

HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1426 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2020. október 7.)

a rádióspektrum 5 875–5 935 MHz frekvenciasávjának az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) biztonságával összefüggő alkalmazásai tekintetében történő harmonizált használatáról és a 2008/671/EK határozat hatályon kívül helyezéséről

(az értesítés a C(2020) 6773. számú dokumentummal történt)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Közösség rádióspektrum-politikájának keretszabályozásáról szóló, 2002. március 7-i 676/2002/EK európai parlamenti és tanácsi határozatra ⁽¹⁾ („Rádióspektrum-határozat”) és különösen annak 4. cikke (3) bekezdésére,

mivel:

- (1) Az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) magukban foglalják a közúti és a városi vasúti intelligens közlekedési rendszereket. A közúti ITS részét képezik a járművek (többek között a személyautók, teherautók, kerékpárok, motorkerékpárok, villamosok, építőipari berendezések, mezőgazdasági berendezések, gyalogosok és kerékpárosok berendezései) és azok környezete (egyéb járművek, infrastruktúra stb.) közötti valós idejű kommunikáción alapuló együttműködő rendszerek. Bizonyos esetekben az ilyen közúti ITS-berendezések a közutakon kívül is használhatók (pl. ipari, mezőgazdasági vagy építési területeken). A városi vasúti ITS olyan tömegközlekedési rendszerekből áll, amelyeket állandó jelleggel legalább egy ellenőrző és irányító rendszer irányít, és amelyek célja az általános közúti és gyalogos forgalomtól elkülönített helyi, városi és elővárosi személyszállítási szolgáltatások üzemeltetése. Az ITS jelentős mértékben javíthatja a közlekedési rendszer hatékonyságát, a közlekedésbiztonságot és az utazás közbeni kényelmet.
- (2) A 2008/671/EK bizottsági határozat ⁽²⁾ az ITS biztonsággal összefüggő alkalmazásai érdekében harmonizálta a rádióspektrum 5 875–5 905 MHz (azaz 5,9 GHz-es) frekvenciasávjának használatát. Az említett határozat elismerte, hogy az ITS alapvető szerepet tölt be a biztonságos közúti közlekedés integrált kezelésében, hiszen a közlekedési infrastruktúrát és a járműveket információs és kommunikációs technológiákkal látja el, amelyek révén elkerülhetők a közlekedési veszélyhelyzetek, és csökkenthető a balesetek száma.
- (3) A 2010/40/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ⁽³⁾ létrehozta az ITS közúti közlekedés területén történő kiépítésének, valamint a más közlekedési módokkal való összekapcsolásának keretét.
- (4) 2016. szeptember 14-én, a gigabitalapú európai információs társadalomra vonatkozó intézkedéscsomag ⁽⁴⁾ (többek között az 5G cselekvési terv ⁽⁵⁾) elfogadását követően a Bizottság hangsúlyozta az 5G hálózatok európai fejlesztése és kiépítése, valamint a kulcsfontosságú alkalmazási területek, különösen az intelligens mobilitás (összekapcsolt és automatizált mobilitás) közötti kapcsolatot.

⁽¹⁾ HL L 108., 2002.4.24., 1. o.

⁽²⁾ A Bizottság 2008/671/EK határozata (2008. augusztus 5.) a rádióspektrum 5 875–5 905 MHz-es frekvenciasávjának az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) biztonságával összefüggő alkalmazásai érdekében történő harmonizált felhasználásáról (HL L 220., 2008.8.15., 24. o.).

⁽³⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2010/40/EU irányelve (2010. július 7.) az intelligens közlekedési rendszereknek a közúti közlekedés területén történő kiépítésére, valamint a más közlekedési módokhoz való kapcsolódására vonatkozó keretről (HL L 207., 2010.8.6., 1. o.).

⁽⁴⁾ Összekapcsoltág az európai gigabitalapú társadalom szolgálatában, <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/policies/improving-connectivity-and-access>

⁽⁵⁾ A Bizottság közleménye (2016. szeptember 14.) az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, a Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: 5G Európa számára: cselekvési terv (COM(2016) 588 final).

