

COMMISSION

DÉCISION DE LA COMMISSION

du 17 janvier 2005

relative à l'harmonisation du spectre dans la bande de fréquences des 24 GHz en vue de l'utilisation limitée dans le temps par des systèmes radar à courte portée pour automobile dans la Communauté

[notifiée sous le numéro C(2005) 34]

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(2005/50/CE)

LA COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES,

vu le traité instituant la Communauté européenne,

vu la décision n° 676/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 mars 2002 relative à un cadre réglementaire pour la politique en matière de spectre radioélectrique dans la Communauté européenne (décision «spectre radioélectrique») ⁽¹⁾, et notamment son article 4, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) La communication de la Commission au Conseil et au Parlement européen du 2 juin 2003 intitulée «Programme d'action européen pour la sécurité routière — Réduire de moitié le nombre de victimes de la route dans l'Union européenne d'ici 2010: une responsabilité partagée» ⁽²⁾ définit une approche cohérente en matière de sécurité routière dans l'Union européenne. En outre, dans sa communication au Conseil et au Parlement européen du 15 septembre 2003, intitulée «Technologies de l'information et des communications pour les véhicules sûrs et intelligents» ⁽³⁾, la Commission a annoncé son intention de renforcer la sécurité routière en Europe au travers de l'initiative baptisée *eSafety*, en utilisant les nouvelles technologies de l'information et des communications et les systèmes de sécurité routière intelligents tels que les systèmes radar à courte portée (SRR) pour automobile. Le Conseil a aussi appelé, dans ses conclusions du 5 décembre 2003 sur la sécurité routière ⁽⁴⁾, à améliorer le niveau de sécurité des véhicules en promouvant les nouvelles technologies telles que la sécurité électronique.

(2) Pour favoriser le développement et le déploiement rapides et coordonnés des systèmes radar à courte portée pour automobile dans la Communauté, il est indispensable de disposer sans délai d'une bande de fréquences radio harmonisée dont la stabilité soit assurée, afin de créer le climat de confiance nécessaire pour encourager le secteur concerné à consentir les investissements nécessaires.

(3) Dans la perspective de cette harmonisation, la Commission a confié le 5 août 2003 à la Conférence européenne des administrations des postes et des télécommunications (CEPT), conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la décision n° 676/2002/CE, un mandat visant à harmoniser le spectre radioélectrique en vue de faciliter l'introduction coordonnée de systèmes radar à courte portée (SRR) pour automobile.

(4) À l'issue des travaux exécutés dans le cadre de ce mandat, la CEPT a estimé que la bande des 79 GHz était celle qui se prêtait le mieux à un développement et à un déploiement à long terme des systèmes radar à courte portée pour automobile, la mesure correspondante devant être introduite au plus tard en janvier 2005. C'est pourquoi la Commission a adopté la décision 2004/545/CE du 8 juillet 2004 relative à l'harmonisation du spectre de fréquences dans la bande des 79 GHz en vue de l'utilisation de systèmes radar à courte portée pour automobile dans la Communauté ⁽⁵⁾.

(5) Toutefois, la technologie des radars à courte portée pour automobile dans la bande des 79 GHz est encore en cours de développement et n'est pas disponible dans l'immédiat dans des conditions économiquement avantageuses, bien que le secteur concerné se soit engagé à promouvoir sa mise au point afin qu'elle soit disponible le plus rapidement possible.

⁽¹⁾ JO L 108 du 24.4.2002, p. 1.

⁽²⁾ COM(2003) 311.

⁽³⁾ COM(2003) 542.

⁽⁴⁾ Conclusions du Conseil de l'Union européenne sur la sécurité routière, 15058/03 TRANS 307.

⁽⁵⁾ JO L 241 du 13.7.2004, p. 66.

