

KOMISJON

KOMISJONI OTSUS,

5. august 2008,

raadiospektri sagedusala 5 875–5 905 MHz ühtlustatud kasutamise kohta intelligentsetes transpordisüsteemides ohutusega seotud rakenduste jaoks

(teatavaks tehtud numbri K(2008) 4145 all)

(EMPs kohaldatav tekst)

(2008/671/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 raadiospektri poliitika reguleeriva raamistiku kohta (raadiospektrit käsitlev otsus), ⁽¹⁾ eriti selle artikli 4 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

- (1) Nii nõukogu ⁽²⁾ kui ka Euroopa Parlament ⁽³⁾ on rõhutanud Euroopa maanteeliikluse ohutuse suurendamise tähtsust. Intelligentsete transpordisüsteemid on kesksel kohal terviklikus lähenemisviisis maanteeliikluse ohutuse tagamisele, ⁽⁴⁾ nendega lisatakse transpordi infrastruktuurile ja sõidukitele info- ja sidetehnoloogia, et vältida ohtlikke liiklusolukordi ja vähendada liiklusõnnetuste arvu.
- (2) Uute traadita side seadmete väljatöötamiseks ühenduses on väga oluline raadiospektri tõhus ja kooskõlastatud kasutamine. ⁽⁵⁾
- (3) Intelligentsete transpordisüsteemid hõlmavad koostöösüsteeme, mis põhinevad sõidukite omavahelisel, sõidukilt infrastruktuurile ning infrastruktuurilt sõidukile toimival sidel, mille kaudu vahetatakse teavet reaalajas. Sellised süsteemid võivad oluliselt suurendada transpordisüsteemi tõhusust ja kõigi maanteel liikujate turvalisust ning muuta liikluse palju mugavamaks. Nende eesmärkide saavutamiseks peab sõidukite ja maanteeinfrastruktuuri vaheline side olema usaldusväärne ja kiire.

(4) Arvestades sõidukite liikuvust ning vajadust tagada siseturu tõhus toimimine ja suurendada liiklusohutust kogu Euroopas, tuleks intelligentsetes transpordisüsteemides kasutatav spektriosa teha ühtlustatult kättesaadavaks kogu Euroopas.

(5) Otsuse nr 676/2002/EÜ artikli 4 lõike 2 kohaselt andis komisjon 5. juulil 2006 Euroopa postside- ja telekommunikatsiooniadministratsioonide konverentsile (European Conference of Postal and Telecommunications Administrations, edaspidi „CEPT“) ülesande kontrollida ohutuse seisukohalt oluliste rakenduste spektrivajadusi, lähtudes intelligentsetest transpordisüsteemidest ja koostöösüsteemidest, samuti uurida, kuidas ühitada asjaomaseid rakendusi kõnealust sagedusala kasutavate raadiosideteenustega, mida asjaomased rakendused võivad häirida. CEPTil paluti välja töötada ka optimaalsed kanaliplaamid intelligentsete transpordisüsteemide jaoks määratud sagedusalades.

(6) CEPTi töö asjakohased tulemused moodustavad käesoleva otsuse tehnilise aluse.

(7) CEPT tegi oma 21. detsembri 2007. aasta ettekandes (CEPT Report 20) järelduse, et intelligentsete transpordisüsteemide ohutusalaste rakenduste jaoks, millega suurendatakse liiklusohutust, andes sõidukijuhile rohkem teavet keskkonna, teiste sõidukite ja muude tee kasutajate kohta, sobib 5 GHz sagedusala, eelkõige vahemik 5 875–5 905 MHz. Lisaks on intelligentsete transpordisüsteemid ühitatavad kõigi uuritud olemasolevate teenustega, milles kasutatakse kõnealust sagedusala, ja kõigi uuritud teenustega, milles kasutatakse sagedusala allpool 5 850 MHz ja ülalpool 5 925 MHz, kui kõnealuste süsteemide puhul peetakse kinni teatavatest CEPTi ettekandes määratletud kiirguspiirangutest. Kõnealust sagedusala valides võetakse arvesse ka spektrikasutust maailma muudes piirkondades ja aidatakse sellega kaasa ühtlustamisele kogu maailmas. Lisaks ei saaks intelligentsetele transpordisüsteemidele nõuda kaitset paikse satelliitside maajaamade eest ja kõnealuste süsteemide seadmete soovimatu kiirgus peaks olema piiratud, et kaitsta paikset satelliitsidet.

⁽¹⁾ EÜT L 108, 24.4.2002, lk 1.

⁽²⁾ Nõukogu järeldused 15101/03, 5. detsember 2003, ja Verona-2 kohtumise järeldused, 26. oktoober 2004.

⁽³⁾ ELT C 244 E, 18.10.2007, lk 220.

⁽⁴⁾ KOM(2006) 314.

⁽⁵⁾ Nõukogu järeldused 15530/04 ja 15533/04, 3.12.2004.