- (5) 2016. november 30-án a Bizottság közzétette az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiájáról szóló közleményt ⁽⁶⁾. A spektrumot illetően a stratégia azt javasolja, hogy tartsák meg az Európai Távközlési Szabványügyi Intézet (ETSI) vezeték nélküli kis hatótávolságú kommunikációs rendszere (ITS-G5) által használt spektrum kijelölését a biztonsággal összefüggő ITS-szolgáltatások számára, és támogassák az 5,9 GHz-es frekvenciasáv káros zavarással szembeni védelmére irányuló intézkedéseket. A stratégia továbbá azt javasolja, hogy az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek kiépítésére irányuló kezdeményezések alkalmazzák az ETSI szabványainak és eljárásainak megfelelő, az egymás melletti működést lehetővé tevő releváns zavaráscsökkentő technikákat.
- (6) 2018. május 17-én a Bizottság elfogadta a harmadik mobilitási csomagot ⁽⁷⁾, amely a közúti közlekedésbiztonságra vonatkozó stratégiát a biztonságos, összekapcsolt és tiszta mobilitásra összpontosító, szélesebb körű európai fenntartható mobilitási ökoszisztémába integrálta. Az említett csomag célja, hogy vezető nélküli járművek és fejlett összekapcsolt rendszerek révén biztonságosabbá tegye a járműveket, megkönnyítse megosztásukat, és több felhasználó számára hozzáférhetővé tegye a mobilitási szolgáltatásokat.
- (7) Erre a folyamatosan fejlődő közúti közlekedésbiztonsági szakpolitikai és szabályozási keretre építve a tagállamok és az ágazat az 5,9 GHz-es frekvenciasáv használatára vonatkozóan számos kezdeményezést indítottak azzal a céllal, hogy fejlesszék és bevezessék a közúti közlekedésbiztonsági alkalmazásokat. Ilyen kezdeményezés például a Car-2-Car Communications Consortium ⁽⁸⁾, a C-Roads platform ⁽⁹⁾, az 5G Automotive Association (5GAA) ⁽¹⁰⁾ létrehozása, valamint a 3rd Generation Partnership Project (3GPP) ⁽¹¹⁾ és a szabványügyi testületek (mint például az ETSI) keretében folytatott tevékenységek fokozása. Az ágazati fejlesztések két konkurens, a járművek és környezetük közötti kis hatótávolságú kommunikációt lehetővé tevő technológiát eredményeztek, nevezetesen az ITS-G5 és az LTE-V2X (long term evolution – vehicle-to-everything) technológiát.
- (8) A városi vasúti közösség úgy véli, hogy legalább 20 MHz harmonizált spektrumra ⁽¹²⁾ van szükség a városi vasúti, kommunikáción alapuló vonatbefolyásoló (CBTC) rendszerek működtetéséhez. Az ilyen rendszerek lehetővé teszik a városi vasúti műveletek biztonságos és hatékony irányítását, különösen az egymást követő vonatok közötti időközök lerövidítése révén, ami növeli a tömegközlekedési infrastruktúra által bonyolítható forgalmat. Helyi engedélyek alapján az Unióban már számos metróvonal használja az 5 905–5 935 MHz vagy afölötti frekvenciasáv egyes részeit. Ezért a városi vasúti ágazatban is egységes piac biztosítása céljából, valamint az európai környezetvédelmi célkitűzésekhez való hozzájárulás érdekében fontos a spektrum ilyen célú használatát uniós szinten harmonizálni.
- (9) A 676/2002/EK határozat 4. cikkének (2) bekezdése alapján a Bizottság 2017. október 18-án megbízta a Postai és Távközlési Igazgatások Európai Értekezletét (CEPT), hogy vizsgálja meg az uniós szinten harmonizált, biztonsággal összefüggő ITS által használt sáv (5 875–5 905 MHz) felső határának 20 MHz-cel való – azaz 5 925 MHz-ig történő – kiterjesztésének, valamint a sávban a közúti közlekedési eszközökön túl más közlekedési eszközök (például CBTC-t használó városi vasút) használatának lehetőségét.
- (10) A megbízásra válaszul a CEPT 2019. március 11-én jelentést tett közzé (CEPT 71. Jelentés – ITS at 5.9 GHz), amelyben megvizsgálta az 5,9 GHz-es frekvenciasáv műszaki feltételeit és kiterjesztésének lehetőségét. A jelentésben foglalt javaslatok között szerepel az ITS meghatározásának kibővítése, az 5 875–5 925 MHz frekvenciasáv harmonizálása az ITS biztonsággal összefüggő alkalmazásai tekintetében, valamint az 5 925–5 935 MHz frekvenciasáv harmonizálása a városi vasúti ITS biztonsággal összefüggő alkalmazásai tekintetében, az állandóhelyű szolgálattal való nemzeti koordináció és/vagy a megosztási feltételeket meghatározó tanulmányok figyelembevétele mellett. A jelentés javasolja továbbá a közúti ITS-alkalmazások előnyben részesítését az 5 915 MHz alatti tartományban és a városi vasúti ITS-alkalmazások előnyben részesítését az 5 915 MHz feletti tartományban. A javaslat értelmében az 5 915–5 925 MHz frekvenciasávot a közúti ITS-alkalmazások mindaddig csak az infrastruktúra és a járművek közötti kommunikációra (I2V) használhatják, amíg a közúti ITS-alkalmazások

