

BIZOTTSÁG

A BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2005. január 17.)

a 24 GHz-es frekvenciasávban alkalmazott, kis hatótávolságú gépjárműradarok időben korlátozott használatára vonatkozó közösségi harmonizálásáról

(az értesítés a B(2005) 34. számú dokumentummal történt)

(EGT vonatkozású szöveg)

(2005/50/EK)

AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó szerződésre,

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

mivel:

(1) Az „Európai közlekedésbiztonsági akcióterv – a közúti balesetek áldozatainak számának felére csökkentése az Európai Unióban 2010-ig: a megosztott felelősség” című, 2003. június 2-i, a Tanácshoz és az Európai Parlamenthez intézett bizottsági közlemény ⁽²⁾ a közlekedésbiztonságot illetően következetes szemléletmódot határoz meg az Európai Unióban. A Tanácshoz és az Európai Parlamenthez 2003. szeptember 15-én idézett, a biztonságos és intelligens járművek számára kifejlesztett információs és kommunikációs technológiákról szóló közleményében ⁽³⁾ a Bizottság közzétette az eBiztonság kezdeményezés néven ismert, az európai közlekedésbiztonság javítását célzó szándéknyilatkozatát, amely szerint a javulás az új információs és kommunikációs technológiák és intelligens közlekedésbiztonsági rendszerek, mint például a kis hatótávolságú gépjárműradarok alkalmazásával érhető el. A Tanács a közlekedésbiztonságról szóló, 2003. december 5-i következtetéseiben ⁽⁴⁾ szintén a gépjárműbiztonságnak az új technológiák – mint például az elektronikai biztonság – elősegítése útján megvalósuló fejlesztésére szólított fel.

(2) A Közösségen belül a kis hatótávolságú gépjárműradar gyors és összehangolt fejlesztése és alkalmazása megköveteli, hogy egy harmonizált frekvenciasáv késedelem nélkül, továbbá stabil és állandó jelleggel váljon ezen alkalmazás számára a Közösségben elérhetővé annak érdekében, hogy az ipar számára biztos alapul szolgáljon a szükséges beruházások elvégzésére.

(3) Az ilyen jellegű harmonizációra tekintettel a Bizottság 2003. augusztus 5-én a 676/2002/EK határozat 4. cikke (2) bekezdésének megfelelően azt a megbízást adta a Postai és Távközlési Igazgatások Európai Értekezletének (a továbbiakban: „CEPT”), hogy harmonizálja a rádióspektrumot, és segítse elő a kis hatótávolságú gépjárműradar összehangolt bevezetését.

(4) A megbízás eredményeképpen a CEPT a kis hatótávolságú gépjárműradar hosszú távú fejlesztése és alkalmazása céljából a 79 GHz-es sávot határozta meg legalkalmasabb sávként, amennyiben ezen intézkedést legkésőbb 2005. januárjáig bevezetik. Ennélfogva a Bizottság elfogadta a rádióspektrumnak a 79 GHz-es frekvenciasávban a kis hatótávolságú gépjárműradar-készülékek közösségi harmonizálásáról szóló, 2004. július 8-i 2004/545/EK határozatot ⁽⁵⁾.

(5) Mindazonáltal a kis hatótávolságú gépjárműradar-technológia a 79 GHz-es frekvenciasávban még fejlesztés alatt áll, és költséghatékonysági alapon nem érhető el azonnal, holott elfogadott, hogy az ipar az ilyen technológia fejlesztését annak érdekében támogatja, hogy azt a lehető leghamarabb elérhetővé tegye.

⁽¹⁾ HL L 108., 2002.4.24., 1. o.

⁽²⁾ COM(2003) 311.

⁽³⁾ COM(2003) 542.

⁽⁴⁾ Az Európai Unió Tanácsának a közlekedésbiztonságra vonatkozó következtetései, 15058/03 TRANS 307.

⁽⁵⁾ HL L 241., 2004.7.13., 66. o.

