

COMISSÃO

DECISÃO DA COMISSÃO

de 17 de Janeiro de 2005

relativa à harmonização do espectro de radiofrequências na gama de frequência dos 24 GHz para utilização, limitada no tempo, em equipamentos de radar de curto alcance, por automóveis na Comunidade

[notificada com o número C(2005) 34]

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2005/50/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia,

Tendo em conta a Decisão n.º 676/2002/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 7 de Março de 2002, relativa a um quadro regulamentar para a política do espectro de radiofrequências na Comunidade Europeia (Decisão Espectro de Radiofrequências) ⁽¹⁾, nomeadamente o n.º 3 do seu artigo 4.º,

Considerando que:

(1) A Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu de 2 de Junho de 2003, intitulada «Programa de Acção Europeu — Reduzir para metade o número de vítimas da estrada na União Europeia até 2010: uma responsabilidade de todos» ⁽²⁾, define uma abordagem coerente relativamente à segurança rodoviária na União Europeia. Além disso, na sua Comunicação ao Conselho e ao Parlamento Europeu de 15 de Setembro de 2003 intitulada «Tecnologias da informação e das comunicações para veículos seguros e inteligentes» ⁽³⁾, a Comissão anunciou a sua intenção de melhorar a segurança rodoviária na Europa [sendo a iniciativa conhecida pela designação de «Segurança Electrónica» (*eSafety*)], mediante a utilização de novas tecnologias da informação e das comunicações e de sistemas inteligentes de segurança rodoviária, como o equipamento de radar de curto alcance para automóveis. O Conselho manifestou-se igualmente, em 5 de Dezembro de 2003, nas suas conclusões sobre segurança rodoviária ⁽⁴⁾, a favor de progressos na segurança dos veículos através da promoção de novas tecnologias, como as de segurança electrónica.

⁽¹⁾ JO L 108 de 24.4.2002, p. 1.

⁽²⁾ COM(2003) 311.

⁽³⁾ COM(2003) 542.

⁽⁴⁾ Conclusões do Conselho da União Europeia sobre segurança rodoviária, 15058/03 TRANS 307.

(2) O desenvolvimento e implantação rápidos e coordenados dos radares de curto alcance para automóveis na Comunidade exigem a disponibilidade imediata e estável de uma faixa de radiofrequências harmonizada, de modo a que a indústria adquira confiança para efectuar os investimentos necessários.

(3) Tendo em vista a referida harmonização, a Comissão conferiu, em 5 de Agosto de 2003, um mandato à Conferência Europeia das Administrações de Correios e Telecomunicações (CEPT), nos termos do n.º 2 do artigo 4.º da Decisão n.º 676/2002/CE, para harmonizar o espectro de radiofrequências e facilitar a introdução coordenada de sistemas de radar de curto alcance para automóveis.

(4) Em resultado desse mandato, a CEPT identificou a faixa dos 79 GHz como a mais adequada para o desenvolvimento e implantação a longo prazo dos radares de curto alcance para automóveis, com introdução desta medida o mais tardar em Janeiro de 2005. Em consequência, a Comissão adoptou a Decisão 2004/545/CE, de 8 de Julho de 2004, relativa à harmonização do espectro de radiofrequências na gama dos 79 GHz para utilização pelos equipamentos de radar de curto alcance para automóveis na Comunidade ⁽⁵⁾.

(5) Contudo, a tecnologia de radares de curto alcance para automóveis na faixa dos 79 GHz ainda se encontra em desenvolvimento e não está ainda disponível com uma boa relação custo-eficácia, embora esteja assente que a indústria promoverá o desenvolvimento dessa tecnologia com vista a disponibilizá-la o mais rapidamente possível.

⁽⁵⁾ JO L 241 de 13.7.2004, p. 66.