- (6) Dans le rapport qu'elle a présenté à la Commission européenne le 9 juillet 2004 dans le cadre de son mandat du 5 août 2003, la CEPT a estimé que la bande des 24 GHz constituait une solution temporaire qui permettrait d'introduire rapidement dans la Communauté les systèmes radar à courte portée pour automobile et d'atteindre ainsi les objectifs de l'initiative *eSafety*, dans la mesure où la technologie en question est jugée suffisamment au point pour fonctionner dans cette bande de fréquences. Les États membres doivent dès lors prendre les mesures appropriées, compte tenu de leur situation nationale en matière de spectre radioélectrique, pour libérer dans des conditions harmonisées suffisamment de ressources du spectre dans la bande des 24 GHz (21,65-26,65 GHz), tout en protégeant les services opérant actuellement dans cette bande contre les brouillages préjudiciables.
- (7) En vertu de la note 5.340 du règlement des radiocommunications de l'UIT, toutes les émissions sont interdites dans la bande des 23,6-24,0 GHz afin de protéger l'utilisation de celle-ci à titre primaire par les services passifs de radioastronomie, d'exploration de la Terre par satellite et de recherche spatiale. Cette interdiction est justifiée dans la mesure où l'on ne saurait tolérer que ces services soient perturbés par des brouillages préjudiciables causés par d'autres émissions dans la même bande.
- (8) La note 5.340 est mise en œuvre à l'échelon national et peut être appliquée en liaison avec l'article 4.4 du Règlement des radiocommunications, en vertu duquel aucune fréquence ne doit être attribuée à une station par dérogation audit règlement, sauf à la condition expresse que cette station, lorsqu'elle utilise la fréquence ainsi attribuée, ne cause aucun brouillage préjudiciable à une station opérant suivant les modalités prévues par les règles de l'UIT. En conséquence, dans son rapport à la Commission, la CEPT a souligné que la note 5.340 n'interdisait pas strictement aux administrations d'utiliser les bandes de fréquences relevant de la note en question, pour autant qu'elles ne perturbent pas les services d'autres administrations et qu'elles ne tentent pas de faire reconnaître cette utilisation au niveau international dans le cadre de l'UIT.
- (9) La bande de fréquences des 23,6-24,0 GHz revêt une importance considérable pour les communautés scientifique et météorologique, qui l'utilisent pour mesurer la teneur en vapeur d'eau, paramètre essentiel pour les mesures de température dans le cadre du service d'exploration de la Terre par satellite. Cette fréquence joue notamment un rôle déterminant dans l'initiative GMES (Global Monitoring for Environment and Security — surveillance mondiale de l'environnement et de la sécurité), qui vise à mettre en place un système opérationnel d'alerte européen. La bande des 22,21-24,0 GHz est également nécessaire pour mesurer les lignes spectrales de l'ammoniac et de l'eau, ainsi que pour les observations en continu effectuées par les services de radioastronomie.
- (10) Les bandes des 21,2-23,6 GHz et 24,5-26,5 GHz, que le Règlement des radiocommunications attribue à titre primaire aux services fixes, sont largement utilisées par les liaisons fixes pour répondre aux exigences d'infrastructure des réseaux mobiles de deuxième et troisième générations existants, de même que pour le développement des réseaux à large bande sans fil fixes.
- (11) En se basant sur des études examinant la compatibilité entre les systèmes radar à courte portée pour automobile et les services fixes, les services d'exploration de la Terre par satellite et les services de radioastronomie, la CEPT a conclu qu'un déploiement illimité des systèmes radar à courte portée pour automobile dans la bande des 24 GHz perturberait de manière inacceptable les applications radio existantes opérant dans cette bande. Compte tenu du règlement des radiocommunications de l'UIT et de l'importance de ces services, l'introduction de systèmes radar à courte portée pour automobile dans la bande des 24 GHz n'est possible qu'à condition de garantir une protection suffisante aux services de ce type opérant dans cette bande. À cet égard, si le signal émis par les systèmes radar à courte portée pour automobile est extrêmement faible dans la majeure partie de la bande des 24 GHz, il importe cependant de tenir compte de l'effet cumulatif de l'utilisation d'un grand nombre de systèmes qui, individuellement ne causeraient pas de brouillage préjudiciable.
- (12) D'après la CEPT, au-delà d'un certain nombre de véhicules, l'utilisation de la bande des 24 GHz pour les systèmes radar à courte portée se traduira par des niveaux de brouillage croissants pour les applications existantes opérant dans ou à proximité de la bande des 24 GHz. La CEPT a notamment conclu qu'un partage de cette bande entre les services d'exploration de la Terre par satellite et les systèmes radar à courte portée pour automobile n'était possible à titre temporaire que si le pourcentage des véhicules équipés d'un système radar à courte portée fonctionnant dans la bande des 24 GHz était limité à 7 % des véhicules en circulation sur chacun de ses marchés nationaux. Bien que ce pourcentage ait été calculé sur la base des pixels EESS (service d'exploration de la Terre par satellite), ce sont les marchés nationaux qui sont utilisés comme référence pour le calcul de la valeur limite, cette méthode étant la plus efficace aux fins de la surveillance.
- (13) En outre, la CEPT est également arrivée à la conclusion que, pour respecter les exigences en matière de protection du service fixe, le partage de bande avec les systèmes radar à courte portée pour automobile n'était réalisable à titre temporaire que si le pourcentage des véhicules équipés d'un système radar à courte portée se trouvant dans le champ de vision d'un récepteur de service fixe était maintenu en deçà de 10 %.
- (14) Il semblerait donc, sur la base des travaux menés par la CEPT, que les autres utilisateurs de la bande de fréquences ne devraient pas subir de brouillage préjudiciable si le nombre total des véhicules équipés de systèmes radar à courte portée fonctionnant dans la bande des 24 GHz qui sont immatriculés, mis sur le marché ou mis en circulation ne représente pas plus de 7 % du nombre total de véhicules en circulation dans chaque État membre.
- (15) Il semble peu probable, à l'heure actuelle, que ce seuil soit atteint avant la date de référence du 30 juin 2013.