- (6) A 2003. augusztus 5-i megbízása alapján az Európai Bizottsághoz idézett, 2004. július 9-i jelentésében a CEPT a 24 GHz-es frekvenciasávot határozta meg ideiglenes megoldásként, amely sáv lehetővé teszi a kis hatótávolságú gépjárműradar gyors közösségi bevezetését az eBiztonság kezdeményezés célkitűzéseinek elérése érdekében, ugyanis a technológiát megfelelően kiforrottnak ítélik ahhoz, hogy ebben a sávban működhessen. Ennélfogva a tagállamok meghozzák a saját egyéni nemzeti rádióspektrumukra alapozott szükséges intézkedéseket annak érdekében, hogy a 24 GHz-es frekvenciasávban (21,65–26,65 GHz) harmonizált alapon, megfelelő rádióspektrumot tegyenek elérhetővé, ugyanakkor védjék a meglévő, ugyanabban a tartományban működő szolgáltatásokat a káros zavarástól.
- (7) A Nemzetközi Távközlési Egyesület (a továbbiakban: „ITU”) Nemzetközi Rádiószabályzat 5.340 lábjegyzetének megfelelően minden sugárzás tiltott a 23,6–24,0 GHz-es sávban annak érdekében, hogy a sávban a rádiócsillagászat, a műholdas Föld-kutatás- és az űrkutatáscélú passzív szolgáltatások elsődleges jellegű használatát védelemben részesítsék. Ezt a tilalmat támasztja alá az a tény, hogy ezek a szolgáltatások a káros zavarásokat nem viselik el ebben a sávban.
- (8) Az 5.340 lábjegyzet a nemzeti végrehajtás keretébe tartozik, és a Nemzetközi Rádiószabályzat 4.4. cikkével együtt kerülhet alkalmazásra, minek következtében a Nemzetközi Rádiószabályzat sérelme nélkül semmilyen frekvenciát nem lehet egy állomáshoz kijelölni, kivéve azokat az eseteket, amikor az ilyen állomás az ilyen frekvenciakijelölés használatakor az ITU-szabályok előírásainak megfelelően működő állomásoknak nem okoz káros zavarást. Következésképpen ebben a Bizottságnak címzett jelentésben a CEPT rámutatott, hogy az 5.340 lábjegyzet nem tiltja meg szigorúan a hatóságok számára a lábjegyzet hatálya alá tartozó sávok használatát, ha azok egyrésztől nem befolyásolják az egyéb hatóságok rádiószolgáltatásait, továbbá pedig nem tesznek kísérletet arra, hogy az ilyen használatnak az ITU keretén belül nemzetközi elismerést nyerjenek.
- (9) A 23,6–24,0 GHz-es frekvenciasáv elsődleges fontosságú a tudományos és meteorológiai közösségek számára, hogy mérni tudják a vízpáratartalmat, ami a műholdas Föld-kutató szolgálat részére történő hőmérsékletmérések számára elengedhetetlen. Ez a frekvencia különösen fontos szerepet játszik a globális környezetvédelmi és biztonsági megfigyelésre irányuló kezdeményezésben (Global Monitoring for Environment and Security initiative, GMES), amely egy működő, európai előrejelző rendszer létrehozását célozza. A 22,21–24,00 GHz frekvenciatartományra szükség van továbbá annak érdekében, hogy mérni tudják az ammónia és a víz spektrumvonalait, továbbá hogy a rádiócsillagászati szolgálat számára a megfigyelés folyamatos legyen.
