pārraižu satelītu pakalpojumiem virzienā no kosmosa uz zemi turpmāk izmantos 21,4–22,0 GHz joslu. Pēc savietojamības pētījumiem attiecīgās valsts pārvaldes iestādes ir secinājušas, ka nav tādu savietojamības problēmu, ja automobiļu tuvdarbības radara emisijas tiek ierobežotas ar ne vairāk kā – 61,3 dBm/MHz frekvencēs zem 22 GHz.
- (18) Iepriekš minētos pieņēmumus un piesardzības pasākumus Komisijai ar dalībvalstu atbalstu nepieciešams uzturēt kā nepārtrauktu uzdevumu un saskaņotu pārskatu, lai, pamatojoties uz konkrētiem pierādījumiem, novērtētu to, vai pirms atsaucē datuma kādā nacionālajā tirgū tiks pārkāpts 7 % sliekšnis, vai ar šādu 7 % sliekšņa pārkāpšanu kādā nacionālajā tirgū īsā laika periodā tiek radīti vai iespējami tiks radīti kaitējoši traucējumi citiem joslas lietotājiem un vai šādi kaitējoši traucējumi citiem joslas lietotājiem tiek radīti pat pirms tāda sliekšņa pārkāpšanas.
- (19) Tāpēc tās informācijas rezultātā, kas kļūst pieejama kā daļa no pārskatīšanas procesa, iespējams, būs nepieciešamas izmaiņas šajā lēmumā, jo īpaši lai nodrošinātu to, ka citiem joslas lietotājiem netiek radīti kaitējoši traucējumi.
- (20) Attiecīgi nevar gaidīt, lai 24 GHz josla vēl joprojām būtu pieejama automobiļu tuvdarbības radaram līdz atsaucē datumam, ja kādā brīdī izrādīsies, ka kāds no iepriekš minētajiem pieņēmumiem izrādījies nepareizs.
- (21) Lai sekmētu un padarītu efektīvāku 24 GHz joslas lietojuma monitoringu un pārskatīšanas procesu, dalībvalstis var nolemt tiešāk vērsties pie ražotājiem un importētājiem, lai saņemtu informāciju, kas nepieciešama pārskatīšanas procesā.
- (22) Kā ziņojusi CEPT, dalīšanās starp automobiļu tuvdarbības radaru un radio astronomijas pakalpojumiem 22,21–24,00 GHz joslā varētu novest pie kaitējošiem traucējumiem pēdējiem, ja ar tuvdarbības radaru aprīkotajiem transportlīdzekļiem ļautu netraucēti darboties noteiktā attālumā no katras radio astronomijas stacijas. Šī iemesla dēļ, kā arī paturot prātā, ka Direktīva 1999/5/EK paredz, ka radio aprīkojumam jābūt konstruētam tādējādi, lai izvairītos no kaitējošiem traucējumiem, tad, virzoties cauri šīm radio astronomijas staciju zonām, automobiļu tuvdarbības radaru sistēmas, kas darbojas joslā, ko izmanto radio astronomija 22,21–24,00 GHz diapazonā, ir jādeaktivē. Nacionālajām administrācijām ir jānosaka un jāpamato, kuras ir attiecīgās radio astronomijas stacijas un ar tām saistītās izņēmuma zonas.
- (23) Lai būtu efektīva un uzticama, šādu deaktivāciju vislabāk veikt automātiski. Tomēr, lai īstenotu agrīnu automobiļu tuvdarbības radara ieviešanu 24 GHz, iespējams pieļaut ierobežotu daudzumu raidītāju ar manuālu deaktivāciju, jo ar šādu ierobežotu izvietojumu iespējamība radīt kaitējošus traucējumus radio astronomijai būs zema.
- (24) Automobiļu tuvdarbības radara pagaidu ieviešanai 24 GHz joslā ir izņēmuma raksturs, un tā nav uzskatāma par precedentu iespējamai citu lietojumu ieviešanai tajās joslās, uz kurām attiecas ITU Radiofrekvenču noteikumu 5.340. zemspītras piezīme, neatkarīgi no tā, vai tas būtu pagaidu vai pastāvīgs lietojums. Bez tam automobiļu tuvdarbības radars nav uzskatāms kā dzīvības drošības pakalpojums ITU Radiofrekvenču noteikumu izpratnē, un tam jādarbojas bez traucējumiem un bez īpašas aizsardzības. Turklāt automobiļu tuvdarbības radars nedrīkst ierobežot turpmāko 24 GHz joslas lietojuma attīstību saistībā ar lietojumiem, kurus aizsargā 5.340. zemspītras piezīme.
- (25) 24 GHz automobiļu tuvdarbības radaru iekārtu ielaišana tirgū un ekspluatācija savrupā režīmā vai arī pielāgojot transportlīdzekļiem, kas jau ir laisti tirgū, nebūtu savietojama ar uzdevumu izvairīties no kaitējošiem traucējumiem esošajiem radiofrekvenču lietojumiem, kas darbojas šajā joslā, jo tas varētu novest pie šādas iekārtas nekontrolētas izplatīšanas. Salīdzinājumā – vienkāršāk būtu kontrolēt automobiļu tuvdarbības radaru sistēmu lietojumu 24 GHz joslā kā tikai un vienīgi daļu no transportlīdzekļa kompleksas elektriskā aprīkojuma, automobiļa konstrukcijas un programmatūras paketes integrācijas, kas sākotnēji instalēta jaunā transportlīdzeklī vai kā sākotnējās transportlīdzeklī iemontētās automobiļu tuvdarbības radaru sistēmas aizvietojums.