- (6) No seu relatório de 9 de Julho de 2004 apresentado à Comissão Europeia, no âmbito do mandato conferido em 5 de Agosto de 2003, a CEPT identificou a faixa dos 24 GHz como uma solução provisória que permitiria uma introdução rápida na Comunidade dos radares de curto alcance para automóveis, com vista a responder aos objectivos da Iniciativa «Segurança Electrónica», dado que se considera que esta tecnologia está suficientemente desenvolvida para funcionamento nessa faixa. Por conseguinte, os Estados-Membros deveriam tomar as medidas adequadas com base na sua situação nacional específica em termos de espectro de radiofrequências, a fim de disponibilizar um espectro de radiofrequência suficiente numa base harmonizada na faixa dos 24 GHz (21.65-26.65 GHz), protegendo simultaneamente de interferências prejudiciais os serviços existentes que funcionam nessa faixa.
- (7) De acordo com nota de pé-de-página 5.340 do regulamento das radiocomunicações da União Internacional das Telecomunicações (UIT), estão proibidas todas as emissões na faixa dos 23.6-24.0 GHz, a fim de proteger a utilização primária desta faixa por parte de serviços de radioastronomia, de serviços de exploração da Terra por satélite e de serviços passivos de exploração espacial. Essa proibição é justificada pelo facto de não poderem ser toleradas interferências prejudiciais nesses serviços por emissões nessa faixa.
- (8) A nota de pé-de-página 5.340 está sujeita a implementação nacional e pode ser aplicada em conjunto com o n.º 4 do artigo 4.º do regulamento das radiocomunicações, nos termos do qual não pode ser atribuída nenhuma frequência a uma estação em derrogação do regulamento das radiofrequências, excepto sob condição expressa de que essa estação, ao utilizar essa frequência atribuída, não causará interferências prejudiciais numa estação que funcione de acordo com o disposto nas regras da UIT. Por conseguinte, no seu relatório à Comissão, a CEPT salientou que a referida nota de pé-de-página 5.340 não impede totalmente às administrações a utilização de faixas abrangidas pela nota de pé-de-página, desde que essa utilização não tenha repercussões em serviços de outras administrações nem pretenda obter reconhecimento internacional no âmbito da UIT para essa finalidade.
- (9) A faixa de radiofrequência de 23.6-24,0 GHz é de interesse primordial para comunidades de domínios científicos e meteorológicos, para fins de medição do teor de vapor de água, que é um elemento essencial para a medição de temperatura para o serviço de exploração da Terra por satélite. Esta frequência desempenha, em especial, um papel importante no âmbito da iniciativa «Vigilância Global do Ambiente e da Segurança» (GMES) que tem como objectivo a operacionalidade de um sistema europeu de alerta. A faixa de radiofrequências de 22,21-24,00 GHz é igualmente necessária para a medição das linhas espectrais de amoníaco e água, bem como para observações do *continuum* para o serviço de radioastronomia.
- (10) As faixas de 21,2-23,6 GHz e de 24,5-26,5 GHz são primariamente atribuídas ao serviço fixo no regulamento das radiocomunicações da UIT e são amplamente utilizadas por ligações fixas para satisfazer os requisitos da infra-estrutura das redes móveis de segunda e terceira gerações e para desenvolver redes fixas de banda larga sem fios.
- (11) Com base em estudos de compatibilidade entre o radar de curto alcance para automóveis e serviços fixos, serviços de exploração da Terra por satélite e serviços de radioastronomia, a CEPT concluiu que uma implantação ilimitada de sistemas de radar de curto alcance para automóveis na faixa dos 24 GHz criará interferências prejudiciais inaceitáveis em aplicações de radiocomunicações existentes que funcionam nessa faixa. Tendo em conta o regulamento das radiocomunicações da UIT e a importância destes serviços, a introdução de radares de curto alcance para automóveis na faixa dos 24 GHz só poderá ser efectuada se for proporcionada uma protecção suficiente destes serviços nessa faixa. Quanto a este aspecto, embora o sinal que emana dos equipamentos de radar de curto alcance para automóveis seja extremamente baixo na maioria da gama dos 24 GHz, é importante ter em conta o efeito cumulativo da utilização de muitos dispositivos que, individualmente, poderiam não causar interferências prejudiciais.
- (12) Segundo a CEPT, as aplicações existentes que funcionam na faixa dos 24 GHz ou em torno desta seriam sujeitas a níveis crescentes de interferências prejudiciais caso fosse ultrapassado um determinado nível de penetração dos veículos que utilizam a faixa dos 24 GHz em radares de curto alcance. A CEPT concluiu nomeadamente que a partilha entre serviços de exploração da Terra por satélite e radares de curto alcance para automóveis só poderia ser viável a título provisório caso a percentagem de veículos equipados com radar de curto alcance na faixa dos 24 GHz fosse limitada a 7,0 % em cada mercado nacional. Embora essa percentagem tenha sido calculada com base em pixéis EESS (serviço de exploração da Terra por satélite), os mercados nacionais são utilizados como referência para o cálculo do limiar, dado ser este o meio mais eficaz para proceder a esse controlo.
- (13) Além disso, o relatório da CEPT concluiu que, a fim de respeitar os requisitos de protecção do serviço fixo, a partilha da faixa com os radares de curto alcance para automóveis só poderia ser viável a título provisório caso a percentagem de veículos equipados com radar de curto alcance no campo de visão de um receptor do serviço fixo fosse limitada a menos de 10 %.
- (14) Por conseguinte, presume-se, com base no trabalho realizado pela CEPT, que outros utilizadores da faixa não estarão sujeitos a interferências prejudiciais se o número total de veículos matriculados, colocados no mercado ou colocados em serviço equipados com radar de curto alcance na faixa dos 24 GHz não exceder 7 % do número total de veículos em circulação em cada Estado-Membro.
- (15) Não é actualmente de prever que este limiar seja atingido antes da data de referência de 30 de Junho de 2013.