⁽⁶⁾ A Bizottság közleménye (2016. november 30.) az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Az együttműködő, intelligens közlekedési rendszerek európai stratégiája – mérföldkő az együttműködő, összekapcsolt és automatizált mobilitás megvalósítása felé (COM(2016) 766 final).

⁽⁷⁾ A Bizottság közleménye (2018. május 17.) az Európai Parlamentnek, a Tanácsnak, az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságnak és a Régiók Bizottságának: Európa mozgásban – Fenntartható mobilitás Európában: biztonságos, összekapcsolt és tiszta közlekedés (COM(2018) 293 final).

⁽⁸⁾ <https://www.car-2-car.org/>

⁽⁹⁾ <https://www.c-roads.eu/platform.html>

⁽¹⁰⁾ <http://5gaa.org/>

⁽¹¹⁾ <https://www.3gpp.org>

⁽¹²⁾ A 103 111 V1.1.1. számú ETSI műszaki jelentésnek (2014. október) az 5,9 GHz-es tartományt használó városi vasúti rendszerek spektrumkövetelményeiről szóló része.

védelmet nem tudnak biztosítani a városi vasúti ITS-alkalmazások számára. A javaslat értelmében az 5 915–5 935 MHz frekvenciasávot a városi vasúti ITS megosztott jelleggel használhatja a tagállami körülményeknek és az érdekelt felek városi vasúti ITS iránti igényeinek figyelembevételével. A nemzeti koordinációt lehetővé kell tenni adott esetben akár a városi vasúti ITS-re (5 915–5 935 MHz), közúti ITS-infrastruktúrára (5 915–5 925 MHz) és az állandóhelyű szolgálatra (5 925 MHz felett) vonatkozó egyedi engedélyekkel.

