

KOMISIA

ROZHODNUTIE KOMISIE

zo 17. januára 2005

o zosúladení rádiového frekvenčného spektra v pásme 24 GHz na časovo obmedzené využitie pre automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu na území Spoločenstva

(oznámené pod číslom dokumentu K(2005) 34)

(Text s významom pre EHP)

(2005/50/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva,

so zreteľom na rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 676/2002/ES zo 7. marca 2002 o regulačnom rámci pre politiku rádiového spektra v Európskom spoločenstve (rozhodnutie o rádiovom spektre)⁽¹⁾, najmä na jeho článok 4 ods. 3,

keďže:

(1) Oznámenie Komisie z 2. júna 2003 adresované Rade a Európskemu parlamentu pod názvom „Akčný plán zameraný na cestnú bezpečnosť – spoluzodpovednosť za zníženie počtu obetí dopravných nehôd v Európskej únii do roku 2010 na polovicu“⁽²⁾ stanovuje koherentný prístup k cestnej bezpečnosti v Európskej únii. V oznámení adresovanom Rade a Európskemu parlamentu z 15. septembra 2003 pod názvom „Informačné a komunikačné technológie pre bezpečné a inteligentné dopravné prostriedky“⁽³⁾ Komisia ďalej oznámila svoj úmysel zlepšiť cestnú bezpečnosť v Európe, ktorá bude mať názov iniciatíva *e-bezpečnosť* pomocou využitia nových informačných a komunikačných technológií a inteligentných systémov cestnej bezpečnosti, ako sú automobilové radarové zariadenia krátkého dosahu. V záveroch o cestnej bezpečnosti⁽⁴⁾ z 5. decembra 2003 Rada tiež vyzvala k zlepšeniu bezpečnosti vozidiel prostredníctvom podpory nových technológií, ako je napríklad elektronická bezpečnosť.

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 108, 24.4.2002, s. 1.

⁽²⁾ KOM(2003) 311.

⁽³⁾ KOM(2003) 542.

⁽⁴⁾ Závery Rady Európskej únie o cestnej bezpečnosti, 15058/03 TRANS 307.

(2) Rýchly a koordinovaný vývoj a používanie automobilových radarov krátkého dosahu v rámci Spoločenstva si vyžaduje jednotné rádiové frekvenčné pásmo, aby sa v Spoločenstve mohli aplikovať čo najskôr a na báze stability. Tým sa v priemysle zabezpečí potrebný stupeň istoty na uskutočnenie potrebných investícií.

(3) S ohľadom na toto zosúladenie vydala Komisia dňa 5. augusta 2003 podľa článku 4 ods. 2 rozhodnutia č. 676/2002/ES mandát Európskej konferencii poštových a telekomunikačných správ (CEPT) na zosúladenie rádiového frekvenčného spektra a pomoc pri koordinovanom zavedení automobilových radarov krátkého dosahu.

(4) Na základe tohto mandátu CEPT definovala frekvenčné pásmo 79 GHz ako najvhodnejšie pásmo na dlhodobý vývoj a používanie automobilových radarov krátkého dosahu s tým, že toto opatrenie by sa malo zaviesť najneskôr do januára 2005. Komisia preto prijala rozhodnutie 2004/545/ES z 8. júla 2004 o zosúladení rádiového frekvenčného spektra s dosahom 79 GHz na využitie automobilového radaru krátkého dosahu na území Spoločenstva⁽⁵⁾.

(5) Avšak technológia automobilových radarov krátkého dosahu v pásme 79 GHz je stále vo vývoji a nie je momentálne k dispozícii na rentabilnej báze, hoci je dohodnuté, že priemysel podporí vývoj tejto technológie, aby sa stala dostupná čo najskôr.

⁽⁵⁾ Ú. v. EÚ L 241, 13.7.2004, s. 66.