- (16) Plusieurs États membres utilisent également la bande des 24 GHz pour les contrôles de vitesse par cinémomètre radar qui contribuent à la sécurité routière. À la suite des études de compatibilité réalisées sur les systèmes radar à courte portée pour automobile pour un certain nombre de ces équipements opérant en Europe, la CEPT a conclu que la compatibilité est possible sous certaines conditions, principalement en découplant le centre des fréquences des deux systèmes d'au moins 25 MHz, et que le risque de brouillage préjudiciable est bas et ne faussera pas les mesures de vitesse. Les fabricants de véhicules qui utilisent des systèmes radar à courte portée se sont également engagés à continuer à prendre les mesures appropriées pour s'assurer que le risque de brouillage causé aux cinémomètres soit minimal. La fiabilité des cinémomètres radar ne sera dès lors pas affectée de manière significative par l'utilisation de systèmes radar à courte portée.
- (17) Certains États membres utiliseront à l'avenir la bande des 21,4-22,0 GHz pour le service de radiodiffusion par satellite (espace vers Terre). À la suite d'études de compatibilité, les administrations nationales compétentes ont conclu qu'aucun problème de compatibilité ne se pose si les émissions des systèmes radar à courte portée pour automobile sont limitées à un niveau de -61,3 dBm/MHz pour les fréquences inférieures à 22 GHz.
- (18) La Commission doit, avec le soutien des États membres, soumettre les hypothèses et les précautions indiquées ci-dessus à un examen objectif et adéquat permanent afin d'évaluer, sur la base d'éléments concrets, si le seuil de 7 % sera dépassé sur un marché national avant la date de référence, si d'autres utilisateurs de la bande de fréquences ont subi, ou risquent de subir à bref délai, des brouillages préjudiciables du fait du dépassement du seuil de 7 % sur un marché national, ou si d'autres utilisateurs ont subi des brouillages préjudiciables même sans dépassement du seuil.
- (19) Les informations qui résulteront de cet examen peuvent rendre nécessaire une modification de la présente décision, notamment pour assurer que les autres utilisateurs de la bande de fréquences ne subissent aucun brouillage préjudiciable.
- (20) Il n'est donc pas possible d'escompter que la bande des 24 GHz restera disponible pour les systèmes radar à courte portée pour automobile jusqu'à la date de référence si, d'ici là, une ou plusieurs des hypothèses précitées se révèlent non valables.
- (21) Afin de faciliter et de rendre plus efficaces la surveillance de l'utilisation de la bande des 24 GHz et la procédure d'examen, les États membres peuvent décider de demander les informations nécessaires pour effectuer cet examen directement aux fabricants et aux importateurs des systèmes en question.
- (22) Ainsi que l'a signalé la CEPT, le partage de la bande des 22,21-24,00 GHz par les systèmes radar à courte portée pour automobile et par le service de radioastronomie pourrait entraîner des brouillages préjudiciables à ce dernier, si les véhicules équipés d'un radar à courte portée étaient autorisés à circuler librement dans un certain rayon autour d'une station de radioastronomie. Par conséquent, et en gardant à l'esprit le fait que la directive 1999/5/CE prévoit que les équipements hertziens doivent être construits de manière à éviter les brouillages préjudiciables, les systèmes radar à courte portée pour automobile opérant dans la bande des 22,21-24,00 GHz utilisée par la radioastronomie devraient être désactivés lorsqu'ils circulent dans ces zones. Les administrations nationales devraient déterminer les stations de radioastronomie concernées, et fixer et justifier les zones d'exclusion correspondantes.
- (23) Pour que cette désactivation soit efficace et fiable, elle doit se faire de manière automatique. Toutefois, pour permettre la mise en œuvre rapide de systèmes radar à courte portée pour automobile dans la bande des 24 GHz, un nombre limité d'émetteurs à désactivation manuelle peut être autorisé, étant donné qu'avec un déploiement limité, la probabilité de provoquer des brouillages préjudiciables au service de radioastronomie resterait selon toute attente faible.
- (24) L'introduction temporaire de systèmes radar à courte portée pour automobile utilisant la bande des 24 GHz présente un caractère exceptionnel et ne doit donc pas être considérée comme un précédent pour l'introduction possible, à titre temporaire ou permanent, d'autres applications dans les bandes de fréquences soumises à l'application de la note 5.340 du Règlement des radiocommunications de l'UIT. En outre, le radar à courte portée pour automobile ne doit pas être considéré comme un service «safety of life» (sauvegarde de la vie humaine) au sens du règlement des radiocommunications de l'UIT, et doit fonctionner sans brouillage et sans protection. De plus, le radar à courte portée pour automobile ne devrait pas entraver le développement futur de l'utilisation de la bande des 24 GHz pour les applications qui sont protégées par la note 5.340.
- (25) La mise sur le marché et l'utilisation de systèmes radar à courte portée pour automobile dans la bande des 24 GHz, fonctionnant de manière autonome ou montés sur des véhicules déjà sur le marché, n'est pas compatible avec l'objectif visant à éviter les brouillages préjudiciables aux applications hertziennes existantes qui utilisent cette bande de fréquences, car elle pourrait entraîner une prolifération incontrôlée de ces systèmes. Il est en effet plus aisé de maîtriser l'utilisation des systèmes radar à courte portée pour automobile dans la bande des 24 GHz si ceux-ci sont exclusivement conçus comme un élément d'une intégration complexe du câblage électrique, de la conception du véhicule et du système logiciel, et sont installés d'origine sur un nouveau véhicule ou en remplacement d'un système d'origine.

