

KOMMISSION

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 5. August 2008

zur harmonisierten Nutzung von Funkfrequenzen im Frequenzband 5 875—5 905 MHz für sicherheitsbezogene Anwendungen intelligenter Verkehrssysteme (IVS)

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2008) 4145)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2008/671/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN —

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaft,

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

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat ⁽²⁾ und das Europäische Parlament ⁽³⁾ haben betont, wie wichtig die Verbesserung der Sicherheit im europäischen Straßenverkehr ist. Intelligente Verkehrssysteme (IVS) stehen im Mittelpunkt eines integrierten Ansatzes zur Straßenverkehrssicherheit ⁽⁴⁾, denn sie ergänzen Verkehrsinfrastruktur und Fahrzeuge durch Informations- und Kommunikationstechnologien (IKT), um potenziell gefährliche Verkehrssituationen zu vermeiden und die Zahl der Unfälle zu verringern.
- (2) Eine effektive und einheitliche Nutzung der Funkfrequenzen ist für die Entwicklung neuer drahtloser Geräte in der Gemeinschaft unverzichtbar ⁽⁵⁾.
- (3) Zu den IVS gehören auch kooperative Systeme, die zur Informationsübertragung in Echtzeit auf der Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug, vom Fahrzeug zur Infrastruktur und von der Infrastruktur zum Fahrzeug beruhen. Solche Systeme versprechen erhebliche Verbesserungen in Bezug auf die Effizienz des Verkehrssystems, die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer und den Mobilitätskomfort. Damit all diese Ziele erfüllt werden können, muss die Kommunikation zwischen Fahrzeugen und Straßeninfrastruktur zuverlässig und schnell sein.

(4) Angesichts der Mobilität von Fahrzeugen sowie der Notwendigkeit, den Binnenmarkt zu vollenden und die Straßenverkehrssicherheit in ganz Europa zu erhöhen, sollten die von kooperativen IVS-Systemen genutzten Frequenzen überall in der Europäischen Union einheitlich zur Verfügung gestellt werden.

(5) Gemäß Artikel 4 Absatz 2 der Entscheidung Nr. 676/2002/EG erteilte die Kommission am 5. Juli 2006 der Europäischen Konferenz der Verwaltungen für Post und Fernmeldewesen (CEPT) ein Mandat zur Prüfung des Frequenzbedarfs sicherheitsbezogener Anwendungen im Zusammenhang mit intelligenten Verkehrssystemen und kooperativen Systemen sowie zur Untersuchung der technischen Kompatibilität zwischen sicherheitsbezogenen IVS-Anwendungen und potenziell davon beeinträchtigten Funkdiensten in den fraglichen Frequenzbereichen. Ferner wurde die CEPT aufgefordert, optimale Kanalbelegungspläne für die für IVS vorgesehenen Frequenzbänder auszuarbeiten.

(6) Die Ergebnisse der entsprechenden Arbeiten der CEPT bilden die Grundlage für diese Entscheidung.

(7) Die CEPT kam in ihrem Bericht vom 21. Dezember 2007 (CEPT-Bericht 20) zu dem Schluss, dass sich das 5-GHz-Band, insbesondere der Frequenzbereich 5 875—5 905 MHz, für sicherheitsbezogene IVS-Anwendungen eignet, welche die Straßenverkehrssicherheit dadurch erhöhen, dass Fahrzeugführer und Fahrzeug mehr Informationen über die Umgebung, andere Fahrzeuge und andere Verkehrsteilnehmer erhalten. Darüber hinaus sind IVS kompatibel mit allen in diesem Frequenzband untersuchten Diensten und mit allen anderen bestehenden Diensten, die unterhalb von 5 850 MHz und oberhalb von 5 925 MHz untersucht wurden, sofern die im CEPT-Bericht genannten Höchstwerte der Sendeleistung eingehalten werden. Die Auswahl dieses Bands wäre außerdem mit der Frequenznutzung in anderen Regionen der Welt vereinbar und somit einer weltweiten Harmonisierung förderlich. Überdies hätten IVS keinen Anspruch auf Schutz gegenüber Erdfunkstellen des festen Funkdienstes über Satelliten (FSS), und unerwünschte Aussendungen von IVS-Geräten müssten zum Schutz des festen Funkdienstes über Satelliten begrenzt werden.

⁽¹⁾ ABl. L 108 vom 24.4.2002, S. 1.

⁽²⁾ Schlussfolgerungen des Rates vom 5. Dezember 2003 (Dok. 15101) und Verona-2-Schlussfolgerungen vom 26. Oktober 2004.

⁽³⁾ ABl. C 244 E vom 18.10.2007, S. 220.

⁽⁴⁾ KOM(2006) 314.

⁽⁵⁾ Schlussfolgerungen des Rates vom 3.12.2004, Dok. 15530/04 und 15533/04.

(8) Im Einklang mit den Kompatibilitätsuntersuchungen der CEPT wird derzeit vom Europäischen Institut für Telekommunikationsnormen (ETSI) die harmonisierte Norm EN 302 571 fertig gestellt, damit die Vermutung der Konformität mit Artikel 3 Absatz 2 der Richtlinie 1999/5/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. März 1999 über Funkanlagen und Telekommunikationsendeinrichtungen und die gegenseitige Anerkennung ihrer Konformität⁽¹⁾ gelten kann und somit gewährleistet ist, dass konforme IVS-Geräte keine funktechnischen Störungen verursachen. IVS-Sender werden das Funkspektrum voraussichtlich bestmöglich ausnutzen und ihre Sendeleistung so niedrig wie möglich halten, um die für IVS zugewiesenen Funkfrequenzen effektiv zu nutzen, so dass keine funktechnischen Störungen auftreten.

