

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

17. jaanuar 2005,

24 GHz raadiosagedusala ajutise kasutuse ühtlustamise kohta seoses sõidukite lähitoimeradarseadmete kasutusega ühenduses

(teatavaks tehtud numbri K(2005) 34 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2005/50/EÜ)

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. märtsi 2002. aasta otsust nr 676/2002/EÜ Euroopa Ühenduse raadiospektripoliitika reguleeriva raamistiku kohta (raadiospektrit käsitlev otsus),⁽¹⁾ eriti selle artikli 4 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjoni poolt 2. juunil 2003. aastal nõukogule ja Euroopa Parlamendile adresseeritud teatises "Euroopa liiklusohutuse tegevusprogramm – Euroopa Liidu liiklusõnnetusohvrite arvu vähendamine poole võrra aastaks 2010: jagatud vastutus"⁽²⁾ on esitatud Euroopa Liidu liiklusohutust käsitlev ühtne lähenemisviis. Lisaks on komisjon 15. septembril 2003. aastal nõukogule ja Euroopa Parlamendile adresseeritud teatises "Ohutute ja arukate sõidukite info- ja sidetehnoloogiad"⁽³⁾ teatanud kavatsusest parandada Euroopa liiklusohutust algatusega "e-ohutus" (*eSafety*), kasutades uusi info- ja sidetehnoloogiasid ning arukaid liiklusohutuse süsteeme, näiteks sõidukite lähitoimeradarseadmeid. Nõukogu kutsus 5. detsembri 2003. aasta järeldustes liiklusohutuse kohta⁽⁴⁾ üles täiustama sõidukite ohutust, edendades selliseid uusi tehnoloogiasid nagu elektrooniline ohutus.

⁽¹⁾ EÜT L 108, 24.4.2002, lk. 1.

⁽²⁾ KOM(2003) 311.

⁽³⁾ KOM(2003) 542.

⁽⁴⁾ Euroopa Liidu Nõukogu järeldused liiklusohutuse kohta, 15058/03 TRANS 307.

(2) Sõidukite lähitoimeradarite kiire ja kooskõlastatud välja-töötamine ja kasutuselevõtt ühenduses eeldab, et võimalikult kiiresti ja püsivalt oleks ühenduses selle rakenduse jaoks kättesaadav ühtlustatud sagedusala, et tagada tööstusharule piisav kindlus vajalike investeeringute tegemiseks.

(3) Sellist ühtlustamist silmas pidades andis komisjon 5. augustil 2003 vastavalt otsuse 676/2002/EÜ artikli 4 lõikele 2 Euroopa Posti- ja Elektersidetalituste Konverentsile (CEPT) volitused ühtlustada raadiospektri kasutamist ja edendada sõiduki lähitoimeradari kooskõlastatud kasutuselevõttu.

(4) Kõnealuste volituste täitmise tulemusena on CEPT kindlaks teinud, et sõidukite lähitoimeradarite pikaajaliseks arendamiseks ja rakendamiseks on kõige sobivam sagedusala 79 GHz, mis võetakse kasutusele hiljemalt jaanuariks 2005. Sellest tulenevalt võttis komisjon 8. juulil 2004. aastal vastu otsuse 2004/545/EÜ raadiospektri kasutuse ühtlustamise kohta sagedusalas 79 GHz seoses lähiala liiklusradarite kasutusega ühenduses.⁽⁵⁾

(5) Sõidukite lähitoimeradarite tehnoloogia kasutamine sagedusalas 79 GHz on siiski alles arendusjärgus ja seda ei ole võimalik kohe kulutasuvalt kasutusele võtta, ehkki on selge, et tööstusharus edendatakse selle tehnoloogia arendamist, et seda oleks võimalik kasutusele võtta võimalikult kiiresti.

⁽⁵⁾ ELT L 241, 13.7.2004, lk. 66.