- (6) V správe Európskej komisii z 9. júla 2004 CEPT definovala na základe mandátu z 5. augusta 2003 pásmo 24 GHz ako dočasné riešenie, ktoré by umožnilo rýchle zavedenie automobilových radarov krátkeho dosahu na území Spoločenstva s cieľom splniť ciele iniciatívy *e-bezpečnosť*, nakoľko technológiu na prevádzku v tomto pásme možno pokladať za dostatočne vyspelú. Preto by členské štáty mali prijať primerané opatrenia v závislosti od konkrétneho stavu svojho vnútroštátneho rádiového frekvenčného spektra a tým sprístupniť dostatočné rádiové frekvenčné spektrum v rámci zosúladenia v pásme 24 GHz (21,65–26,65 GHz), pričom služby, ktoré sú už v tomto pásme v prevádzke, budú chránené pred škodlivým rušením.
- (7) Podľa poznámky pod čiarou 5.340 nariadení pre rádiokomunikáciu Medzinárodnej telekomunikačnej únie (ITU) sa v pásme 23,6–24,0 GHz zakazuje akékoľvek vysielanie, aby sa chránilo primárne využitie pásma, a to rádiovou astronómiou a pasívnymi službami družicového a vesmírneho prieskumu Zeme. Opodstatnenosť tohto zákona sa vysvetľuje tým, že nemožno pripustiť škodlivé rušenie týchto služieb formou vysielania v tomto pásme.
- (8) Poznámka pod čiarou 5.340 je predmetom implementácie na národnej úrovni a môže sa uplatňovať v súvislosti s článkom 4.4 nariadení pre rádiokomunikáciu, podľa ktorých sa žiadnej stanici nesmie prideliť frekvencia odlišne od nariadení pre rádiokomunikáciu s výnimkou splnenia výslovnej podmienky, že táto stanica nespôsobí pri využívaní pridelenej frekvencie škodlivé rušenie stanici, ktorá sa prevádzkuje v súlade s nariadením o pravidlách ITU. Preto CEPT v správe Komisii poukázala na to, že poznámka pod čiarou 5.340 nezamedzuje správam využívať pásma, ktoré sú predmetom poznámky pod čiarou za predpokladu, že nebudú ovplyvňovať služby iných správ a nebudú sa usilovať o medzinárodné uznanie takého využívania v rámci ITU.
- (9) Frekvenčné pásmo 23,6–24,0 GHz je pásmom primárneho záujmu pre vedecké a meteorologické inštitúcie na meranie obsahu vodnej pary, ktoré je dôležité pri meraní teploty v rámci družicového prieskumu Zeme. Táto frekvencia je dôležitá najmä pre iniciatívu Globálne monitorovanie životného prostredia a bezpečnosti GMES zameranú na operatívny systém varovania v Európe. Frekvenčný dosah 22,21–24,00 GHz je potrebný pre rádioastronomickú službu pri meraní spektrálnych čiar amoniaku a vody, ako aj na rádiovastro-nomické pozorovanie kontinua.
- (10) Pásmo 21,2–23,6 GHz a 24,5–26,5 GHz sú v nariadeniach pre rádiokomunikáciu ITU pridelené primárne pevnej službe a vo významnej miere ich využívajú pevné linky s cieľom splniť požiadavky pre infraštruktúru existujúcich mobilných sietí 2G a 3G a vyvíjať širokopásmové pevné bezdrôtové siete.