- (10) A 21,2–23,6 GHz-es és a 24,5–26,5 GHz-es sávokat az ITU Nemzetközi Rádiószabályzatban elsődleges jelleggel az állandó helyű szolgálat számára jelölték ki, és kiterjedten használják az állandó helyű összeköttetések, hogy kielégítsék a meglévő 2G és 3G mobilhálózatok infrastrukturális igényeit, továbbá hogy szélessávú állandó helyű vezeték nélküli hálózatokat hozzanak létre.
- (11) A kis hatótávolságú gépjárműradar és az állandó helyű szolgálatok, a műholdas Föld-kutató és a rádiócsillagászati szolgálatok közötti kompatibilitásról készült tanulmányok alapján a CEPT arra a következtetésre jutott, hogy a 24 GHz-es sávban működő kis hatótávolságú gépjárműradar-rendszerek korlátlan alkalmazása elfogadhatatlan káros zavarást okozna a tartományban működő, már meglévő rádiós alkalmazások számára. Tekintve az ITU Nemzetközi Rádiószabályzatot és e szolgálatok fontosságát, bármely 24 GHz-en működő kis hatótávolságú gépjárműradar bevezetése csak úgy valósulhatna meg, ha ezek a szolgálatok a tartományban elégséges védelmet kapnak. Ebben a tekintetben, mivel a kis hatótávolságú gépjárműradar-készülék által kibocsátott jel rendkívül alacsony a 24 GHz-es frekvenciasáv nagy részében, fontos figyelembe venni a több – egyenként káros zavarást nem okozó – eszköz egyidejű használatából eredő kumulatív hatást.
- (12) A CEPT véleménye alapján a már meglévő, a 24 GHz-es sávon vagy annak környékén működő alkalmazások egyre jelentősebb szintű káros zavarást szenvednek majd el, amennyiben a 24 GHz-es frekvenciasávot használó, kis hatótávolságú gépjárműradarral felszerelt gépjárművek száma meghalad egy bizonyos szintet. A CEPT különösen úgy találta, hogy a műholdas Föld-kutató szolgálatok és a kis hatótávolságú gépjárműradar közötti megosztás ideiglenesen is csak akkor valósítható meg, ha a 24 GHz-en működő kis hatótávolságú gépjárműradarral felszerelt gépjárművek százalékos arányát minden egyes nemzeti piacon 7%-ra korlátozzák. Mivel ezt a százalékos arányt a műholdas Föld-kutatás elemi felbontása (pixel) alapján számították ki, a nemzeti piacokat olyan referenciaként használják, amellyel szemben a küszöbérték kiszámítható, mivel ez képezi a megfigyelés leghatékonyabb eszközét.
- (13) A CEPT-jelentés továbbá megállapította, hogy az állandó helyű szolgálat védelmi követelményei biztosítása érdekében a kis hatótávolságú gépjárműradarral történő megosztás ideiglenesen is csak akkor valósítható meg, ha az állandó helyű szolgálat vevőjének látóterében a kis hatótávolságú gépjárműradarral felszerelt gépjárművek százalékos arányát kevesebb mint 10 %-ra korlátozzák.
- (14) Következésképpen a CEPT által elvégzett tanulmány alapján feltételezhető, hogy a frekvenciatartomány egyéb használóit nem érné káros zavarás, amennyiben a 24 GHz-es sávot használó, kis hatótávolságú gépjárműradarral felszerelt, nyilvántartásba vett, forgalomba hozott vagy üzembe helyezett gépjárművek száma nem haladja meg az egyes tagállamokban forgalomban lévő gépjárművek teljes számának 7 %-át.
- (15) Jelenleg nem lehet előre látni, hogy ezt a küszöbértéket eléri-e a 2013. június 30-i referencia-időpont előtt.