- (6) Euroopa Komisjonile 9. juulil 2004. aastal vastavalt 5. augusti 2003. aasta volitustele esitatud aruandes osutas CEPT sagedusalale 24 GHz kui ajutisele lahendusele, mis võimaldaks võtta sõidukite lähitoimeradareid varem kasutusele, et täita "e-ohutuse" eesmärgid, sest tehnoloogiat peetakse kõnealuses sagedusalas kasutamiseks piisavalt arenenuks. Sellepärast peaksid liikmesriigid võtma asjakohaseid meetmeid vastavalt raadiospektri siseriiklikule olukorrale, et sagedusalas 24 GHz (21,65–26,65 GHz) oleks võimalik piisavat raadiospektrit ühtlustatult kasutada, kaitstes samal ajal selles sagedusalas juba toimivaid teenistusi kahjulike häirete eest.
- (7) Vastavalt Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liidu (ITU) raadioeeskirjade allmärkusele 5.340 on keelatud igasugune signaalide saatmine sagedusalas 23,6–24,0 GHz, et kaitsta selle sagedusala esmast kasutamist raadioastronoomias, Maa-uuringute kosmosesides ja kosmoseuuringute passiivraadiosides. Seda keeldu õigustab asjaolu, et kahjulikke häireid, mida nendele teenistustele põhjustataks raadiosignaali saatmisega selles sagedusalas, ei tohi taluda.
- (8) Allmärkust 5.340 rakendatakse siseriiklikult ja seda võib kohaldada koos raadioeeskirjade artikliga 4.4, mille kohaselt ei tohi ühelegi saatejaamale anda sagedust, kui sellega rikutakse kõnealuseid raadioeeskirju, välja arvatud selgesõnalisel tingimusel, et saatejaam ei põhjusta seda sagedust kasutades kahjulikke häireid teisele raadiojaamale, mis töötab kooskõlas ITU eeskirjadega. Sellest tulenevalt märkis CEPT komisjonile esitatud aruandes, et allmärkusega 5.340 ei ole sagedusadministratsioonidel rangelt keelata kasutada kõnealuse allmärkusega hõlmatud sagedusalasid, kui sellega ei mõjutata teiste sagedusadministratsioonide teenistusi ega taotleta sellise kasutamise rahvusvahelist tunnustamist ITU raames.
- (9) Sagedusala vahemikus 23,6–24,0 GHz pakub ennekõike huvi teadlastele ja meteoroloogidele seoses veeaurusisalduse mõõtmisega, mis on oluline temperatuurimõõtmistoiminguteks Maa-uuringute kosmoseside teenistuse puhul. Eriti oluline on kõnealune sagedus ülemaailmse keskkonna ja turvaseire (GMES) jaoks, mille eesmärk on operatiivne Euroopa hoiatusüsteem. Sagedusala vahemikus 22,21–24,00 GHz vajatakse ka ammoniaagi ja vee spektrijoonte mõõtmiseks ning raadioastronoomias kontiinumvaatluste jaoks.
- (10) Sagedusalad vahemikus 21,2–23,6 GHz ja 24,5–26,5 GHz on ITU raadioeeskirjadega eraldatud eelkõige paiksele teenistusele ning neid kasutatakse laialdaselt raadiosideleiniide puhul olemasolevate 2G ja 3G mobiilsidevõrkude infrastruktuurivajaduste rahuldamiseks ning paiksete lairiba-raadiovõrkude arendamiseks.
