

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 17. ledna 2005

o harmonizaci pásma rádiového spektra 24 GHz pro účely časově omezeného používání vozidlových radarových zařízení krátkého dosahu ve Společenství

(oznámeno pod číslem K(2005) 34)

(Text s významem pro EHP)

(2005/50/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství,

s ohledem na rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 676/2002/ES ze dne 7. března 2002 o předpisovém rámci pro politiku rádiového spektra v Evropském společenství (rozhodnutí o rádiovém spektru)⁽¹⁾, a zejména na čl. 4 odst. 3 uvedeného rozhodnutí,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Sdělení Komise Radě a Evropskému parlamentu ze dne 2. června 2003 „Evropský akční program pro bezpečnost silničního provozu – snížení počtu obětí silničních nehod v Evropské unii na polovinu do roku 2010: společná odpovědnost“⁽²⁾ stanoví ucelený přístup k bezpečnosti silničního provozu v Evropské unii. Dále Komise ve svém sdělení Radě a Evropskému parlamentu ze dne 15. září 2003 nazvaném „Informační a komunikační technologie pro bezpečná a inteligentní vozidla“⁽³⁾ oznámila svůj záměr zvýšit bezpečnost silničního provozu v Evropě, tzv. iniciativu *eSafety*, která spočívá ve využití nových informačních a komunikačních technologií a inteligentních systémů pro bezpečnost silničního provozu, např. vozidlových radarových zařízení krátkého dosahu. Rada ve svých závěrech k bezpečnosti silničního provozu⁽⁴⁾ ze dne 5. prosince 2003 rovněž vyzvala ke zlepšení bezpečnosti vozidel podporou nových technologií, jako např. elektronické bezpečnosti.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 108, 24.4.2002, s. 1.

⁽²⁾ KOM(2003) 311.

⁽³⁾ KOM(2003) 542.

⁽⁴⁾ Závěry Rady Evropské unie o bezpečnosti silničního provozu, 15058/03 TRANS 307.

(2) Aby bylo možné vyvíjet a používat vozidlové radary krátkého dosahu ve Společenství rychle a koordinovaně, je nutné, aby byla pro jejich využití bezodkladně k dispozici stálá harmonizovaná rádiová kmitočtová pásma, aby příslušná odvětví měla důvěru a provedla potřebné investice.

(3) S ohledem na tuto harmonizaci vydala Komise dne 5. srpna 2003 podle čl. 4 odst. 2 rozhodnutí č. 676/2002/ES pověření Evropské konferenci poštovních a telekomunikačních správ (CEPT) harmonizovat rádiové spektrum a napomáhat koordinovanému zavedení vozidlových radarových systémů krátkého dosahu.

(4) Na základě tohoto pověření vymezila CEPT jako nejvhodnější pásmo pro dlouhodobý rozvoj a používání vozidlových radarů krátkého dosahu pásmo 79 GHz a doporučila zavedení tohoto opatření nejpozději do ledna 2005. Komise proto přijala rozhodnutí 2004/545/ES ze dne 8. července 2004 o harmonizaci rádiového spektra v pásmu 79 GHz pro účely radarových zařízení krátkého dosahu pro použití v automobilové oblasti ve Společenství⁽⁵⁾.

(5) Ovšem technologie vozidlových radarů krátkého dosahu v pásmu 79 GHz se stále ještě vyvíjí a není okamžitě dostupná s efektivními náklady, ačkoli se má za to, že odvětví její vývoj podpoří tak, aby byla dostupná co nejdříve.

⁽⁵⁾ Úř. věst. L 241, 13.7.2004, s. 66.