- (26) La présente décision s'appliquera en tenant compte, et sans préjudice de la directive 70/156/CEE du Conseil du 6 février 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives à la réception des véhicules à moteur et de leurs remorques⁽¹⁾, et de la directive 1999/5/CE du Parlement européen et du Conseil du 9 mars 1999 concernant les équipements hertziens et les équipements terminaux de télécommunications et la reconnaissance mutuelle de leur conformité⁽²⁾.
- (27) Les mesures prévues par la présente décision sont conformes à l'avis du comité du spectre radioélectrique,

A ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La présente décision vise à harmoniser les conditions relatives à la disponibilité et à l'utilisation efficace du spectre radioélectrique dans la bande des 24 GHz en vue de l'introduction de systèmes radar à courte portée (SRR) pour automobile.

Article 2

Aux fins de la présente décision, on entend par:

- 1) «bande de fréquences des 24 GHz», la bande de fréquences de 24,15 +/- 2,50 GHz;
- 2) «systèmes radar à courte portée (SRR) pour automobile», des systèmes embarqués de détection par radar qui permettent d'atténuer la gravité des collisions et de mettre en œuvre des applications de sécurité routière;
- 3) «systèmes radar à courte portée pour automobile mis en service dans la Communauté», les systèmes radar à courte portée pour automobile installés d'origine ou remplaçant un système installé d'origine dans un véhicule qui sera ou a été immatriculé, mis sur le marché ou mis en circulation dans la Communauté;
- 4) «sans brouillage et sans protection», le fait qu'il ne peut y avoir aucun brouillage préjudiciable pour les autres utilisateurs de la bande et qu'il est impossible de prétendre à une quelconque protection contre le brouillage préjudiciable du à d'autres systèmes ou à d'autres opérateurs qui utilisent cette bande.
- 5) «date de référence», le 30 juin 2013;
- 6) «date de transition», le 30 juin 2007;
- 7) «véhicule», tout véhicule au sens de l'article 2 de la directive 70/156/CEE;
- 8) «désactivation», l'interruption des émissions par les systèmes radar à courte portée pour automobile;

⁽¹⁾ JO L 42 du 23.2.1970, p. 1. Directive modifiée en dernier lieu par la directive 2004/104/CE de la Commission (JO L 337 du 13.11.2004, p. 13).