- (11) Na základe štúdií kompatibility medzi automobilovým radarom krátkeho dosahu a pevnými službami, službami družicového prieskumu Zeme a rádioastronomickými službami, CEPT dospela k záveru, že neobmedzené používanie systémov automobilového radaru krátkeho dosahu v pásme 24 GHz spôsobí neprijateľné škodlivé rušenie s existujúcimi rádiovými aplikáciami, ktoré pôsobia v tomto pásme. Vzhľadom na nariadenia pre rádiokomunikáciu a význam týchto služieb by sa automobilové radary krátkeho dosahu o 24 GHz mohli zaviesť len pod podmienkou, že tieto služby v danom pásme budú dostatočne chránené. Z tohto hľadiska je dôležité, že pokiaľ signál vychádzajúci z automobilového radarového zariadenia krátkeho dosahu je mimoriadne nízky vo väčšej časti frekvenčného dosahu 24 GHz, treba prihliadnuť na kumulatívny účinok používania veľkého počtu zariadení, ktoré samostatne škodlivé rušenie možno nespôsobujú.
- (12) Podľa CEPT by existujúce aplikácie, ktoré sú v prevádzke v pásme 24 GHz alebo okolo neho, boli postihnuté značným škodlivým rušením vtedy, ak by sa prekročil určitý počet motorových vozidiel, ktoré využívajú pásmo 24 GHz na automobilový radar krátkeho dosahu. CEPT dospela k záveru, že spoločné využívanie pásma na prieskum Zeme a pre automobilové radary krátkeho dosahu by bolo možné len dočasne, ak by sa percento motorových vozidiel, ktoré sú vybavené automobilovým radarom krátkeho dosahu 24 GHz obmedzilo na 7,0% pripadajúcich na každý vnútroštátny trh. Zatiaľ čo toto percento sa vypočítalo na základe obrazových prvkov družicového prieskumu Zeme, vnútroštátne trhy sa opierajú o odkaz, na základe ktorého sa vypočíta prahová hodnota, nakoľko tento spôsob predstavuje najefektívnejší spôsob na uskutočnenie tohto monitoringu.
- (13) V správe CEPT sa dospelo k záveru, že na to, aby boli splnené požiadavky na ochranu pevnej služby, využívanie pásma spolu s automobilovými radarmi krátkeho dosahu by bolo možné len dočasne, ak by percento motorových vozidiel, ktoré sú vybavené automobilovým radarom krátkeho dosahu v rámci pôsobnosti prijímača pevnej služby nepresiahlo 10%.
- (14) Preto sa na základe práce, ktorú CEPT vykonala, očakáva, že by nemalo dôjsť k škodlivému rušeniu ostatných užívateľov pásma, pokiaľ celkový počet motorových vozidiel, registrovaných, uvedených na trh alebo do prevádzky, ktoré sú vybavené automobilovým radarom krátkeho dosahu, neprekročí 7% celkového množstva vozidiel v obehu v každom členskom štáte.
- (15) V súčasnosti sa neočakáva, že by sa táto prahová hodnota dosiahla pred referenčným dátumom 30. júna 2013.