- (11) Amikor az 5 915–5 935 MHz frekvenciasávot – az e határozattal összhangban történő kijelölését követően az észszerűen megvalósítható legrövidebb időn belül – elérhetővé teszik a városi vasúti ITS számára, a tagállamoknak kellő figyelmet kell fordítaniuk a sávban (vagy annak egy részében) eltérő műszaki feltételekkel működő, meglévő városi vasúti rendszerekre annak érdekében, hogy elegendő idő álljon rendelkezésre a meglévő vasúti és hálózati berendezések harmonizált műszaki feltételekhez való hozzáigazítására.
- (12) A CEPT által az ETSI-vel együttműködésben végzett munka eredménye képezi e határozat műszaki alapját.
- (13) Az ITS-t és a rádiós helyi hálózatot (RLAN) egyaránt támogatják az uniós szakpolitikák. Az 5 935 MHz alatti frekvenciatartományt használó, biztonsággal összefüggő városi vasúti ITS-alkalmazások és az 5 925 MHz alatti frekvenciatartományt használó, biztonsággal összefüggő közúti ITS-alkalmazások védelme érdekében a CEPT meghatározza az 5 935 MHz feletti tartományban üzemelő RLAN-ra vonatkozó műszaki feltételeket (pl. a sávon kívüli adás határértékére vonatkozó követelményeket és a blokkolási forgatókönyvet).
- (14) Az ETSI szabványosított megoldásokat határoz meg a közúti ITS-alkalmazások és a városi vasúti ITS-alkalmazások azonos csatornás megosztási mechanizmusainak, valamint az említett ITS-alkalmazások közötti elsőbbségi szabályok végrehajtásának biztosítására.
- (15) Az ETSI jelenleg két műszaki jelentésen dolgozik, amelyek az ITS G5 és az LTE-V2X azonos csatornás, illetve szomszédcsatornás együttes használata módszerének meghatározásával és értékelésével foglalkoznak. A vonatkozó szabványok legkorábban 2021, legkésőbb 2022 közepén állnak majd rendelkezésre.
- (16) Tekintettel az ETSI által elért előrelépésekre, előfordulhat, hogy ezt a határozatot a jövőben felül kell vizsgálni.
- (17) E határozatnak a 2008/671/EK határozatban megállapított szabályokra kell épülnie, és azokat tovább kell fejlesztenie. Az egyértelmű jogi helyzet megteremtése érdekében a 2008/671/EK határozatot indokolt hatályon kívül helyezni.
- (18) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a 676/2002/EK határozat által létrehozott Rádióspektrum-bizottság véleményével,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

E határozat célja az 5 875–5 935 MHz frekvenciasáv hozzáférhetőségéhez és hatékony használatához szükséges feltételek harmonizálása az intelligens közlekedési rendszerek (ITS) biztonsággal összefüggő alkalmazásai tekintetében.

2. cikk

E határozat alkalmazásában:

- (1) „intelligens közlekedési rendszerek” vagy „ITS”: közúti vagy városi vasúti közlekedési rendszerben alkalmazott rendszerek és szolgáltatások, amelyek információs és kommunikációs technológiákra épülnek, beleértve a feldolgozást, vezérlést, helymeghatározást, kommunikációt és elektronikát;
- (2) „közúti intelligens közlekedési rendszerek” vagy „közúti ITS”: minden olyan, közúti közlekedésben alkalmazott intelligens közlekedési rendszer (beleértve a közúton kívüli felhasználási esetet is), amelyek lehetővé teszik a járművek közötti (V2V), valamint az infrastruktúra és a járművek közötti (I2V), biztonsággal összefüggő kommunikációt. A közúti vagy gyalogos forgalomtól el nem különített vasútvonalakon (például a villamosvonalakon és a helyiérdekű vasút vonalain) alkalmazott ITS szintén a közúti ITS részének minősül;
- (3) „városi vasúti intelligens közlekedési rendszerek” vagy „városi vasúti ITS”: a közúti és a gyalogos forgalomtól elkülönített városi vagy elővárosi vasútvonalakon alkalmazott intelligens közlekedési rendszerek, amelyeket állandó jelleggel legalább egy ellenőrző és irányító rendszer irányít;

- (4) „átlagos kisugárzott egyenértékű izotrop teljesítmény” vagy „átlagos EIRP”: a legnagyobb teljesítménynek megfelelő átviteli löket közben mért EIRP.

3. cikk

- (1) A tagállamok legkésőbb 2021. június 30-ig kijelölik az 5 875–5 935 MHz frekvenciasávot az intelligens közlekedési rendszerek számára, az 5 925–5 935 MHz sáv használatát a városi vasúti ITS-re korlátozzák. A kijelölést követően – az észszerűen megvalósítható legrövidebb időn belül – a tagállamok nem kizárólagos jelleggel elérhetővé teszik az említett frekvenciasávot.

A kijelölés a mellékletben meghatározott paramétereknek megfelelően történik.-

- (2) A közúti ITS-alkalmazásokat elsőbbség illeti meg az 5 915 MHz alatti, a városi vasúti ITS-alkalmazásokat pedig elsőbbség illeti meg az 5 915 MHz feletti frekvenciasávban úgy, hogy az elsőbbséget élvező alkalmazás védelmet élvez.

- (3) Az 5 915–5 925 MHz frekvenciatartományhoz csak az infrastruktúra és jármű közötti (I2V) összeköttetéssel összefüggő közúti ITS-alkalmazások számára biztosítható – adott esetben a városi vasúti ITS-alkalmazásokkal koordinált – hozzáférés.