- (6) Ve zprávě Evropské komisi ze dne 9. července 2004 založené na pověření ze dne 5. srpna 2003 označila CEPT za dočasné řešení pásmo 24 GHz, které by umožnilo včasné zavedení vozidlových radarů krátkého dosahu ve Společenství tak, aby se naplnily cíle iniciativy *eSafety*, neboť v tomto pásmu lze technologii považovat za dostatečně vyspělou. Proto by členské státy měly přijmout vhodná opatření v závislosti na konkrétním stavu vnitrostátních rádiových spekter tak, aby v pásmu 24 GHz (21,65–26,65 GHz) harmonizovaně zpřístupnily dostatečné rádiové spektrum a zároveň ochránily stávající služby fungující v tomto pásmu před škodlivým rušením.
- (7) Podle poznámky 5.340 Radiokomunikačního řádu Mezinárodní telekomunikační unie (ITU) se v pásmu 23,6–24,0 GHz zakazuje veškeré vysílání, aby se chránilo přednostní využívání tohoto pásma radioastronomickou službou a pasivními službami družicového průzkumu Země a kosmického výzkumu. Tento zákaz je zdůvodněn skutečností, že škodlivé rušení těchto služeb formou vysílání v tomto pásmu nelze připustit.
- (8) Poznámka 5.340 je předmětem vnitrostátní úpravy a může být použita ve spojení s ustanovením 4.4 Radiokomunikačního řádu, podle něž nesmí být žádné stanice přidělen kmitočty odchylně od Radiokomunikačního řádu s výjimkou výslovné podmínky, že tato stanice při využití přiděleného kmitočtu nezpůsobí škodlivé rušení stanic, která je provozována v souladu s ustanoveními pravidel ITU. Proto CEPT ve zprávě Komisi upozornila na to, že poznámka 5.340 využití pásem, na něž se vztahuje, správám zcela nezakazuje, pokud nebudou mít vliv na služby jiných správ a nebudou usilovat ani o mezinárodní uznání takového využití v rámci ITU.
- (9) Kmitočtové pásmo 23,6–24,0 GHz je především důležité pro vědecké a meteorologické využití, konkrétně pro měření obsahu vodních par, které je nezbytné při měření teplot ve službě družicového průzkumu Země (EESS). Tento kmitočt je velmi významnou úlohu zejména v iniciativě „Globální monitoring životního prostředí a bezpečnosti“ (GMES), jejímž cílem je funkční evropský výstražný systém. Kmitočtové pásmo 22,21–24,00 GHz je nutné rovněž pro měření spektrálních čar čpavku a vody, ale i pro průběžné pozorování v radioastronomické službě.
- (10) Pásmo 21,2–23,6 GHz a 24,5–26,5 GHz jsou v Radiokomunikačním řádu ITU přidělena přednostně pevné služby a významně se využívají pro pevné spoje s cílem vyhovět požadavkům na infrastrukturu stávajících mobilních sítí 2G a 3G a rozvíjet širokopásmové pevné bezdrátové sítě.
- (11) Na základě studií kompatibility mezi vozidlovými radary krátkého dosahu a pevnými službami, službami družicového průzkumu Země a radioastronomickými službami došla CEPT k závěru, že neomezené používání systému vozidlových radarů krátkého dosahu v pásmu 24 GHz způsobí nepřijatelné škodlivé rušení stávajícím rádiovým aplikacím, které jsou provozovány v tomto pásmu. S ohledem na Radiokomunikační řád ITU a na význam těchto služeb je možno zavést vozidlové radary krátkého dosahu v pásmu 24 GHz pouze za podmínky, že tyto služby v uvedeném pásmu budou dostatečně ochráněny. V této souvislosti je třeba upozornit na to, že ačkoli signál vycházející z vozidlového radarového zařízení krátkého rozsahu je ve většině kmitočtového pásma 24 GHz velmi slabý, musí se přihlídnout ke kumulativnímu účinku používání velkého množství těchto zařízení, jež by jednotlivě škodlivé rušení nevyvolávala.
- (12) Podle CEPT by stávající aplikace, jež jsou provozovány v pásmu 24 GHz nebo v jeho okolí, rostoucí měrou trpěly z důvodu značného škodlivého rušení v případě, že by se překročila jistá míra rozšíření vozidel, která by zmíněné pásmo 24 GHz využívala pro účely vozidlových radarů krátkého dosahu. CEPT došla k závěru, že zejména sdílení služeb družicového průzkumu Země a vozidlových radarů krátkého dosahu by bylo možné pouze dočasně, pokud podíl vozidel vybavených vozidlovým radarem krátkého dosahu v pásmu 24 GHz nepřesáhne 7,0 % na každém vnitrostátním trhu. Tento podíl byl sice vypočten na základě pixelů EESS, ovšem vnitrostátní trhy slouží jako základ pro výpočet prahu proto, že představují nejúčinnější prostředek pro příslušné sledování.
- (13) CEPT dále došla k závěru, že pro zachování požadavků na ochranu pevné služby, bude sdílení služeb družicového průzkumu Země a vozidlových radarů krátkého dosahu dočasně možné, pokud podíl vozidel vybavených vozidlovým radarem krátkého dosahu, které se pohybují na dohled od přijímače pevné služby, nepřesáhne 10 %.
- (14) Proto se na základě práce CEPT očekává, že ke škodlivému rušení ostatních uživatelů pásma by nemělo docházet, pokud celkové množství vozidel, která jsou registrována, uvedena na trh nebo do provozu a vybavena vozidlovým radarem krátkého dosahu v pásmu 24 GHz, nepřesáhne 7 % celkového množství vozidel v oběhu v každém členském státě.
- (15) V současnosti se neočekává, že by tohoto prahu bylo dosaženo před referenčním datem 30. června 2013.