- (16) Niekoľko členských štátov tiež využíva pásmo 24 GHz na kontrolu radarového merania rýchlosti, ktorá prispieva k dopravnej bezpečnosti. Po štúdiu kompatibility medzi automobilovými radarmi krátkeho dosahu a niekoľkými týmito zariadeniami prevádzkovanými v Európe CEPT dospela k záveru, že kompatibilita je možná za určitých podmienok, predovšetkým prostredníctvom tlmenia centrálnych frekvencií týchto dvoch systémov najmenej o 25 MHz, a že riziko škodlivého rušenia je relatívne nízke a nebude viesť k nesprávnym meraniam rýchlosti. Výrobcovia vozidiel, ktoré používajú automobilové radarové systémy krátkeho dosahu, sa tiež zaviazali podniknúť náležité kroky na zníženie rizika rušenia pri radarovom meraní rýchlosti. Spôľahlivosť zariadenia na meranie rýchlosti radarom preto nebude v značnej miere ovplyvnená činnosťou automobilových radarov krátkeho dosahu.
- (17) Niektoré členské štáty budú v budúcnosti využívať pásmo 21,4–22,0 GHz na rozhlasovú družicovú službu v zostupnom smere. Na základe štúdií kompatibility príslušné vnútroštátne správy dospeli k záveru, že pokiaľ vysielanie automobilových radarov krátkeho dosahu neprekročí 61,3 dBm/MHz pri frekvencii nižšej ako 22 GHz, nenastanú žiadne problémy s kompatibilitou.
- (18) Je potrebné, aby Komisia s pomocou členských štátov uvedené predpoklady a preventívne opatrenia neustále objektívne a primerane preskúmavala s cieľom zhodnotiť na základe konkrétnych údajov, či sa na niektorom vnútroštátnom trhu neprekročí prahová hodnota 7 % pred referenčným dátumom, či došlo alebo v dohľadnej dobe dôjde k škodlivému rušeniu iných užívateľov pásma pri prekročení prahovej hodnoty 7 % na niektorom vnútroštátnom trhu, alebo či nedošlo k škodlivému rušeniu u iných užívateľov pásma i pri hodnote nižšej ako je prahová hodnota.
- (19) Preto v dôsledku údajov získaných čiastočne v procese preskúmania sa môže ukázať, že je potrebné toto rozhodnutie upraviť, najmä preto, aby sa predišlo škodlivému rušeniu u iných užívateľov pásma.
- (20) Z rovnakého dôvodu nemožno očakávať, že pásmo 24 GHz bude i naďalej dostupné automobilovým radarom krátkeho dosahu do referenčného dátumu, ak sa časom dokáže, že niektorý z uvedených predpokladov neplatí.
- (21) Aby sa zefektívnil monitoring využitia pásma 24 GHz a kontrolný proces, členské štáty sa môžu rozhodnúť, že sa v súvislosti s procesom preskúmania obrátia priamo na výrobcov a dovozcov.
- (22) Ako uvádza CEPT, spoločné využívanie pásma zo strany automobilových radarov krátkeho dosahu a rádioastro-
- nomických služieb v pásme 22,21–24,00 GHz by mohlo viesť k škodlivému rušeniu rádioastronomických služieb v prípade, že by sa vozidlám vybaveným automobilovými radarmi krátkeho dosahu povolila neobmedzená prevádzka v rámci určitej vzdialenosti od každej rádioastronomickej stanice. S ohľadom na uvedené skutočnosti a na to, že smernica 1999/5/ES vyžaduje, aby rádiové zariadenie bolo skonštruované tak, aby sa predišlo škodlivému rušeniu, systémy automobilových radarov krátkeho dosahu, ktoré sú v prevádzke v pásme 22,21–24,00 GHz, ktoré využíva rádiová astronómia, by sa mali pri pohybe v rámci týchto oblastí deaktivovať. Vnútroštátne správy by mali vymedziť a odôvodniť príslušné rádioastronomické stanice a s nimi súvisiace ochranné zóny.
- (23) Aby sa dosiahla efektívnosť a spoľahlivosť, táto deaktivácia by sa mala uskutočniť automaticky. Avšak na to, aby sa automobilové radary krátkeho dosahu zaviedli čo najrýchlejšie v pásme 24 GHz, môže sa povoliť obmedzený počet vysielateľov s manuálnym deaktivovaním, nakoľko pri takomto obmedzenom používaní bude očakávaná pravdepodobnosť spôsobenia škodlivého rušenia rádioastronomickým službám pomerne nízka.
- (24) Dočasné zavedenie automobilových radarov krátkeho dosahu v pásme 24 GHz má výnimočný charakter a nesmie sa považovať za precedent pre možné zavedenie iných aplikácií v pásmach, kde sa uplatňuje poznámka pod čiarou 5.340 nariadení pre rádiokomunikáciu, či ide o dočasné alebo trvalé využitie. Navyše sa automobilové radary krátkeho dosahu nesmú považovať za služby bezpečnosti ľudského života v súlade s nariadeniami o rádiokomunikácii ITU a musia pracovať na nerušiacom a nechránenom základe. Automobilové radary krátkeho dosahu by tiež nemali obmedziť budúci vývoj aplikácií využívajúcich pásmo 24 GHz, ktoré sú chránené poznámkou pod čiarou 5.340.
- (25) Uvedenie na trh a prevádzka zariadení automobilových radarov krátkeho dosahu 24 GHz samostatne alebo ich inštaláciou priamo do vozidiel, ktoré sú už na trhu, by nebolo kompatibilné s cieľom vyhnúť sa škodlivému rušeniu s existujúcimi rádiovými aplikáciami prevádzkovanými v tomto pásme, nakoľko to môže viesť k nekontrolovanému šíreniu tohto zariadenia. Naopak, ľahšie bude kontrolovať využitie systémov automobilových radarov krátkeho dosahu v pásme 24 GHz len ako súčasť celkovej integrácie elektronického vybavenia, automobilového dizajnu a softvérového vybavenia vozidla a zariadenia automobilového radaru nainštalovaného v novom vozidle výrobcom, alebo ako náhrada pôvodného zariadenia automobilového radaru krátkeho dosahu, ktoré bolo vo vozidle nainštalované výrobcom.