- (4) A városi vasúti ITS az 5 925–5 935 MHz frekvenciatartományhoz megosztott jelleggel, a tagállami körülmények és a városi vasúti ITS iránti igény – többek között az állandóhelyű szolgálattal való koordináció – figyelembevételével mellett férhet hozzá.

4. cikk

E határozat hatályát és alkalmazási módjait felül kell vizsgálni, amint azt a piaci fejlemények, valamint a szabványok és a technológia fejlődése indokoltá teszik, de legkésőbb 2023. szeptember 30-ig.

5. cikk

A tagállamok 2022. szeptember 30-ig jelentést tesznek a Bizottságnak e határozat 3. cikkének végrehajtásáról.

6. cikk

A 2008/671/EK határozat hatályát veszti.

7. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2020. október 7-én.

a Bizottság részéről
Thierry BRETON
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

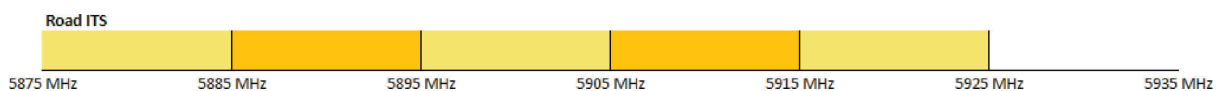
Az intelligens közlekedési rendszerek biztonsággal összefüggő, az 5 875–5 935 MHz sávban működő alkalmazásaira vonatkozó műszaki paraméterek

Paraméter	Érték
Maximális spektrális teljesítménysűrűség (átlagos EIRP)	23 dBm/MHz
Maximális teljes adási teljesítmény (átlagos EIRP)	33 dBm, legalább 30 dB adóteljesítmény-szabályozási (TPC) tartomány esetén

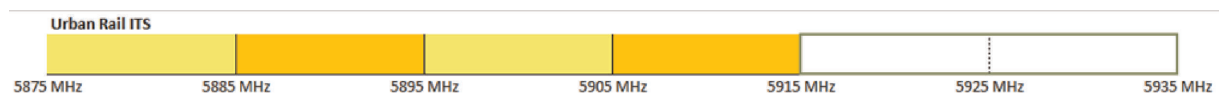
A 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvvel ⁽¹⁾ összhangban olyan spektrumhozzáférési és zavarcsökkentő technikákat kell alkalmazni, amelyek megfelelő teljesítményszintet biztosítanak. Amennyiben a vonatkozó technikákat olyan harmonizált szabványok vagy azok részei írják le, amelyek hivatkozásait a 2014/53/EU irányelv értelmében közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában*, az említett technikák teljesítményszintjével legalább egyenértékű teljesítményt kell biztosítani.

Frekvenciaelrendezés

A frekvenciaelrendezés a sáv alsó, 5 875 MHz-es határától induló 10 MHz-es blokkokon alapul.

A közúti ITS esetében:

Az 5 875–5 925 MHz sávban a közúti ITS-alkalmazásoknak az egyes 10 MHz-es blokkok határain belüli csatornákat kell használniuk. A csatornák sávszélessége 10 MHz-nél kisebb is lehet.

A városi vasúti ITS esetében:

Az 5 875–5 915 MHz sávban a városi vasúti ITS-alkalmazásoknak az egyes 10 MHz-es blokkok határain belüli csatornákat kell használniuk. A csatornák sávszélessége 10 MHz-nél kisebb is lehet.

Az 5 915–5 935 MHz frekvenciasávban a városi vasúti ITS-alkalmazások által használt csatornák maximális sávszélessége 10 MHz lehet. A pontozott vonal mutatja az előnyben részesített harmonizált frekvenciaelrendezést, de nemzeti szinten a kiépített rendszer 5 925 MHz-es középpontú csatornát is használhat.

⁽¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2014/53/EU irányelve (2014. április 16.) a rádióberendezések forgalmazására vonatkozó tagállami jogszabályok harmonizációjáról és az 1999/5/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 153., 2014.5.22., 62. o.).