- (11) Uuringute põhjal, mis käsitlesid sõidukite lähitoimeradareid ning paikse side, Maa-uuringute kosmoseside ja raadioastronoomiaside teenistuste omavahelist ühitatavust, on CEPT järeldanud, et sõidukite lähitoimeradarsüsteemide piiramata kasutamine sagedusalas 24 GHz põhjustab selles sagedusalas juba töötavatele raadiorakendustele vastuvõetamatuid kahjulikke häireid. Arvestades ITU raadioeeskirju ja kõnesolevate teenistuste olulisust, võib sõidukite lähitoimeradareid võtta kasutusele sagedusalas 24 GHz ainult juhul, kui kõnealused teenistused on selles sagedusalas piisavalt kaitstud. Ehkki sõidukite lähitoimeradarseadmetest kiiratava signaali on sagedusala 24 GHz enamikus osas äärmiselt nõrk, on selles suhtes oluline arvesse võtta kumulatiivset efekti, mis tekib seetõttu, et kasutatakse hulgaliselt seadmeid, mis üksinda ei pruugi põhjustada kahjulikke häireid.
- (12) CEPTi andmetel kannataksid sagedusalas 24 GHz või selle ümbruses juba töötavad rakendused oluliselt kahjulike häirete all, kui selles sagedusalas töötavate lähitoimeradareid varustatud sõidukite arv peaks ületama teatava taseme. Eelkõige jõudis CEPT järeldusele, et sagedusala jagamine Maa-uuringute kosmoseside teenistuste ja sõidukite lähitoimeradareid vahel võiks olla võimalik üksnes ajutiselt, kui sagedusalas 24 GHz töötava lähitoimeradareid varustatud sõidukeid ei oleks ühelgi siseriiklikul turul rohkem kui 7,0 %. Ehkki see protsendimäär on arvatud Maa-uuringute kosmoseside pikslite põhjal, kasutatakse siseriiklikke turge võrdlusena künnisväärtuse arvutamisel, sest see on kõige tõhusam jälgimisviis.
- (13) Lisaks on CEPTi aruandes järeldatud, et paikse side teenistuse kaitse nõuetega vastavuse säilitamiseks võiks sagedusala ajutine jagamine sõidukite lähitoimeradareid vahel olla võimalik üksnes juhul, kui lähitoimeradareid varustatud sõidukeid oleks paikse raadiosideleini vastuvõtja nähtavusraadiuses vähem kui 10 %.
- (14) Sellest tulenevalt eeldatakse CEPTi töö põhjal, et teistele selle sagedusala kasutajatele ei tohiks põhjustada kahjulikke häireid, kui sagedusalas 24 GHz töötava lähitoimeradareid varustatud registreeritud, turustatavate ja kasutuselevõetavate sõidukite koguarv ei ületa üheski liikmesriigis 7 % ringluses olevate sõidukite koguarvust.
- (15) Praeguste eelduste kohaselt ei saavutata kõnealust künnist enne kontrollkuupäeva 30. juunit 2013.