- (26) Táto smernica sa uplatňuje s ohľadom a bez toho, aby bola dotknutá smernica Rady 70/156/EHS zo 6. februára 1970 o aproximácii právnych predpisov členských štátov o typovom schválení motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel⁽¹⁾ a smernica 1999/5/ES Európskeho parlamentu a Rady z 9. marca 1999 o rádiovom zariadení a koncových telekomunikačných zariadeniach a o vzájomnom uznávaní ich zhody⁽²⁾.
- (27) Opatrenia stanovené v tomto rozhodnutí sú v súlade so stanoviskom Výboru pre rádiové frekvenčné spektrum,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Účelom tohto rozhodnutia je zosúladiť podmienok pre dostupnosť a účinné využitie rádiového frekvenčného spektra v pásme 24 GHz pre automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu.

Článok 2

Na účely tohto rozhodnutia platia nasledovné definície:

1. „rádiové frekvenčné spektrum v pásme 24 GHz“ znamená frekvenčné pásmo 24,15 +/- 2,50 GHz;
2. „automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu“ znamená zariadenie zabezpečujúce radarové funkcie v motorových vozidlách za účelom zníženia rizika kolízie a iné aplikácie pre bezpečnosť dopravy;
3. „automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu uvedené do prevádzky v Spoločenstve“ znamená automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu pôvodne nainštalované alebo nahrádzajúce zariadenie takto nainštalované do vozidla, ktoré bude alebo bolo zaregistrované, uvedené na trh alebo uvedené do prevádzky v Spoločenstve;
4. „na nerušiacom a nechránenom základe“ znamená, že iným užívateľom pásma nesmie byť spôsobené žiadne škodlivé rušenie a neuplatňuje sa ani nárok na ochranu pred škodlivým rušením z iných systémov alebo služieb prevádzkovaných v tomto pásme;
5. „referenčný dátum“ je 30. jún 2013;
6. „dátum prechodu“ je 30. jún 2007;
7. „vozidlo“ znamená ktorékoľvek vozidlo uvedené v článku 2 smernice 70/156/EHS;
8. „deaktivácia“ znamená ukončenie vysielania automobilového radarového zariadenia krátkého dosahu;
9. „ochranná zóna“ znamená oblasť okolo rádioastronomickej stanice, ktorá je vymedzená polomerom zhodujúcim sa so špecifickou vzdialenosťou od stanice;

⁽¹⁾ Ú. v. ES L 42, 23.2.1970, s. 1. Smernica naposledy zmenená a doplnená smernicou Komisie 2004/104/ES (Ú. v. EÚ L 337, 13.11.2004, s. 13).

⁽²⁾ Ú. v. ES L 91, 7.4.1999, s. 10. Smernica naposledy zmenená a doplnená nariadením (ES) č. 1882/2003 (Ú. v. EÚ L 284, 31.10.2003, s. 1).

10. „pracovný cyklus“ znamená časový pomer jednodňového intervalu, kedy je zariadenie aktívne v prevádzke.

Článok 3

Rádiové frekvenčné spektrum v pásme 24 GHz sa vymedzuje a je dostupné pre automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu uvedené do prevádzky v Spoločenstve, ktoré je v súlade s podmienkami stanovenými v článkoch 4 a 6, a to čo najskôr avšak najneskôr do 1. júla 2005, na nerušiacom a nechránenom základe.