(26) Šis lēmums tiks piemērots, ņemot vērā un neierobežojot Padomes 1970. gada 6. februāra Direktīvu 70/156/EEK par dalībvalstu tiesību aktu tuvināšanu attiecībā uz mehānizēto transportlīdzekļu un to piekabju tipa apstiprinājumu<sup>(1)</sup>, un 1999. gada 9. marta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 1999/5/EK par radio iekārtām un telekomunikāciju termināla iekārtām un to atbilstības savstarpējo atzīšanu<sup>(2)</sup>.

(27) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Radiofrekvenču spektra komitejas atzinumu,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

### 1. pants

Šī lēmuma mērķis ir saskaņot nosacījumus attiecībā uz 24 GHz diapazona radiofrekvenču spektra joslas pieejamību un efektīvu lietojumu automobiļu tuvdarbības radara iekārtām.

### 2. pants

Šī lēmuma nolūkā tiek lietotas šādas definīcijas:

- 1) "24 GHz diapazona radiofrekvenču spektra josla" ir 24,15 +/- 2,50 GHz frekvenču josla;
- 2) "automobiļu tuvdarbības radara iekārta" ir iekārta, kas nodrošina sauszemes transportlīdzekļos bāzētas funkcijas sadursmju mazināšanai un satiksmes drošības sekmēšanai;
- 3) "automobiļu tuvdarbības radaru iekārta, kas nodota ekspluatācijā Kopienā" ir automobiļu tuvdarbības radara iekārta, kas sākotnēji instalēta vai arī nomaina tādejādi instalētu iekārtu transportlīdzeklī, kas tiks vai jau ir reģistrēts, laists tirgū vai nodots ekspluatācijā Kopienā;
- 4) "neradot traucējumus un bez aizsardzības" nozīmē to, ka citiem joslas lietotājiem netiek radīti kaitējoši traucējumi un ka nevar izvirzīt prasību attiecībā uz aizsardzību pret kaitējošiem traucējumiem, kas saņemti no citām sistēmām vai pakalpojumiem, kuri darbojas šajā joslā;
- 5) "atsauces datums" ir 2013. gada 30. jūnijs;
- 6) "pārejas datums" ir 2007. gada 30. jūnijs;
- 7) "transportlīdzeklis" ir jebkurš transportlīdzeklis, kā tas definēts Direktīvas 70/156/EEK 2. pantā;
- 8) "deaktivācija" nozīmē emisiju pārtraukšanu no automobiļu tuvdarbības radaru iekārtas;

<sup>(1)</sup> OV L 42, 23.2.1970., 1. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Komisijas Direktīvu 2004/104/EK (OV L 337, 13.11.2004., 13. lpp.).

<sup>(2)</sup> OV L 91, 7.4.1999., 10. lpp. Direktīvā jaunākie grozījumi izdarīti ar Regulu (EK) Nr. 1882/2003 (OV L 284, 31.10.2003., 1. lpp.).

9) "izņēmuma zona" nozīmē teritoriju rādiusā ar radio astronomijas staciju, ko nosaka rādiuss, kas vienāds ar specifisko attālumu no stacijas, kāds noteikts 2. pielikumā;

10) "darbības cikls" ir iekārtas aktīvas raidīšanas laika proporcionālais daudzums vienā stundā.