(8) CEPTi ühitatavusuuringuid arvestades lõpetab Euroopa Telekommunikatsiooni Standardite Instituut (ETSI) harmoneeritud standardi EN 302 571 väljatöötamist, et tagada eeldatav vastavus Euroopa Parlamendi ja nõukogu 9. märtsi 1999. aasta direktiivi 1999/5/EÜ (raadioseadmete ja telekommunikatsioonivõrgu lõppseadmete ning nende nõuetekohasuse vastastikuse tunnustamise kohta)⁽¹⁾ artikli 3 lõikele 2, mille kohaselt nõuetele vastav intelligentse transpordisüsteemi seade ei põhjusta kahjulikke häireid. Intelligentse transpordisüsteemi saatjad peaksid kasutama spektrit täies ulatuses ja nende kiirgusvõimsus peab olema reguleeritud kõige madalamale vajalikule tasemele, et kasutada intelligentse transpordisüsteemi jaoks määratud spektriosa tõhusalt ning vältida kahjulikke häireid.

(9) Eespool nimetatud põhjusel nähakse standardiga ette, et maksimaalse keskmise saatevõimsuse 33 dBm EIRP (*equivalent isotropically radiated power* – ekvivalentne isotroopne kiirgusvõimsus) puhul rakendatakse saatja võimsuse reguleerimist (TPC) vähemalt 30 dB ulatuses. Kui mõni tootja otsustab mitte kasutada kõnealuses standardis määratletud meetodit, tuleb kasutada muid meetodeid, mis tagaksid vähemalt samaväärse häirete vähendamise kui standardiga ette nähtud meetod.

(10) Ühtlustamine käesoleva otsuse mõistes ei peaks välistama liikmesriigi võimalust taotleda, kui see on õigustatud, ülemineku perioodi või raadiospektri jagamist.

(11) Liikmesriigid teevad spektri intelligentsete transpordisüsteemide sõidukilt-sõidukile-side jaoks kättesaadavaks eeldatavalt kuue kuu jooksul, mille käigus nad eraldavad käesoleva otsuse kohaselt sagedusala 5 875–5 905 MHz kasutamise. Siiski võib mõnel liikmeriigil olla raskusi asjaomase litsentsimisraamistiku või koordineerimismehhanismi lõpuleviimisega kõnealuse ajavahemiku jooksul eri operaatorite intelligentsete transpordisüsteemide infrastruktuurilt-sõidukile-side ja sõidukilt-infrastruktuurile-side puhul. Iga viivitus spektri kättesaadavaks tegemisel pärast kõnealust ajavahemikku võib mõjuda ebasoodsalt intelligentsete transpordisüsteemide ohutusala rakenduste laialdasele kasutuselevõtule Euroopa Liidus, seepärast peaksid sellised viivitused olema piiratud ja vajalikult põhjendatud.

(12) Arvestades turu ja tehnoloogia arengut, võib käesoleva otsuse kohaldamisala ja rakendamine vajada tulevikus läbivaatamist, eelkõige arvestades tehnoloogiamuudatusi ja turu arengut käsitlevat teavet liikmesriikidelt.

(13) Käesoleva otsusega ette nähtud meetmed on kooskõlas raadiospektrikomitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄEOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Käesoleva otsuse eesmärk on ühtlustada kogu ühenduses tehnilised tingimused sagedusala 5 875–5 905 MHz kättesaadavaks tegemiseks ja tõhusaks kasutamiseks intelligentsete transpordisüsteemide ohutusala rakendustes.

Artikkel 2

Käesolevas otsuses kasutatakse järgmisi mõisteid:

1) „intelligentsete transpordisüsteemid” – hulk info- ja sidetehnoloogial põhinevaid süsteeme ja teenuseid, sealhulgas töötlemine, reguleerimine, asukoha määramine, teabevahetus ja maanteetranspordisüsteemi elektroonikaseadmed;

2) „keskmine ekvivalentne isotroopne kiirgusvõimsus (EIRP)” – EIRP suurimale võimsusele vastava edastuse ajal, kui rakendatakse võimsuse reguleerimist.

Artikkel 3

1. Liikmesriigid eraldavad hiljemalt kuus kuud pärast käesoleva otsuse jõustumist sagedusala 5 875–5 905 MHz kasutamiseks intelligentsetes transpordisüsteemides ja teevad kõnealuse sagedusala võimalikult kiiresti pärast selle määramist kättesaadavaks ühiskasutuseks.

Kõnealune eraldamine tehakse vastavalt lisa esitatud näitajatele.

2. Erandina lõikest 1 võivad liikmesriigid vastavalt raadiospektrit käsitleva otsuse artikli 4 lõikele 5 taotleda ülemineku perioodi ja/või raadiosageduse jagamist.

Artikkel 4

Liikmesriigid jälgivad sagedusala 5 875–5 905 MHz kasutamist ning teatavad oma tähelepanekutest komisjonile, et võimaldada vajaduse korral käesoleva otsuse läbivaatamine.

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

Artikkel 5

Käesolev otsus on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, 5. august 2008

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Viviane REDING

LISA

Tehnilised näitajad intelligentsete transpordisüsteemide ohutusvaldkonna rakenduste jaoks sagedusalas 5 875–5 905 MHz

Näitaja	Väärtus
Suurim spektraalne võimsustihedus (keskmine EIRP)	23 dBm/MHz
Suurim summaarne saatevõimsus (keskmine EIRP)	33 dBm
Kanalile juurdepääsu ja selle hõivamise reeglid	Tuleb kasutada selliseid häirete vähendamise meetodeid, mille tulemuslikkus on vähemalt samaväärne direktiivi 1999/5/EÜ alusel vastu võetud harmoneeritud standardites kirjeldatud meetodite tulemuslikkusega. Selleks on vaja saatja võimsuse reguleerimist (TPC) vähemalt 30 dB ulatuses.