- (16) Některé členské státy využívají pásma 24 GHz rovněž pro radary pro měření rychlosti, které rovněž posilují bezpečnost silničního provozu. Po studiích kompatibility vozidlových radarů krátkého dosahu provedených na určitém množství takovýchto zařízení provozovaných v Evropě došel CEPT k závěru, že kompatibilita je možná za určitých podmínek, zejména rozdělením středových frekvencí obou systémů o nejméně 25 MHz, a že riziko škodlivého rušení je nízké a nebude způsobovat chyby v měření rychlosti. Rovněž výrobci vozidel, kteří používají radarových systémů krátkého dosahu, se zavázali pokračovat v přijímání příslušných kroků k zajištění toho, aby riziko rušení radarů pro měření rychlosti bylo minimální. Spolehlivost radarů pro měření rychlosti nebude proto nijak významně ovlivněna používáním radarových systémů krátkého dosahu.
- (17) Některé členské státy budou v budoucnosti pásmo 21,4–22,0 GHz využívat pro rozhlasovou družicovou službu (BSS) v sestupném směru. Na základě studií kompatibility došly příslušné správy k závěru, že pokud vysílání vozidlových radarů krátkého dosahu nepřesáhne u kmitočtů nižších než 22 GHz–61,3 dBm/MHz, žádné problémy s kompatibilitou nenastanou.
- (18) Je třeba, aby výše uvedené předpoklady a preventivní opatření Komise za pomoci členských států neustále, objektivně a přiměřeně přezkoumávala, aby se na základě konkrétních důkazů zhodnotilo, zda na některém vnitrostátním trhu dojde k překročení prahu 7 % ještě před referenčním datem, zda v dohledné době dochází nebo může docházet ke škodlivému rušení ostatních uživatelů pásma v důsledku překročení prahu 7 % na některém vnitrostátním trhu, nebo zda ke škodlivému rušení ostatních uživatelů pásma dochází i bez překročení tohoto prahu.
- (19) Může se tedy stát, že v důsledku údajů získaných v tomto přezkumném procesu se ukáže, že toto rozhodnutí je třeba upravit, zejména pak proto, aby se zajistilo, že nedochází ke škodlivému rušení ostatních uživatelů pásma.
- (20) Ze stejného důvodu nelze předpokládat, že pásmo 24 GHz bude pro vozidlové radary krátkého dosahu k dispozici až do referenčního data, pokud se časem prokáže, že některý z výše uvedených předpokladů neplatí.
- (21) Aby se usnadnilo sledování využívání pásma 24 GHz i přezkumný proces a aby se zvýšila jejich účinnost, mohou se členské státy rozhodnout, že se v souvislosti s údaji potřebnými pro tento přezkumný proces obrátí přímo na výrobce a dovozce.
- (22) Jak uvádí CEPT, sdílení mezi vozidlovými radary krátkého dosahu a radioastronomickými službami v pásmu 22,21–24,00 GHz by mohlo vést ke škodlivému rušení radioastronomie, pokud by se povolil neomezený provoz vozidel vybavených radary krátkého dosahu v určité vzdálenosti od každé radioastronomické stanice. S ohledem na výše uvedené a na požadavek směrnice 1999/5/ES, aby rádiová zařízení byla konstruována tak, aby předcházela škodlivému rušení, je třeba vozidlové radarové systémy krátkého dosahu provozované v radioastronomií využívaném pásmu 22,21–24,00 GHz při pohybu v těchto oblastech deaktivovat. Vnitrostátní správy by měly příslušné radioastronomické stanice a související ochranné zóny vymezit a zdůvodnit.
- (23) V zájmu účinnosti a spolehlivosti by měla být tato deaktivace nejlépe prováděna automaticky. Ovšem aby se umožnilo co nejrychlejší zavedení vozidlových radarů krátkého dosahu v pásmu 24 GHz, lze povolit omezený počet vysílačů s ruční deaktivací, neboť při takto omezeném rozšíření by měla být nízká pravděpodobnost vyvolání škodlivého rušení radioastronomické službě.
- (24) Dočasné zavedení vozidlových radarů krátkého dosahu v pásmu 24 GHz je výjimečné povahy a nelze jej považovat za precedent pro možné zavedení dalších aplikací v pásmech, na něž se vztahuje poznámka Radiokomunikačního řádu 5.340, ať již pro dočasné nebo trvalé využití. Navíc vozidlové radary krátkého dosahu nelze považovat za službu na ochranu života ve smyslu Radiokomunikačního řádu ITU a musí být provozovány na neinterferenčním a nechráněném základě. Vozidlové radary krátkého dosahu by neměly ani omezovat budoucí rozvoj aplikací, které využívají pásma 24 GHz a jsou chráněny poznámkou 5.340.
- (25) Uvedení na trh a do provozu vozidlového radarového zařízení krátkého dosahu v pásmu 24 GHz samostatně nebo jejich dodatečná instalace do vozidel, která jsou již na trhu, by nebylo slučitelné s cílem předejít škodlivému rušení stávajících rádiových aplikací provozovaných v tomto pásmu, neboť by vedlo k nekontrolovanému šíření tohoto zařízení. Naopak snazší bude kontrolovat vozidlové radarové systémy krátkého dosahu v pásmu 24 GHz pouze coby součást celkové integrace elektronického vybavení, návrhu a softwarového vybavení vozidla instalované v nových vozidlech nebo jako náhrada původního vozidlového radarového zařízení krátkého dosahu ve vozidle.