⁽²⁾ JO L 91 du 7.4.1999, p. 10. Directive modifiée en dernier lieu par le règlement (CE) n° 1882/2003 (JO L 284 du 31.10.2003, p. 1).

- 9) «zone d'exclusion», la zone située autour d'une station de radioastronomie, définie par un rayon correspondant à une distance spécifique par rapport à la station.
- 10) «coefficient d'utilisation», le rapport de temps sur une heure durant lequel l'équipement émet effectivement.

Article 3

La bande de fréquences des 24 GHz sera désignée pour l'utilisation des systèmes radar à courte portée pour automobile mis en service dans la Communauté et remplissant les conditions prévues à l'article 4 et à l'article 6 et sera mise à la disposition de ce service le plus rapidement possible, et au plus tard le 1^{er} juillet 2005, sans brouillage et sans protection.

Le spectre radioélectrique dans la bande des 24 GHz restera ainsi disponible jusqu'à la date de référence moyennant le respect des dispositions de l'article 5.

Après cette date, l'utilisation de la bande des 24 GHz sera interdite aux systèmes radar à courte portée pour automobile montés sur des véhicules, sauf lorsque cet équipement a été installée d'origine ou remplace un système installé d'origine, dans un véhicule immatriculé, mis sur le marché ou mis en circulation dans la Communauté avant cette date.

Article 4

La bande de fréquences des 24 GHz est mise à la disposition de la partie à très large bande des systèmes radar à courte portée pour automobile dont la densité spectrale de puissance moyenne maximale est de -41,3 dBm/MHz puissance isotrope rayonnée équivalente (p.i.r.e) et dont la densité spectrale de puissance de pointe maximale est de 0 dBm/50 MHz p.i.r.e. sauf pour les fréquences en dessous de 22 GHz, où la densité spectrale de puissance moyenne maximale est limitée à -61,3 dBm/MHz p.i.r.e..

La bande de fréquences des 24,05-24,25 GHz est désignée au mode/à la composante d'émission à bande étroite, qui peut être une porteuse non modulée, et dont la densité spectrale de puissance de pointe maximale est de 20 dBm p.i.r.e. et le coefficient d'utilisation limité à 10% d'émissions maximales supérieures à -10 dBm p.i.r.e.

Les émissions dans la bande des 23,6-24,0 GHz qui apparaissent à 30° ou plus au-dessus du plan horizontal seront atténuées à raison d'au moins 25 dB pour les systèmes radar à courte portée pour automobile mis sur le marché avant 2010 et d'au moins 30 dB par la suite.

Article 5

1. La mise à disposition de la bande des 24 GHz pour les applications radar à courte portée pour automobile fera l'objet d'une surveillance active visant à s'assurer de la permanence de la justification principale pour l'ouverture de cette bande à ces systèmes, à savoir qu'aucun brouillage préjudiciable ne soit causé aux autres utilisateurs de la bande, en vérifiant notamment en temps voulu:

- a) le nombre total de véhicules équipés de systèmes radar à courte portée opérant dans la bande des 24 GHz immatriculés, mis sur le marché ou mis en circulation dans chaque État membre, afin de veiller à ce que ce nombre ne dépasse pas le pourcentage de 7 % du nombre total de véhicules en circulation dans chaque État membre;
- b) dans quelle mesure des informations suffisantes ont été communiquées par les États membres ou par les fabricants et les importateurs en ce qui concerne le nombre de véhicules équipés de systèmes radar à courte portée opérant dans la bande des 24 GHz, afin de surveiller efficacement l'utilisation de la bande des 24 GHz par ce type d'équipements;
- c) dans quelle mesure l'utilisation individuelle ou cumulative de systèmes radar à courte portée pour automobile opérant dans la bande des 24 GHz cause ou est susceptible de causer dans un avenir proche des brouillages préjudiciables aux autres utilisateurs de la bande des 24 GHz ou des bandes adjacentes dans un État membre au moins, que le seuil visé au point a) ait été atteint ou non;
- d) dans quelle mesure la date de référence demeure appropriée.