Rádiové frekvenčné spektrum v pásme 24 GHz zostane takto k dispozícii do referenčného dátumu podľa ustanovenia článku 5.

Po tomto dátume prestane byť rádiové frekvenčné spektrum v pásme 24 GHz dostupné pre automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu nainštalované v ktoromkoľvek vozidle okrem prípadov, kedy bolo takéto zariadenie pôvodne nainštalované alebo kedy nahrádza zariadenie takto nainštalované do vozidla registrovaného, uvedeného na trh v Spoločenstve alebo uvedeného do prevádzky pred týmto dátumom.

Článok 4

Rádiové frekvenčné spektrum v pásme 24 GHz sa uvedie k dispozícii pre ultra-širokopásmovú (UWB) časť automobilového radarového zariadenia krátkého dosahu s maximálnou strednou hustotou výkonu -41,3 dBm/MHz efektívneho izotropného vyžiarového výkonu (e.i.r.p.) a s maximálnou hustotou výkonu 0 dBm/50MHz e.i.r.p. okrem frekvencií nižších ako 22 GHz, kde maximálna stredná hustota výkonu bude obmedzená na -61,3 dBm/MHz e.i.r.p.

Rádiové frekvenčné spektrum v pásme 24,05–24,25 GHz sa vymedzuje pre režim/zložku úzkopásmového vysielania, ktoré sa môže skladať z nemodulovaného nosiča s maximálnym špičkovým výkonom 20 dBm e.i.r.p. a z pracovného cyklu obmedzeného na 10 % maximálneho vysielania vyššieho ako -10 dBm e.i.r.p.

Vysielanie v pásme 23,6–24,0 GHz pod uhlom 30° a väčším nad horizontálnou rovinou zoslabne minimálne o 25 dB pri automobilovom radarovom zariadení krátkého dosahu uvedeného na trh pred rokom 2010 a po tomto roku minimálne o 30 dB.

Článok 5

1. Nepretržitá dostupnosť rádiového frekvenčného spektra v pásme 24 GHz na účely automobilového radaru krátkého dosahu sa bude neustále skúmať, aby sa zabezpečilo, že hlavný predpoklad otvorenia tohto pásma pre takýto systém zostáva platný, čo znamená, že sa nespôsobuje žiadne škodlivé rušenie ostatným užívateľom pásma, a to najmä prostredníctvom včasného overenia:

- a) celkového počtu vozidiel registrovaných, uvedených na trh alebo uvedených do prevádzky v každom členskom štáte, ktoré sú vybavené automobilovým radarom krátkého dosahu v pásme 24 GHz, aby sa overilo, že tento počet neprekročí 7 % celkového počtu vozidiel v obehu v každom členskom štáte;
- b) či boli členskými štátmi alebo výrobcami a dovozcami sprístupnené zodpovedajúce informácie, pokiaľ ide o počet vozidiel vybavených radarom krátkého dosahu v pásme 24 GHz na účely účinného sledovania využitia pásma 24 GHz automobilovým radarovým zariadením krátkého dosahu;
- c) či samostatné alebo kumulatívne použitie automobilového radaru krátkého dosahu v pásme 24 GHz nespôsobuje alebo pravdepodobne nebude spôsobovať v krátkom časovom období škodlivé rušenie ostatným užívateľom pásma 24 GHz alebo príslušných pásiem v minimálne jednom štáte, bez ohľadu na to, či bola resp. nebola dosiahnutá prahová hranica uvedená v písm. a);
- d) či je referenčný dátum aj naďalej vhodný.

2. Okrem postupu kontroly stanovenej v odseku 1 sa najneskôr do 31. decembra 2009 vykoná dôkladná kontrola na overenie, či sú aj naďalej relevantné pôvodné predpoklady týkajúce sa prevádzky automobilových radarov krátkého dosahu v pásme 24 GHz, ako aj na overenie, či rozvoj technológie automobilových radarov krátkého dosahu v pásme 79 GHz postupuje tak, aby zabezpečil, že aplikácie automobilových radarov krátkého dosahu prevádzkované v tomto pásme rádiového frekvenčného spektra budú dostupné do 1. júla 2013.