### 3. pants

24 GHz diapazona radiofrekvenču spektra josla ir nosakāma un padarāma pieejama pēc iespējas ātrāk un ne vēlāk par 2005. gada 1. jūliju, neradot traucējumus un bez aizsardzības attiecībā uz automobiļu tuvdarbības radara iekārtām, kas laistas ekspluatācijā Kopienā un atbilst 4. pantā un 6. pantā paredzētajiem nosacījumiem.

24 GHz diapazona radiofrekvenču spektra josla paliek šādi pieejama līdz atsaucē datumam, ievērojot 5. panta noteikumus.

Pēc šī datuma 24 GHz diapazona radiofrekvenču spektra josla vairs nebūs pieejama automobiļu tuvdarbības radara iekārtām, kas iemontētas jebkādā transportlīdzeklī, izņemot gadījumus, kad iekārta ir instalēta jau sākotnēji vai arī aizstāj šādi instalētu iekārtu pirms šī datuma Kopienā reģistrētā, tirgū laistā vai ekspluatācijā nodotā transportlīdzeklī.

### 4. pants

24 GHz diapazona radiofrekvenču spektra josla jāpadara pieejama automobiļu tuvdarbības radaru iekārtu ultraplātās joslas daļai ar maksimālo vidējo jaudas blīvumu – 41,3 dBm/MHz attiecībā uz lietderīgo izotropisko jaudu (*e.i.r.p.*) un kulminējošo jaudas blīvumu 0 dBm/50MHz *e.i.r.p.*, izņemot frekvences zem 22 GHz, kur maksimālais vidējais jaudas blīvums ir ierobežots līdz – 61,3 dBm/MHz *e.i.r.p.*

24,05–24,25 GHz radiofrekvenču spektra josla ir paredzēta šaurjoslas emisijas režīmam/komponentam, kas var sastāvēt no nemodulēta nesēja ar maksimālo kulminācijas jaudu 20 dBm *e.i.r.p.* un darbības ciklu, kas ierobežots līdz 10 % no maksimālās emisijas virs – 10 dBm *e.i.r.p.*

Emisijas 23,6–24,0 GHz joslā, kas parādās 30° vai vairāk virs horizontālās plaknes, ir jāsamazina vismaz par 25 dB attiecībā uz automobiļu tuvdarbības radaru iekārtām, kas laistas tirgū līdz 2010. gadam, un pēc tam – vismaz par 30 dB.

### 5. pants

1. Nepārtraukta 24 GHz diapazona radiofrekvenču joslas pieejamība automobiļu tuvdarbības radara lietojumiem ir aktīvi jāpārbauda, lai nodrošinātu to, ka netiek pārkāpts galvenais nosacījums šīs joslas atvēršanai šādām sistēmām, t.i., netiek radīti kaitējoši traucējumi citiem joslas lietotājiem, jo īpaši savlaicīgi pārliecinoties:

- a) par kopējo reģistrēto, tirgū pieejamo vai ekspluatācijā nodoto transportlīdzekļu skaitu, kas aprīkoti ar 24 GHz automobiļu tuvdarbības radaru, katrā dalībvalstī, pārbaudot, vai šis skaitlis nepārsniedz 7% līmeni no kopējā katrā dalībvalstī apgrozībā esošā transportlīdzekļu skaita;
- b) vai dalībvalstis vai ražotāji un importētāji ir snieguši atbilstošu informāciju par transportlīdzekļu skaitu, kas aprīkoti ar 24 GHz tuvdarbības radaru, lai efektīvi veiktu automobiļu tuvdarbības radara iekārtu 24 GHz joslas lietojuma monitoringu;
- c) vai atsevišķs vai kumulatīvs automobiļu tuvdarbības radara 24 GHz lietojums īsā laika periodā rada vai spēj radīt kaitējošus traucējumus citiem 24 GHz joslas vai blakus esošo joslu lietotājiem neatkarīgi no tā, vai ir vai nav sasniegts a) apakšpunktā minētais sliekšnis;
- d) par atsaucē datuma nepārtrauktu atbilstību.

2. Papildus 1. punktā minētajam pārskatīšanas procesam vēlākais līdz 2009. gada 31. decembrim jāveic fundamentāls pārskats, lai pārbaudītu sākotnējo pieņēmumu pastāvīgu atbilstību attiecībā uz automobiļu tuvdarbības radara darbību 24 GHz joslā, kā arī lai pārbaudītu, vai automobiļu tuvdarbības radara tehnoloģijas izveide darbībai 79 GHz joslā virzās uz priekšu tādā veidā, lai nodrošinātu to, ka šajā radiofrekvenču joslā darbojošies automobiļu tuvdarbības radaru lietojumi ir jau pieejami līdz 2013. gada 1. jūlijam.