- (26) Toto rozhodnutí se použije s přihlédnutím a bez dotčení směrnice Rady 70/156/EHS ze dne 6. února 1970 o sblížení právních předpisů členských států týkajících se schvalování typu motorových vozidel a jejich přípojních vozidel⁽¹⁾ a směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/5/ES ze dne 9. března 1999 o rádiových zařízeních a telekomunikačních koncových zařízeních a vzájemném uznávání jejich shody⁽²⁾.
- (27) Opatření tohoto rozhodnutí jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro rádiové spektrum,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Účelem tohoto rozhodnutí je harmonizovat podmínky pro dostupnost a účinné využívání rádiového spektra v pásmu 24 GHz pro vozidlová radarová zařízení krátkého dosahu.

Článek 2

Pro účely tohoto rozhodnutí platí následující definice:

1. „pásmem rádiového spektra 24 GHz“ se rozumí frekvenční pásmo 24,15 +/- 2,5 GHz;
2. „vozidlovým radarovým zařízením krátkého dosahu“ se rozumí zařízení, které nabízí radarové funkce na bázi silničního vozidla určené pro použití v oblasti zmírňování a omezování srážek a v oblasti bezpečnosti provozu;
3. „vozidlovým radarovým zařízením krátkého dosahu uvedeným do provozu ve Společenství“ se rozumí vozidlové radarové zařízení krátkého dosahu původně nainstalované nebo nahrazující zařízení takto instalované ve vozidle, které bude nebo bylo registrováno, uvedeno na trh nebo uvedeno do provozu ve Společenství;
4. „na neinterferenčním a nechráněném základě“ se rozumí, že ostatním uživatelům pásma se nesmí způsobit žádné škodlivé rušení a že nelze nárokovat ochranu před škodlivým rušením ze strany ostatních systémů a služeb pracujících v uvedeném pásmu;
5. „referenčním datem“ se rozumí 30. červen 2013;
6. „datem přechodu“ se rozumí 30. červen 2007;
7. „vozidlem“ rozumí vozidlo, jak je vymezeno v článku 2 směrnice 70/156/ES;
8. „deaktivací“ se rozumí ukončení vysílání vozidlového radarového zařízení krátkého dosahu;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 42, 23.2.1970, s. 1. Směrnice naposledy pozměněná směrnicí Komise 2004/104/ES (Úř. věst. L 337, 13.11.2004, s. 13).