(9) Aus diesen Gründen sieht die Norm eine Sendeleistungsregelung (TPC) in einem Bereich von mindestens 30 dB bei einer maximalen Gesamtsendeleistung von 33 dBm (mittlere EIRP) vor. Sollten sich einige Hersteller entschließen, die in dieser Norm aufgeführten Techniken nicht zu verwenden, so müssten etwaige alternative Methoden mindestens einen gleichwertigen Störungsschutz bieten wie in der Norm vorgesehen.

(10) Durch die Harmonisierung gemäß dieser Entscheidung sollte jedoch nicht ausgeschlossen werden, dass ein Mitgliedstaat — sofern gerechtfertigt — Übergangszeiträume oder Vorkehrungen für die gemeinsame Nutzung des Frequenzspektrums anwendet.

(11) Es wird erwartet, dass die Mitgliedstaaten die Frequenzen für die IVS-Kommunikation von Fahrzeug zu Fahrzeug innerhalb von sechs Monaten zu Verfügung stellen und während dieser Frist die Zuweisung des Frequenzbands 5 875—5 905 MHz gemäß dieser Entscheidung vornehmen werden. Für die IVS-Kommunikation vom Fahrzeug zur Infrastruktur und von der Infrastruktur zum Fahrzeug könnte es sich allerdings für einige Mitgliedstaaten als schwierig erweisen, innerhalb dieser Frist einen geeigneten Genehmigungsrahmen oder einen Koordinierungsmechanismus für die Einrichtung der straßenseitigen Infrastruktur unterschiedlicher IVS-Betreiber fertig zu stellen. Verzögerungen bei der Bereitstellung der Frequenzen über diese Frist hinaus könnten sich nachteilig auf die breite Einführung sicherheitsbezogener IVS-Anwendungen in der Europäischen Union auswirken und sollten daher begrenzt werden und hinreichend begründet sein.

(12) In Anbetracht der Marktentwicklung und der technischen Entwicklung kann es erforderlich werden, den Anwendungsbereich dieser Entscheidung und ihre Anwendung künftig insbesondere auf der Grundlage entsprechender Informationen der Mitgliedstaaten zu überprüfen.

(13) Die in dieser Entscheidung vorgesehenen Maßnahmen stimmen mit der Stellungnahme des Funkfrequenzausschusses überein —

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zweck dieser Entscheidung ist die Vereinheitlichung der Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung des Frequenzbands 5 875—5 905 MHz für sicherheitsbezogene Anwendungen intelligenter Verkehrssysteme (IVS) in der Gemeinschaft.

Artikel 2

Für die Zwecke dieser Entscheidung gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Intelligente Verkehrssysteme“ bezeichnen eine Reihe von Systemen und Diensten, die auf Informations- und Kommunikationstechnologien wie Verarbeitung, Steuerung, Ortung, Kommunikation und Elektronik beruhen und auf ein Straßenverkehrssystem angewandt werden.
2. „Mittlere äquivalente isotrope Strahlungsleistung (EIRP)“ ist die äquivalente isotrope Strahlungsleistung während der Peggelspitze (Burst) bei der Übertragung, die gleichzeitig die maximale Sendeleistung darstellt, sofern eine Sendeleistungsregelung erfolgt.

Artikel 3

(1) Die Mitgliedstaaten sorgen dafür, dass spätestens sechs Monate nach Inkrafttreten dieser Entscheidung das Frequenzband 5 875—5 905 MHz für intelligente Verkehrssysteme zugewiesen wird und anschließend sobald wie billigerweise möglich nicht exklusiv zur Verfügung steht.

Diese Zuweisung erfolgt entsprechend den im Anhang aufgeführten Parametern.

(2) Abweichend von Absatz 1 können die Mitgliedstaaten die Genehmigung von Übergangszeiträumen und/oder Vorkehrungen für die gemeinsame Nutzung des Frequenzspektrums gemäß Artikel 4 Absatz 5 der Frequenzentscheidung beantragen.

Artikel 4

Die Mitgliedstaaten beobachten die Nutzung des Frequenzbands 5 875—5 905 MHz und teilen der Kommission ihre Erkenntnisse mit, um gegebenenfalls eine Überprüfung dieser Entscheidung zu ermöglichen.

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

Artikel 5

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Brüssel, den 5. August 2008

Für die Kommission
Viviane REDING
Mitglied der Kommission

*ANHANG***Technische Parameter für sicherheitsbezogene Anwendungen intelligenter Verkehrssysteme im Frequenzband 5 875–5 905 MHz**

Parameter	Wert
Maximale spektrale EIRP-Dichte (mittlere EIRP)	23 dBm/MHz
Maximale Gesamtsendeleistung (mittlere EIRP)	33 dBm
Kanalzugangs- und Belegungsvorschriften	Es sind Störungsminderungstechniken einzusetzen, deren Leistung mindestens den Techniken entspricht, die in den gemäß Richtlinie 1999/5/EG verabschiedeten harmonisierten Normen vorgesehen sind. Diese erfordern eine Sendeleistungsregelung (TPC) in einem Bereich von mindestens 30 dB.