3. Dôkladnú kontrolu je možné začať na odôvodnenú žiadosť člena Výboru pre rádiové frekvenčné spektrum alebo z vlastnej iniciatívy Komisie.

4. Členské štáty pomáhajú Komisii vykonávať kontroly uvedené v odsekoch 1 a 2 tým, že zabezpečia, aby sa potrebné informácie získali a poskytli Komisii včas, najmä informácie stanovené v prílohe.

Článok 6

1. Automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu inštalované vo vozidlách funguje iba pokiaľ je vozidlo v chode.

2. Automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu uvedené do prevádzky v Spoločenstve zabezpečí ochranu rádio-astronomických staníc prevádzkujúcich v 22,21–24,00 GHz pásme rádiového spektra a uvedených v článku 7 prostredníctvom automatickej deaktivácie vo vymedzenej ochrannej zóne alebo prostredníctvom ďalšej metódy, ktorá poskytuje rovnocennú ochranu týchto staníc bez zásahu vodiča.

3. Odchylné od odseku 2 sa do dátumu prechodu prijíma manuálna deaktivácia pre automobilové radarové zariadenie krátkého dosahu, ktoré bolo uvedené do prevádzky v Spoločenstve a ktoré funguje v rádiovom frekvenčnom spektre v pásme 24 GHz.

Článok 7

Každý členský štát si na svojom území určí príslušné vnútroštátne rádioastronomické stanice, ktoré budú chránené v súlade s článkom 6 ods. 2, a vlastnosti ochranných zón týkajúce sa každej stanice. Tieto informácie spolu s vhodným odôvodnením budú po prijatí tohto rozhodnutia oznámené Komisii do šiestich mesiacov a uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Článok 8

Toto rozhodnutie je adresované členským štátom.

V Bruseli 17. januára 2005

Za Komisiu
Viviane REDING
členka Komisie

PRÍLOHA

Informácie požadované na sledovanie používania rádiového frekvenčného spektra v pásme 24 GHz automobilovými radarom krátkého dosahu

Táto príloha stanovuje v súlade s článkom 5 údaje požadované na overovanie rozšírenia motorových vozidiel vybavených radarom krátkého dosahu v každom členskom štáte Európskej únie. Tieto údaje sa použijú na výpočet podielu vozidiel vybavených radarom krátkého dosahu fungujúceho v pásme 24 GHz v porovnaní s celkovým počtom vozidiel v obehu v každom členskom štáte.

Nasledujúce údaje sa získavajú každoročne:

1. počet vozidiel vybavených radarom krátkého dosahu fungujúcim v pásme 24 GHz vyrobených a/alebo uvedených na trh a/alebo prvýkrát zaregistrovaných v referenčnom roku v Spoločenstve;
2. počet vozidiel vybavených radarom krátkého dosahu fungujúcim v pásme 24 GHz, ktoré boli dovezené z krajín mimo Spoločenstva v referenčnom roku;
3. celkový počet vozidiel v obehu v referenčnom roku.

Ku všetkým údajom musí byť pripojené hodnotenie o spoľahlivosti získaných informácií.

Okrem uvedených údajov sa včas poskytnú všetky ostatné príslušné informácie, ktoré by Komisii pomohli udržať si primeraný prehľad o pokračujúcom využívaní pásma 24 GHz automobilovými radarovými zariadeniami krátkého dosahu vrátane informácií o:

- súčasných a budúcich trendoch na trhu v rámci Spoločenstva a mimo neho,
- následnom trhovom predaji a úprave zariadenia,
- stave pokroku v oblasti alternatívnych technológií a aplikácií, najmä pokiaľ ide o automobilové radary krátkého dosahu fungujúce v pásme 79 GHz v súlade s rozhodnutím 2004/545/ES.