3. Fundamentālo pārskatu var rosināt pamatots Radiofrekvenču spektra komitejas locekļa pieprasījums vai arī Komisijas pašiniciatīva.

4. Dalībvalstis palīdz Komisijai veikt 1. un 2. punktā minētos pārskatus, nodrošinot to, lai savlaicīgi tiktu savākta nepieciešamā informācija un nodota Komisijas rīcībā, jo īpaši informācija, kas noteikta pielikumā.

#### 6. pants

1. Transportlīdzekļos iemontētā automobiļu tuvdarbības radara iekārta drīkst darboties tikai tad, kad darbojas pats transportlīdzeklis.

2. Kopienā ekspluatētajām automobiļu tuvdarbības radara iekārtām jānodrošina to radio astronomijas staciju aizsardzība, kas darbojas 22,21–24,00 GHz radiofrekvenču spektra joslā un ir noteiktas 7. pantā, to automātiskas deaktivācijas veidā, nonākot noteiktajā izņēmuma zonā, vai arī ar kādas citas metodes starpniecību, kas nodrošina līdzvērtīgu aizsardzību šīm stacijām bez transportlīdzekļa vadītāja iejaukšanās.

3. Kā 2. punkta izņēmums līdz pārejas datumam tiks akceptēta Kopienā ekspluatēto automobiļu tuvdarbības radara iekārtu, kas darbojas 24 GHz diapazona radiofrekvenču joslā, manuāla deaktivācija.

#### 7. pants

Katra dalībvalsts nosaka attiecīgās nacionālās radio astronomijas stacijas, kas ir aizsargājamas saskaņā ar 6. panta 2. punktu, šo valstu teritorijā, kā arī ar katru staciju saistīto izņēmuma zonu raksturlielumus. Šī informācija, ko papildina atbilstošs pamatojums, jāpaziņo Komisijai sešu mēnešu laikā pēc šī lēmuma pieņemšanas un publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

#### 8. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2005. gada 17. janvārī

Komisijas vārdā —  
Komisijas locekle  
Viviane REDING

## PIELIKUMS

**Automobiļu tuvdarbības radara 24 GHz diapazona radiofrekvenču joslas lietojuma monitoringā nepieciešamā informācija**

Šajā pielikumā noteikti dati, kas nepieciešami, lai pārbaudītu ar tuvdarbības radaru aprīkoto transportlīdzekļu tirgus daļu katrā Eiropas Savienības dalībvalstī saskaņā ar 5. pantu. Šie dati tiek izmantoti, lai aprēķinātu to transportlīdzekļu proporciju, kuri aprīkoti ar tuvdarbības radaru, kas izmanto 24 GHz, salīdzinājumā ar katrā dalībvalstī apgrozībā esošo kopējo transportlīdzekļu skaitu.

Šādi dati jāvēc ik gadu:

1. ar tuvdarbības radaru, kas izmanto 24 GHz joslu, aprīkoto transportlīdzekļu skaits, kāds saražots un/vai laists tirgū, un/vai pirmo reizi reģistrēts Kopienā konkrētā atsaucē gada laikā;
2. ar tuvdarbības radaru, kas izmanto 24 GHz joslu, aprīkoto transportlīdzekļu skaits, kāds konkrētajā atsaucē gadā Kopienā importēts no ārpuses;
3. kopējais apgrozībā esošo transportlīdzekļu skaits atsaucē gadā.

Visiem datiem jāpievieno ar informāciju saistītās nenoteiktības novērtējums.

Papildus iepriekš minētajiem datiem savlaicīgi jādara pieejama jebkura cita atbilstīga informācija, kas palīdzētu Komisijai uzturēt adekvātu pārskatu par nepārtraukto automobiļu tuvdarbības radara ierīču 24 GHz joslas lietojumu, tostarp informācija par:

- pašreizējām un gaidāmajām tirgus tendencēm gan Kopienas ietvaros, gan ārpus tās;
- sekundārā tirgus pārdošanu un iekārtas modernizēšanu;
- alternatīvo tehnoloģiju un lietojumu izveides darbības gaitu saistībā ar automobiļu tuvdarbības radaru, kas darbojas 79 GHz joslā, saskaņā ar Lēmumu 2004/545/EK.