- (16) Diversos Estados-Membros utilizam igualmente a faixa dos 24 GHz para controlo da velocidade dos veículos por radar, o que contribui para a segurança do tráfego. No seguimento dos estudos de compatibilidade com radares de curto alcance, de vários sistemas operativos na Europa, a CEPT concluiu que a compatibilidade é possível, sob certas condições, principalmente separando as frequências centrais dos dois sistemas de pelo menos 25 MHz, e que o risco de interferências prejudiciais é baixo e não criará falsas medições de velocidade. Os fabricantes de veículos que usam sistemas de radares de curto alcance automáticos, também se comprometeram a continuar a tomar as medidas apropriadas que garantam que o risco de interferência nos leitores de velocidade por radar seja mínimo. A fiabilidade dos equipamentos de controlo de velocidade por radar não será por conseguinte significativamente afectada pela operação de radares de curto alcance automáticos.
- (17) Alguns Estados-Membros utilizarão no futuro a faixa dos 21,4-22,0 GHz para o serviço de radiodifusão por satélite na direcção espaço-Terra. Na sequência de estudos de compatibilidade, administrações nacionais competentes concluíram que não existem problemas de compatibilidade se as emissões dos radares de curto alcance para automóveis forem limitadas a um máximo de -61,3 dBm/mhz em frequências inferiores a 22 GHz.
- (18) Os pressupostos e precauções supramencionados devem ser sujeitos a uma revisão objectiva e proporcional permanente por parte da Comissão, assistida pelos Estados-Membros, a fim de avaliar, com base em dados concretos, se o limiar de 7 % será ultrapassado nalgum mercado nacional antes da data de referência, se outros utilizadores da faixa estão ou poderão estar sujeitos a interferências prejudiciais a curto prazo devido ao facto de o limiar de 7 % ser ultrapassado nalgum mercado nacional, ou se outros utilizadores da faixa foram sujeitos a interferências prejudiciais mesmo a níveis inferiores a esse limiar.
- (19) Por conseguinte, de acordo com a informação que vier a estar disponível no âmbito do processo de revisão, poderá ser necessário introduzir alterações à presente decisão, nomeadamente para assegurar que outros utilizadores da faixa não sejam sujeitos a interferências prejudiciais.
- (20) Em conformidade, não é de esperar que a faixa dos 24 GHz continue a estar disponível para os radares de curto alcance para automóveis até à data de referência, caso se verifique, em qualquer momento, que algum dos pressupostos supramencionados não é válido.
- (21) A fim de facilitar e melhorar o controlo da utilização da faixa dos 24 GHz, bem como o processo de revisão, os Estados-Membros podem decidir recorrer mais directamente aos fabricantes e importadores para a obtenção das informações exigidas para fins do processo de revisão.
- (22) Conforme referido pela CEPT, a partilha da faixa de 22,21-24,00 GHz entre os radares de curto alcance para automóveis e os serviços de radioastronomia poderia resultar em interferências prejudiciais para este último caso fosse permitido o livre funcionamento dos veículos equipados com radar de curto alcance a uma certa distância de cada estação de radioastronomia. Em consequência, e tendo em conta que a Directiva 1999/5/CE determina que os equipamentos de radiocomunicações devem ser fabricados de forma a evitar interferências prejudiciais, os sistemas de radar de curto alcance para automóveis que funcionam nas faixas de frequências utilizadas pela radioastronomia na região dos 22,21-24,00GHz deveriam ser desactivados quando os veículos se deslocam dentro dessas áreas. As estações de radioastronomia pertinentes e as suas respectivas zonas de exclusão deveriam ser definidas e justificadas pelas administrações nacionais.
- (23) Para ser efectiva e fiável, essa desactivação deve ser efectuada automaticamente. Contudo, a fim de permitir uma utilização rápida dos radares de curto alcance para automóveis na faixa dos 24 GHz, poderá ser autorizada uma quantidade limitada de transmissores com desactivação manual dado que, com uma implantação tão limitada, a probabilidade de interferências prejudiciais para o serviço de radioastronomia seria baixa.
- (24) A introdução provisória de radares de curto alcance na faixa dos 24 GHz é de carácter excepcional e não deve ser considerada um precedente para a eventual introdução de outras aplicações nas faixas abrangidas pela nota de pé-de-página do regulamento das radiocomunicações da UIT, para utilização quer provisória quer permanente. Além disso, os radares de curto alcance para automóveis não devem ser considerados um serviço de segurança da vida humana na acepção do regulamento das radiocomunicações da UIT e deve funcionar num regime de não interferências e de não protecção. Além disso, os radares de curto alcance para automóveis não deverão condicionar o futuro desenvolvimento da utilização da faixa dos 24 GHz das aplicações protegidas pela nota de pé-de-página 5.340.
- (25) A colocação no mercado e o funcionamento dos equipamentos de radar para automóveis na faixa dos 24 GHz em modo autónomo ou instalados *a posteriori* em veículos já colocados no mercado não seria compatível com o objectivo de evitar interferências prejudiciais em aplicações de radiocomunicações existentes que funcionam nessa faixa, uma vez que tal poderia levar a uma proliferação descontrolada de tais equipamentos. Em contraste, deveria ser mais fácil controlar a utilização de sistemas de radar de curto alcance em automóveis na faixa dos 24 GHz unicamente como elemento de uma integração complexa entre sistema eléctrico, concepção automóvel e pacote informático de um veículo com instalação de origem no novo veículo, ou como substituição do equipamento de radar de curto alcance originalmente instalado.