- (16) Mitmes liikmesriigis kasutatakse sagedusala 24 GHz ka radarite abil sõidukiiruse kontrollimiseks, mis aitab kaasa liiklusohutuse tagamisele. Pärast mitmete Euroopas toimivate lähitoimeradarite ühitatavuse uuringuid järeldas CEPT, et teatavatel tingimustel on ühitamine võimalik, seda eelkõige kahe süsteemi kesksageduste nihutamise teel vähemalt 25 MHz võrra, ja et raadiohäirete tekkimise oht on suhteliselt väike ning need ei põhjusta ekslikke tulemusi sõidukiiruse mõõtmisel. Lähitoimeradarseadmetega varustatud sõidukite tootjad peavad ka edaspidi võtma asjakohaseid meetmeid, tagamaks et sõidukiiruse mõõtmiseks kasutatavatele radaritele tekitatavate häirete oht oleks minimaalne. Seetõttu ei mõjuta sõidukite lähitoimeradarite kasutamine oluliselt sõidukiiruse mõõtmiseks kasutatavate radarite töökindlust.
- (17) Mõned liikmesriigid kasutavad tulevikus sagedusala vahemikus 21,4–22,0 GHz satelliitringhäälingu teenistuse jaoks suunal kosmos–Maa. Asjaomaste riikide sagedusadministratsioonid on ühitatavusuuringute tulemuste põhjal järeldanud, et ühitatavusprobleeme ei ole, kui sagedustel alla 22 GHz lähitoimeradarite saadetavate signaalide võimsustihedus on väiksem kui $-61,3$ dBm/MHz.
- (18) Komisjon peab eespool kirjeldatud eeldused ja ettevaatusabinõud koos liikmesriikidega pidevalt objektiivselt ja proportsionaalselt läbi vaatama, et hinnata konkreetsete tõendite põhjal, kas mingil siseriiklikul turul võidakse ületada kõnealune 7% suurune künnis enne kontrollkuupäeva ning kas mõnel siseriiklikul turul on 7 % suuruse künnise ületamise tõttu põhjustatud või tõenäoliselt põhjustatakse kahjulikke häireid selle sagedusala teistele kasutajatele või kas selle sagedusala teistele kasutajatele on põhjustatud kahjulikke raadiohäireid isegi allpool kõnealust künnist.
- (19) Seetõttu võib läbivaatamise käigus saadud teabe tulemusena osutada vajalikuks muuta käesolevat otsust, tagamaks eelkõige, et kõnealuse sagedusala teistele kasutajatele ei põhjustata kahjulikke raadiohäireid.
- (20) Sellest tulenevalt ei ole võimalik eeldada, et sagedusala 24 GHz on jätkuvalt kättesaadav sõidukite lähitoimeradarite jaoks kuni kontrollkuupäevani, kui mõni eespool nimetatud eeldustest peaks kehtetuks osutama.
- (21) Selleks et hõlbustada ja tõhustada sagedusala 24 GHz kasutamise jälgimist ja eespool mainitud läbivaatamist, võivad liikmesriigid otsustada, et läbivaatamiseks vajaliku teabe saamiseks pöörduakse otse tootjate ja importijate poole.
- (22) Vastavalt CEPTilt saadud teabele võib sagedusala 22,21–24,00 GHz jagamine sõidukite lähitoimeradarite ja raadioastronoomia teenistuse vahel põhjustada kahjulikke häireid raadioastronoomia teenistustele, kui lähitoimeradariga varustatud sõidukitel lubatakse seda radarit takistamatult kasutada teatavas kauguses raadioastronoomiaajaamast. Seetõttu ja arvestades asjaolu, et direktiiviga 1999/5/EÜ nõutakse, et raadioseadmed peavad olema valmistatud nii, et välditakse raadiohäireid, tuleks raadioastronoomias kasutatavas sagedusvahemikus 22,21–24,00 GHz töötavad sõidukite lähitoimeradarid deaktiveerida kõnesolevates piirkondades liikumise korral. Riikide sagedusadministratsioonid peaksid määratlema asjaomased raadioastronoomiaajaamad ja nendega seotud erandvõõndid ning põhjendama oma otsust.
- (23) Tõhususe ja usaldusvääruse huvides oleks kõige parem, kui deaktiveerimine oleks automaatne. Et võimaldada sõidukite lähitoimeradarite kiiret rakendamist sagedusala 24 GHz, võidakse siiski lubada kasutada piiratud hulgal käsitsi deaktiveeritavaid saatjaid, sest sellise piiratud kasutuse korral on raadioastronoomia teenistustele põhjustatavate raadiohäirete tõenäosus eeldatavasti väike.
- (24) Sõidukite lähitoimeradarite ajutine kasutuselevõtt sagedusala 24 GHz on erandlik ja seda ei tohi käsitleda kui pretsedenti muude rakenduste võimalikuks ajutiseks või alaliseks kasutuselevõtmiseks sagedusalades, mille suhtes kohaldatakse ITU raadioeeskirjade allmärkust 5.340. Lisaks ei tohi sõidukite lähitoimeradareid käsitleda inimelu ohutust tagavate seadmetena ITU raadioeeskirjade tähenduses ning need peavad toimima häirete ja kaitstuse puudumise põhimõttel. Peale selle ei tohiks sõidukite lähitoimeradarid takistada allmärkusega 5.340 kaitstud rakenduste kasutamise edaspidist arendamist sagedusala 24 GHz.
- (25) Sagedusala 24 GHz töötavate lähitoimeradarite turustamine ja kasutamine iseseisva tootena või juba turul olevatesse sõidukitesse hiljem paigaldatuna ei sobi kokku eesmärgiga vältida raadiohäirete põhjustamist selles sagedusala juba töötavate raadiorakenduste suhtes, kuna selle tulemusena võivad kõnesolevad seadmed kontrollimatult levida. Seevastu peaks olema lihtsam kontrollida selliste sagedusala 24 GHz töötavate lähitoimeradarite kasutamist, mis on paigaldatud algselt uude sõidukisse ning moodustavad osa sõiduki elektrisüsteemist, autokonstruktsioonist ja tarkvarapakettist, või millega asendatakse sõidukisse algselt paigaldatud lähitoimeradarseade.