2. Le processus de surveillance prévu au paragraphe 1 est complété par un réexamen fondamental mené d'ici au 31 décembre 2009 et destiné à déterminer si les hypothèses initiales concernant le fonctionnement des systèmes radar à courte portée pour automobile dans la bande des 24 GHz restent valables, et si le développement de la technologie des radars à courte portée pour automobile dans la bande des 79 GHz progresse suffisamment pour que les applications radar à courte portée pour automobile fonctionnant dans cette bande de fréquences soient disponibles d'ici au 1^{er} juillet 2013.

3. Le réexamen fondamental peut être lancé à la demande motivée d'un membre du comité du spectre radioélectrique ou à l'initiative de la Commission.

4. Les États membres aident la Commission à effectuer les vérifications visées aux paragraphes 1 et 2 en veillant à ce que les informations nécessaires soient recueillies et communiquées

à la Commission en temps voulu, notamment en ce qui concerne les informations énumérées à l'annexe ci-après.

Article 6

1. Les systèmes radar à courte portée pour automobile montés sur des véhicules fonctionnent uniquement lorsque le véhicule est en fonctionnement.

2. Les systèmes radar à courte portée pour automobile mis en service dans la Communauté garantissent la protection des stations de radioastronomie qui utilisent la bande de fréquences des 22.21-24.00 GHz définies à l'article 7, grâce à une désactivation automatique à l'intérieur d'une zone d'exclusion définie, ou au moyen d'une autre méthode offrant une protection équivalente de ces stations, sans intervention du conducteur.

3. Par dérogation au paragraphe 2, une désactivation manuelle sera acceptée pour les systèmes radar à courte portée pour automobile utilisant la bande de fréquences des 24 GHz qui seront mis en service dans la Communauté avant la date de transition.

Article 7

Chaque État membre détermine les stations de radioastronomie nationales à protéger conformément à l'article 6, paragraphe 2, ainsi que les caractéristiques des zones d'exclusion autour de chaque station. Ces informations, dûment justifiées, sont communiquées à la Commission dans les six mois qui suivent l'adoption de la présente décision et sont publiées au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 8

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 17 janvier 2005.

Par la Commission

Viviane REDING

Membre de la Commission

ANNEXE

Informations requises pour surveiller l'utilisation de la bande de fréquence des 24 GHz par les systèmes radar à courte portée pour automobile

La présente annexe précise les données requises pour vérifier le taux de pénétration des véhicules automobiles équipés d'un système radar à courte portée dans chaque État membre de l'Union européenne, conformément à l'article 5. Ces données sont utilisées pour calculer le pourcentage de véhicules équipés d'un système radar à courte portée utilisant la bande des 24 GHz par rapport au nombre total de véhicules en circulation dans chaque État membre.

Les données suivantes sont collectées sur une base annuelle:

- 1) le nombre de véhicules équipés d'un système radar à courte portée utilisant la bande des 24 GHz construits et/ou mis sur le marché et/ou immatriculés pour la première fois au cours de l'année de référence dans la Communauté;
- 2) le nombre de véhicules équipés d'un système radar à courte portée utilisant la bande des 24 GHz importés d'un pays extracommunautaire au cours de l'année de référence;
- 3) le nombre total de véhicules en circulation au cours de l'année de référence.

Toutes les données doivent être accompagnées d'une appréciation du degré d'incertitude qui leur est associé.

En plus des données indiquées ci-dessus, toute autre information pertinente susceptible d'aider la Commission à conserver une vue d'ensemble appropriée de l'évolution de l'utilisation de la bande des 24 GHz par les systèmes radar à courte portée est mise à sa disposition en temps utile; il s'agit notamment des informations concernant:

- les tendances actuelles et futures des marchés, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur de la Communauté,
- les ventes sur le marché de l'après-vente et la modification de systèmes déjà installés,
- l'évolution des technologies et applications de substitution, notamment les systèmes radar à courte portée pour automobile utilisant la bande des 79 GHz conformément à la décision 2004/545/CE.