- (26) A presente decisão será aplicável tomando em consideração e sem prejuízo do disposto na Directiva 70/156/CEE, de 6 de Fevereiro de 1970, relativa à aproximação das legislações dos Estados-Membros respeitantes à recepção dos veículos a motor e seus reboques⁽¹⁾ e na Directiva 1999/5/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 9 de Março de 1999, relativa aos equipamentos de rádio e equipamentos terminais de telecomunicações e ao reconhecimento mútuo da sua conformidade⁽²⁾.
- (27) As medidas previstas na presente decisão estão em conformidade com o parecer do Comité do Espectro de Radiofrequências,

ADOPTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A presente decisão destina-se a harmonizar as condições que proporcionarão a disponibilidade e a utilização eficiente da faixa dos 24 GHz do espectro de radiofrequências por equipamentos de radar de curto alcance para automóveis.

Artigo 2.º

Para efeitos da presente decisão, entende-se por:

1. «Faixa dos 24 GHz do espectro de radiofrequências», a gama de frequências situada entre 24,15 +/- 2,50 GHz;
2. «Equipamentos de radar de curto alcance para automóveis», equipamentos que proporcionam funções de radar em veículos rodoviários para aplicações de redução das colisões e seus efeitos e de segurança do tráfego;
3. «Equipamentos de radar de curto alcance para automóveis colocados em serviço na Comunidade», equipamentos de radar de curto alcance com instalação na origem, ou instalados em sua substituição, num veículo que foi ou será matriculado, colocado no mercado ou colocado em serviço na Comunidade;
4. «Regime de não interferências e não protecção», regime em que não é possível causar interferências prejudiciais a outros utilizadores da faixa e em que não pode ser reivindicada protecção contra interferências prejudiciais provocadas por outros sistemas ou serviços que funcionem na mesma faixa;
5. «Data de referência», a data de 30 de Junho 2013;
6. «Data de transição», a data de 30 de Junho de 2007;
7. «Veículo», qualquer veículo definido no artigo 2.º da Directiva 1999/37/CE;
8. «Desactivação», a cessação das emissões de equipamentos de radar de curto alcance;