(26) Käesoleva otsuse kohaldamisel arvestatakse nõukogu 6. veebruari 1970. aasta direktiivi 70/156/EMÜ liikmesriikide mootorsõidukite ja nende haagiste tüübikinnitusega seotud õigusaktide ühtlustamise kohta⁽¹⁾ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 1999. aasta direktiivi 1999/5/EÜ raadioseadmete ja telekommunikatsioonivõrgu lõppseadmete ning nende nõuetekohasuse vastastikuse tunnustamise kohta⁽²⁾ ning see ei piira kõnealuste direktiivide kohaldamist.

(27) Käesolevas otsuses sätestatud meetmed on kooskõlas raadiospektrikomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Käesoleva otsuse eesmärk on ühtlustada raadiospektri 24 GHz sagedusala kättesaadavuse ja tulemusliku kasutamise tingimused sõidukite lähitoimeradarite jaoks.

Artikkel 2

Käesolevas otsuses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) *raadiospektri 24 GHz sagedusala* – sagedusala vahemikus $24,15 \pm 2,50$ GHz;
- 2) *sõidukite lähitoimeradarseadmed* – maanteesõidukites kasutatavad radarseadmed, mille eesmärk on vältida kokkupõrkeid ja suurendada liiklusohutust;
- 3) *ühenduses kasutusele võetud lähitoimeradarseadmed* – ühenduses registreeritavasse, turustatavasse või kasutuselevõetavasse sõidukisse või ühenduses registreeritud, turustatud või kasutuselevõetud sõidukisse originaal- või asendusseadmena paigaldatud lähitoimeradarid;
- 4) *häirete ja kaitstuse puudumise põhimõte* – põhimõte, mille kohaselt ei tohi teistele sama sagedusala kasutajatele põhjustada raadiohäireid ega nõuda kaitset muude samal sagedusalal tegutsevate süsteemide või teenistuste tekitatavate raadiohäirete eest;
- 5) *kontrollkuupäev* – 30. juuni 2013;
- 6) *üleminekukuupäev* – 31. juuni 2007;
- 7) *sõiduk* – iga sõiduk, mis vastab direktiivi 70/156/EMÜ artiklis 2 esitatud määratlusele;
- 8) *deaktiveerimine* – sõiduki lähitoimeradarseadmest lähtuva kiirguse lõpetamine;

⁽¹⁾ EÜT L 42, 23.2.1970, lk 1. Direktiivi on viimati muudetud komisjoni direktiiviga 2004/104/EÜ (ELT L 337, 13.11.2004, lk 13).

⁽²⁾ EÜT L 91, 7.4.1999, lk 10. Direktiivi on viimati muudetud määrusena (EÜ) nr 1882/2003 (ELT L 284, 31.10.2003, lk 1).

9) *kaitsetsoon* – raadioastronoomiajaama ümbritsev ala, mille määrab raadius, mille pikkus on võrdväärne teatava kaugusega sellest jaamast;

10) *töötsükkel* – suhteline ajaühik ühetunnise perioodi kohta, mille jooksul seade on saaterežiimil.