⁽²⁾ Úř. věst. L 91, 7.4.1999, s. 10. Směrnice naposledy pozměněná nařízením (ES) č. 1882/2003 (Úř. věst. L 284, 31.10.2003, s. 1).

9. „ochrannou zónou“ se rozumí oblast kolem radioastronomické stanice vymezená poloměrem rovnajícím se specifické vzdálenosti od stanice;
10. „koeficientem používání“ se rozumí poměr času během jakékoliv jedné hodiny, kdy zařízení aktivně vysílá.

Článek 3

Pásmo rádiového spektra 24 GHz se vymezuje a dává k dispozici pro vozidlová radarová zařízení krátkého dosahu uvedená do provozu ve Společenství, která jsou v souladu s podmínkami uvedenými v článcích 4 a 6, a to v nejbližším možném termínu, nejpozději pak od 1. července 2005, a to na neinterferenčním a nechráněném základě.

Pásmo rádiového spektra 24 GHz zůstane takto k dispozici do referenčního data podle ustanovení článku 5.

Po tomto datu přestane být pásmo rádiového spektra 24 GHz k dispozici pro vozidlová radarová zařízení krátkého dosahu instalovaná v jakémkoli vozidle kromě případů, kdy bylo toto nařízení původně nainstalováno nebo kdy nahrazuje takto instalované zařízení ve vozidle registrovaném, uvedeném na trh nebo uvedeném do provozu ve Společenství před tímto datem.

Článek 4

Pásmo rádiového spektra 24 GHz se dává k dispozici pro ultraširokopásmovou (UWB) část vozidlového radarového zařízení krátkého dosahu s maximální střední hustotou výkonu $-41,3$ dBm/MHz efektivního izotropicky vyzářeného výkonu (e.i.r.p.) a se špičkovou hustotou výkonu 0 dBm/50 MHz e.i.r.p., mimo frekvencí nižších než 22 GHz, kde maximální střední hustota bude omezena na $-61,3$ dBm/MHz e.i.r.p.

Rádiové spektrum v pásmu 24,05–24,25 GHz se vymezuje pro režim / složku úzkopásmového vysílání, sestávající z nemodulované nosné s maximálním špičkovým výkonem 20 dBm e.i.r.p. a koeficientem používání nepřesahujícím 10 % špičkového vysílání vyššího než -10 dBm e.i.r.p.

Vysílání v pásmu 23,6–24,0 GHz pod úhlem 30° a větším nad vodorovnou rovinu se zeslabí alespoň o 25 dB u vozidlových radarových zařízení krátkého dosahu uvedených na trh před rokem 2010 a poté alespoň o 30 dB.

Článek 5

1. Průběžná dostupnost pásma rádiového spektra 24 GHz pro účely vozidlových radarů krátkého dosahu se bude aktivně přezkoumávat, aby se zajistilo, že hlavní podmínka zpřístupnění tohoto pásma takovýmito systémům je dodržována, tj. že nezpůsobují škodlivé rušení ostatním uživatelům pásma, zejména pak formou včasného ověřování:

- a) celkového počtu vozidel registrovaných, uvedených na trh nebo uvedených do provozu v každém členském státě, která jsou vybavena vozidlovým radarem krátkého dosahu v pásmu 24 GHz, aby se ověřilo, že tento počet nepřesahuje 7 % celkového počtu vozidel v oběhu v každém členském státě;
- b) zda členské státy nebo výrobci a dovozci zpřístupnili odpovídající údaje o počtu vozidel vybavených radarem krátkého dosahu v pásmu 24 GHz pro účely účinného sledování využívání pásma 24 GHz vozidlovým radarovým zařízením krátkého dosahu;
- c) zda samostatné či kumulativní používání vozidlového radaru krátkého dosahu v pásmu 24 GHz nepůsobí nebo pravděpodobně nebude působit v krátkém časovém období škodlivé rušení ostatním uživatelům pásma 24 GHz nebo přilehlých pásem v alespoň jednom členském státě, bez ohledu na to, zda již byl dosažen práh uvedený v písm. a);
- d) zda je referenční datum nadále vhodné.