9. «Zona de exclusão», a área em torno de uma estação de radioastronomia definida por um raio equivalente a uma distância específica da estação;

10. «Ciclo de serviço», a percentagem de tempo em qualquer período de uma hora durante o qual o equipamento está efectivamente a transmitir.

Artigo 3.º

A banda dos 24 GHz do espectro de radiofrequências será designada e disponibilizada o mais rapidamente possível e o mais tardar até 1 de Julho de 2005, num regime de não interferências e não protecção, para equipamentos de radar de curto alcance para automóveis colocados em serviço na Comunidade que cumpram as condições estabelecidas nos artigos 4.º e 6.º

A banda dos 24 GHz do espectro de radiofrequências permanecerá disponível nessas condições até à data de referência, sujeito as provisões do Artigo 5.º

Após essa data, a banda de rádio frequências na faixa dos 24 GHz deixará de estar disponível para equipamentos de radar de curto alcance instalados em qualquer veículo, excepto quando se trata de equipamentos com instalação na origem, ou instalados em sua substituição, num veículo matriculado, colocado em serviço ou colocado no mercado da Comunidade antes dessa data.

Artigo 4.º

A banda dos 24 GHz do espectro de radiofrequências será disponibilizada para a componente de banda ultra-larga dos equipamentos de radar de curto alcance para automóveis com um valor máximo da densidade média de potência de -41,3 dBm/MHz da potência isotrópica de radiação equivalente (p.i.r.e.) e com uma densidade de potência de pico de 0 dBm/50MHz p.i.r.e., excepto para frequências abaixo dos 22 GHz, onde o máximo da densidade de potência média deverá ser limitada até -61,3 dBm/MHz p.i.r.e.

A banda dos 24,05-24,25 GHz do espectro de radiofrequências é designada para o modo/componente de emissão em banda estreita, que pode ser uma portadora não modulada, com uma potência de pico máxima de 20 dBm p.i.r.e. e um ciclo de serviço limitado a 10 % para potências de pico maiores que -10 dBm p.i.r.e.

As emissões na faixa dos 23,6-24,0 GHz a 30 ° ou mais acima do plano horizontal serão atenuadas pelo menos em 25 dB para equipamentos de radar de curto alcance colocados no mercado antes de 2010 e, posteriormente, em pelo menos 30 dB.

Artigo 5.º

1. A disponibilidade da banda de rádio frequências dos 24 GHz para aplicações de radar de curto alcance será mantida activamente em observação, a fim de garantir que a principal razão para a abertura desta banda a estes sistemas se mantenha válida, isto é que nenhuma interferência prejudicial seja causada para outros utilizadores da faixa, especialmente mediante uma verificação atempada dos seguintes aspectos:

(1) JO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 2004/104/CE da Comissão (JO L 337 de 13.11.2004, p. 13).

(2) JO L 91 de 7.4.1999, p. 10. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- a) Número total, em cada Estado-Membro, de veículos matriculados, colocados no mercado ou colocados em serviço equipados com radar de curto alcance para automóveis na faixa dos 24 GHz, a fim de verificar que este número não é superior a 7 % do número total de veículos em circulação em cada Estado-Membro;
- b) Disponibilização ou não de informação adequada pelos Estados-Membros ou por fabricantes e importadores em relação ao número de veículos equipados com radar de curto alcance na faixa dos 24 GHz para fins de um controlo efectivo da utilização de equipamentos de radar de curto alcance para automóveis na faixa dos 24 GHz;
- c) Se a utilização individual ou cumulativa de radares de curto alcance para automóveis na faixa dos 24 GHz está a causar ou poderá causar, a curto prazo, interferências prejudiciais para outros utilizadores da faixa dos 24 GHz ou de faixas adjacentes em, pelo menos, um Estado-Membro ou se o limiar referido na alínea a) foi atingido;
- d) Contínua adequação da data de referência.