Artikkel 3

Raadiospektri 24 GHz sagedusala eraldatakse ühenduses kasutuselevõetud ning artiklites 4 ja 6 sätestatud tingimustele vastavate lähitoimeradarseadmete jaoks ning tehakse neile kättesaadavaks häirete ja kaitstuse puudumise põhimõttel võimalikult kiiresti ja hiljemalt 1. juuliks 2005.

Raadiospektri 24 GHz sagedusala on kasutamiseks kättesaadav kuni kontrollkuupäevani, kui artikli 5 sätetest ei tulene teisiti.

Pärast kõnealust kuupäeva ei ole võimalik kasutada sagedusala 24 GHz sõidukitele paigaldatud lähitoimeradarseadmete jaoks, välja arvatud juhul, kui seadmed olid algselt paigaldatud ühenduses enne kõneolevat kuupäeva registreeritud, turustatud või kasutuselevõetud sõidukitele või kui need asendavad nimetatud seadmeid.

Artikkel 4

Raadiospektri 24 GHz sagedusala tehakse ülilairiba sagedusvahemikus töötavate lähitoimeradarseadmete jaoks kättesaadavaks maksimaalse keskmise võimsustihedusega $-41,3$ dBm/MHz e.i.r.p. (tegelik isotroopne kiirgusvõimsus) ning tipuvõimsustihedusega 0 dBm/50 MHz e.i.r.p. (tegelik isotroopne kiirgusvõimsus), välja arvatud sagedustel alla 22 GHz, kus maksimaalne keskmine võimsustihedus on $-61,3$ dBm/MHz e.i.r.p.

Raadiosagedusala 24,05–24,25 GHz on ette nähtud kitsasribalisele režiimile/komponendile, mis võib koosneda moduleerimata kandesignaalist maksimaalse tipuvõimsusega 20 dBm e.i.r.p. ning mille töötsükkel on piiratud 10 %ga tippkiirgustele üle -10 dBm e.i.r.p.

Sagedusalas 23,6–24,0 GHz saadetud signaale, mis kiiratakse horisontaaltasandist 30° kõrgusele või kõrgemale, nõrgendatakse vähemalt 25 dB võrra enne 2010. aastat turustatavate lähitoimeradarite puhul ning pärast 2010. aastat vähemalt 30 dB võrra.

Artikkel 5

1. Sagedusala 24 GHz pidevat kättesaadavust sõidukite lähitoimeradaritele jälgitakse aktiivselt, tagamaks et jääks kehtima põhiline kõnealuste seadmete kasutamise eeldus, st et ei tekitata raadiohäireid teistele sama sagedusala kasutajatele, eelkõige kontrollides õigeaegselt järgmisi aspekte:

- a) selliste igas liikmesriigis registreeritud, turustatud ja kasutuselevõetud sõidukite koguarv, mis on varustatud sagedusala 24 GHz töötava lähitoimeradariga, veendumaks et see arv ei ületa 7 % igas liikmesriigis ringluses olevate sõidukite koguarvust;
- b) kas liikmesriigid või tootjad ja importijad on avaldanud piisavat teavet sagedusala 24 GHz töötava lähitoimeradariga varustatud sõidukite arvu kohta, et oleks võimalik tõhusalt jälgida sagedusala 24 GHz kasutamist sõidukite lähitoimeradarseadmete töös;
- c) kas sagedusala 24 GHz töötavate lähitoimeradarite individuaalne või kumuleeruv kasutamine põhjustab või võib põhjustada lühikese aja jooksul raadiohäireid teistele sagedusala 24 GHz või naabersagedusala teistele kasutajatele vähemalt ühes liikmesriigis, hoolimata sellest, kas punktis a osutatud künnis on saavutatud või mitte;
- d) kas kontrollkuupäev on jätkuvalt asjakohane.