2. Kromě přezkumného procesu podle odstavce 1 proběhne nejpozději do 31. prosince 2009 zásadní přezkum, aby se ověřilo, zda nadále platí původní předpoklady ohledně provozu vozidlových radarů krátkého dosahu v pásmu 24 GHz, a aby se rovněž ověřilo, zda rozvoj technologie vozidlových radarů krátkého dosahu v pásmu 79 GHz postupuje tak, aby zajistil, že aplikace vozidlových radarů krátkého dosahu pracujících v tomto pásmu rádiového spektra budou dostupné do 1. července 2013.

3. Zásadní přezkum může započít na odůvodněnou žádost člena Výboru pro rádiové spektrum nebo z podnětu Komise.

4. Členské státy Komisi pomáhají s prováděním přezkumů uvedených v odstavcích 1 a 2 tím, že zajistí, aby se včas získaly a Komisi poskytl nezbytné údaje, zejména pak údaje uvedené v příloze.

Článek 6

1. Vozidlové radarové zařízení krátkého dosahu instalované ve vozidlech pracuje pouze pokud je vozidlo v chodu.
2. Vozidlové radarové zařízení krátkého dosahu uvedené do provozu ve Společenství zabezpečí ochranu radioastronomických stanic pracujících v pásmu rádiového spektra 22,21–24,00 GHz podle článku 7 pomocí automatické deaktivace ve vymezených ochranných zónách nebo prostřednictvím jiné metody, která poskytuje rovnocennou ochranu těchto stanic bez zásahu řidiče.
3. Odchylně od odstavce 2 se do data přechodu přijímá pro vozidlová radarová zařízení krátkého dosahu uvedená do provozu ve Společenství a pracující v pásmu rádiového spektra 24 GHz i ruční deaktivace.

Článek 7

Každý členský stát určí příslušné národní radioastronomické stanice, které budou chráněny podle čl. 6 odst. 2 na jeho území a vlastnosti ochranných zón týkajících se jednotlivých stanic. Tyto údaje spolu s odpovídajícím zdůvodněním se oznámí Komisi do šesti měsíců od přijetí tohoto rozhodnutí a zveřejní se v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 8

Toto rozhodnutí je určeno členskými státy.

V Bruselu dne 17. ledna 2005.

Za Komisi
Viviane REDING
členka Komise

PŘÍLOHA

Údaje požadované pro sledování používání pásma rádiového spektra 24 GHz vozidlovými radary krátkého dosahu

Tato příloha stanoví v souladu s článkem 5 údaje, které se vyžadují pro ověřování rozšíření motorových vozidel vybavených radarem krátkého dosahu v každém členském státě Evropské unie. Tyto údaje se použijí k výpočtu podílu vozidel vybavených radarem krátkého dosahu pracujícím v pásmu 24 GHz ve srovnání s celkovým počtem vozidel v oběhu v každém členském státě.

Následující údaje se získávají každoročně:

1. počet vozidel vybavených radarem krátkého dosahu pracujícím v pásmu 24 GHz vyrobených a/nebo uvedených na trh a/nebo poprvé zaregistrovaných v referenčním roce ve Společenství;
2. počet vozidel vybavených radarem krátkého dosahu pracujícím v pásmu 24 GHz dovezených do Společenství v referenčním roce z jiných zemí;
3. celkový počet vozidel v oběhu v referenčním roce.

Všechny údaje budou doplněny o zhodnocení míry nejistoty související s informacemi.

Kromě výše uvedených údajů se včas poskytnou veškeré důležité informace, které by pomohly Komisi udržet si odpovídající přehled o pokračujícím využívání pásma 24 GHz vozidlovými radarovými přístroji krátkého dosahu, včetně údajů o:

- stávajících a budoucích trendech na trzích uvnitř i vně Společenství,
- prodejích na následném trhu a dodatečném vybavování daným zařízením,
- pokroku dosaženém v alternativních technologiích a aplikacích, zejména u vozidlových radarů krátkého dosahu pracujících v pásmu 79 GHz podle rozhodnutí 2004/545/ES.