2. Para além do processo de revisão previsto no n.º 1, será efectuada uma revisão de fundo o mais tardar até 31 de Dezembro de 2009, a fim de verificar a relevância dos pressupostos iniciais relativos ao funcionamento de radares de curto alcance na faixa dos 24 GHz, bem como de verificar se o desenvolvimento da tecnologia de radar de curto alcance para automóveis na faixa dos 24 GHz está a progredir de forma a garantir a disponibilidade de aplicações de radar de curto alcance a funcionar nessa faixa do espectro de radiofrequências até 1 de Julho de 2013.

3. A revisão de fundo pode ser desencadeada mediante pedido fundamentado apresentado por um membro do Comité do Espectro de Radiofrequências ou por iniciativa própria da Comissão.

4. Os Estados-Membros assistirão a Comissão na execução das revisões referidas nos n.ºs 1 e 2, garantindo a recolha das informações necessárias e a sua entrega à Comissão atempadamente, em especial das informações enumeradas no anexo 1.

Artigo 6.º

1. O equipamento de radar de curto alcance instalado em veículos só funcionará quando o veículo estiver a ser utilizado.
2. Os equipamentos de radar de curto alcance para automóveis colocados em serviço na Comunidade garantirão a protecção das estações de radioastronomia que funcionam na faixa dos 22,21-24,00 GHz do espectro de radiofrequências definidas no artigo 7.º através de uma desactivação automática numa zona de exclusão definida ou através de qualquer outro método que proporcione uma protecção equivalente dessas estações sem intervenção do condutor.
3. Em derrogação ao n.º 2, será aceite a desactivação manual de equipamentos de radar de curto alcance para automóveis colocados em serviço na Comunidade que funcionem na faixa dos 24 GHz do espectro de radiofrequências antes da data de transição.

Artigo 7.º

Cada Estado-Membro determinará quais são as estações nacionais de radioastronomia relevantes no espectro de radiofrequências e que devem ser protegidas no seu território, ao abrigo do n.º 2 do artigo 6.º, e quais são as características das zonas de exclusão de cada estação. Essa informação, com a devida justificação, será notificada à Comissão no prazo de seis meses após a adopção da presente decisão e publicada no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 8.º

Os Estados-Membros são os destinatários da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 17 de Janeiro de 2005.

Pela Comissão
Viviane REDING
Membro da Comissão

ANEXO

Informações exigidas para o controlo da utilização da faixa de frequências dos 24 GHz por radares de curto alcance para automóveis

O presente anexo estabelece os dados exigidos para fins de verificação da taxa de penetração de veículos automóveis equipados com radar de curto alcance em cada Estado-Membro da União Europeia, nos termos do artigo 5.º. Estes dados serão utilizados para calcular a proporção de veículos equipados com radar de curto alcance na faixa dos 24 GHz em comparação com o número total de veículos em circulação em cada Estado-Membro.

Os seguintes dados serão recolhidos anualmente:

1. Número de veículos equipados com radar de curto alcance que utilizam a faixa dos 24 GHz fabricados e/ou colocados no mercado e/ou matriculados pela primeira vez na Comunidade durante o ano de referência,
2. Número de veículos equipados com radares de curto alcance que utilizam a faixa dos 24 GHz importados de países terceiros durante o ano de referência,
3. Número total de veículos em circulação no ano de referência.

Todos os dados serão acompanhados de uma avaliação sobre a incerteza relacionada com a informação.

Para além dos dados supramencionados, serão disponibilizadas atempadamente quaisquer outras informações pertinentes que possam ajudar a Comissão a manter uma perspectiva geral adequada quanto à utilização continuada da faixa dos 24 GHz por dispositivos de radar de curto alcance para automóveis, incluindo informações sobre:

- tendências correntes e futuras do mercado, tanto dentro como fora da Comunidade,
- vendas do mercado de acessórios e reequipamento,
- progressos de tecnologias e aplicações alternativas, nomeadamente de radares de curto alcance que funcionam na faixa dos 79 GHz, de acordo com a Decisão 2004/545/CE.