2. Lisaks lõikes 1 kirjeldatud läbivaatamisele viiakse 31. detsembriks 2009 läbi põhjalik läbivaatus, et kontrollida, kas algsed eeldused seoses sõidukite lähitoimeradarite tööga sagedusala 24 GHz on endiselt asjakohased ning kas sõidukite lähitoimeradarite tehnoloogia arendamine sagedusala 79 GHz jaoks on edenenud sedavõrd, et on võimalik tagada selles raadiosagedusala töötavate lähitoimeradarite kasutuselevõtt 1. juuliks 2013.

3. Kõnealuse põhjaliku läbivaatuse võib käivitada raadiospektrikomitee liige, esitades sellekohase põhjendatud taotluse, või komisjon omal algatusel.

4. Liikmesriigid abistavad komisjoni lõigetes 1 ja 2 osutatud läbivaatamisel, tagades et vajalik teave, eelkõige lisaga ettenähtud teave kogutakse ja esitatakse komisjonile õigeaegselt.

Artikkel 6

1. Sõidukitele paigaldatud lähitoimeradarseadmed võivad töötada ainult sõiduki kasutuse ajal.

2. Ühenduses kasutuselevõetud lähitoimeradarseadmed peavad tagama artiklis 7 määratletud raadiosagedusala 22,21-24,00 GHz töötavate raadioastronoomiajaamade kaitse, kasutades automaatset deaktiveerimist kindlaksmääratud kaitsetsoonis või muud meetodit, mis tagab nendele jaamadele samaväärse kaitse ilma juhi sekkumiseta.

3. Erandina lõikest 2 võidakse lubada käsitsi deaktiveerida raadiosagedusala 24 GHz töötavad sõidukite lähitoimeradarseadmed, mis on ühenduses kasutusele võetud enne ülemineku kuupäeva.

Artikkel 7

Iga liikmesriik määrab kindlaks asjaomased raadioastronoomiajaamad, mida tuleb vastavalt artikli 6 lõikele 2 selle riigi territooriumil kaitsta, ning iga jaama suhtes kaitsetsooni andmed. See teave esitatakse koos asjakohaste põhjendustega komisjonile kolme kuu jooksul alates käesoleva otsuse vastuvõtmisest ning avaldatakse *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 8

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 17. jaanuar 2005

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Viviane REDING

LISA

Sõidukilähtoimeradari sagedusalas 24 GHz kasutamise jälgimiseks vajalik teave

Käesoleva lisaga kehtestatakse andmed, mis on vajalikud igas Euroopa Liidu liikmesriigis lähtoimeradariga varustatud sõidukite kasutajate arvu kindlakstegemiseks vastavalt artiklile 5. Nende andmete põhjal arvutatakse välja igas liikmesriigis sagedusalas 24 GHz töötava lähtoimeradariga varustatud sõidukite arv võrreldes ringluses olevate sõidukite koguarvuga.

Igal aastal kogutakse järgmised andmed:

- 1) nende sagedusalas 24 GHz töötava lähtoimeradariga varustatud sõidukite arv, mis on baasaasta jooksul ühenduses toodetud ja/või turustatud ja/või esmakordselt registreeritud;
- 2) nende sagedusalas 24 GHz töötava lähtoimeradariga varustatud sõidukite arv, mis on baasaasta jooksul väljastpoolt ühendust imporditud;
- 3) baasaasta jooksul ringluses olnud sõidukite koguarv.

Kõikidele andmetele lisatakse kõnealuse teabe määramatuse hinnang.

Lisaks eespool nimetatud andmetele tehakse õigeaegselt teatavaks muu asjakohane teave, mis võiks aidata komisjonil paremini säilitada ülevaadet lähtoimeradarite jätkuva kasutamise kohta sagedusalas 24 GHz, sealhulgas teave, mis käsitleb järgmist:

- kehtivad ja tulevased turusuundumused ühenduses ja väljaspool ühendust;
- seadmete turujärgne müük ja tagantjärele paigaldamine;
- alternatiivsete tehnoloogiate ja rakenduste, eriti otsuse 2004/545/EÜ kohaselt sagedusalas 79 GHz töötavate lähtoimeradarite väljatöötamise hetkeseis.