- (16) Számos tagállam használja továbbá a 24 GHz-es frekvenciasávot a közlekedésbiztonsághoz hozzájáruló, radaros sebességméréssel történő ellenőrzésre. A kis hatótávolságú gépjárműradarról szóló, számos ilyen, Európában működő készülékkel végzett összehasonlító tanulmányt követően a CEPT arra a következtetésre jutott, hogy bizonyos feltételek mellett a kompatibilitás lehetséges, különösen ha a két rendszer középfrekvenciái között legalább 25 MHz távolságot tartanak, továbbá hogy a káros zavarás alacsony szintű, és nem fog téves sebességméréseket okozni. A kis hatótávolságú gépjárműradar-rendszereket használó gépjárművek gyártói továbbá elkötelezték magukat amellett, hogy megteszik a megfelelő lépéseket annak érdekében, hogy a radaros sebességmérőket érő káros zavarás kockázata minimálisra csökkenjen. A radaros sebességmérő-készülék megbízhatóságát tehát nem fogja jelentős mértékben befolyásolni a kis hatótávolságú gépjárműradar működése.
- (17) Néhány tagállam a jövőben az űr felől a Föld irányába történő műholdas műsorszóró szolgálat (Broadcast Satellite Service) számára a 21,4–22,0 GHz-es sávot fogja használni. Kompatibilitási tanulmányok alapján az illetékes nemzeti szabályozó hatóságok megállapították, hogy nem állnak fenn kompatibilitási problémák, ha a kis hatótávolságú gépjárműradar jelkibocsátását a 22 GHz alatti frekvenciák esetén legfeljebb $-61,3$ dBm/MHz-re korlátozzák.
- (18) A fenti feltételezéseket és elővigyázatosságot fenn kell tartani a tagállamok által segített és a Bizottság által végrehajtott, folyamatban lévő célkitűzés és részleges felülvizsgálat során annak érdekében, hogy konkrét bizonyítékok alapján állapítsák meg, hogy a 7 %-os küszöbértéket átlélik-e bármelyik nemzeti piacon a referencia-időpont előtt, továbbá hogy a 7 %-os küszöbérték átlépésével bármelyik nemzeti piacon a frekvenciatartomány egyéb felhasználói számára káros zavarást okoztak-e, vagy valószínű, hogy okozni fognak, valamint hogy a küszöbérték alatt a frekvenciatartomány egyéb felhasználói számára káros zavarást okoztak-e.
- (19) Ennélfogva a felülvizsgálati eljárás részeként hozzáférhetővé váló információ eredményeként szükségessé válhat e határozat módosítása, különösen annak biztosítása érdekében, hogy a frekvenciatartomány egyéb felhasználói számára ne okozhassanak káros zavarást.
- (20) Következésképpen nem merülhetnek fel olyan elvárások, hogy a 24 GHz-es sáv a referencia-időpontig legyen folyamatosan hozzáférhető a kis hatótávolságú gépjárműradarok számára, ha a fenti feltételezések bármelyikéről bebizonyosodik, hogy az érvényessége többé nem tartható.
- (21) Annak érdekében, hogy elősegítsék és még hatékonyabbá tegyék a 24 GHz-es sáv használatának megfigyelését és a felülvizsgálati eljárást, a tagállamok határozhatnak úgy, hogy a gyártóktól és importőröktől közvetlenebb módon kérnek a felülvizsgálati eljáráshoz szükséges tájékoztatást.
- (22) A CEPT jelentése alapján a kis hatótávolságú gépjárműradar és a rádiócsillagászati szolgálat közötti, a 22,21–24,00 GHz-es sávban megvalósuló megosztás káros zavaráshoz vezethetne az utóbbi számára, ha engedélyeznék a kis hatótávolságú gépjárműradarral felszerelt gépjárművek korlátlan használatát az egyes rádiócsillagászati megfigyelőállomásoktól meghatározott távolságban. Ezek alapján és szem előtt tartva, hogy az 1999/5/EK irányelv megköveteli, hogy a rádiókészülékeket úgy építsék meg, hogy elkerüljék a káros zavarást, a rádiócsillagászat által használt 22,21–24,00 GHz-es sávban a kis hatótávolságú gépjárműradar-rendszereket ki kell kapcsolni, amikor a gépjármű ezeken a területeken halad át. A megfelelő rádiócsillagászati megfigyelőállomásokat és a hozzájuk kapcsolódó tilalmi zónákat a nemzeti hatóságoknak kell meghatározniuk és jóváhagyniuk.
- (23) A hatékonyság és megbízhatóság érdekében legjobb, ha a kikapcsolás automatikusan valósul meg. Mindazonáltal a 24 GHz-es sávot használó kis hatótávolságú gépjárműradar korai bevezetése érdekében korlátozott számban engedélyezni lehet a manuálisan kikapcsolható adókészülékeket, mivel az ilyen, korlátozott alkalmazás esetén a rádiócsillagászati szolgálatoknak okozott káros zavarás valószínűsége várhatóan alacsony szinten marad.
- (24) A kis hatótávolságú gépjárműradar ideiglenes bevezetése a 24 GHz-es frekvenciasávban kivételes jellegű, és nem lehet precedensként kezelni az egyéb alkalmazásoknak az ITU Nemzetközi Rádiószabályzat 5.340 lábjegyzetének hatálya alá tartozó frekvenciasávokban történő ideiglenes vagy tartós használatra történő bevezetéséhez. Ráadásul a kis hatótávolságú gépjárműradart nem lehet az ITU Nemzetközi Rádiószabályzat értelmében vett életvédelmi szolgálatként kezelni, továbbá interferencia mentes, és nem védett alapon kell működnie. Ezenfelül a kis hatótávolságú gépjárműradar nem korlátozhatja azon alkalmazások 24 GHz-es sávba megvalósuló használatának jövőbeli fejlesztését, amelyeket az 5.340 lábjegyzet védelmében részesít.
- (25) A 24 GHz-es sávot használó kis hatótávolságú gépjárműradar-készülék forgalomba hozatala és kapcsolat nélküli üzemmódban történő üzemeltetése vagy a már forgalomba hozott gépjárművek utólagos átszerelése nem lenne összeegyeztethető a frekvenciatartományban működő, már meglévő rádiós alkalmazásokat érő káros zavarás elkerülésére irányuló célkitűzéssel, mivel az az ilyen készülékek számának ellenőrizhetetlen növekedésével járna. Éppen ellenkezőleg, könnyebb lenne a 24 GHz-es sávot használó kis hatótávolságú gépjárműradar-rendszerek használatát úgy ellenőrizni, ha az kizárólag az új gépjárműbe már eredetileg beépített elektromos vezérlés, a gépjármű kialakítása és szoftvercsomagja teljes körű integrációjának részeként vagy pedig az ilyen, eredeti rendszer cseréjeként kerülne beépítésre.

- (26) Ez a határozat a gépjárművek és pótkocsijaik típusjvá-hagyására vonatkozó tagállami jogszabályok közelítéséről szóló, 1970. február 6-i 70/156/EGK tanácsi irányelv⁽¹⁾ és a rádióberendezésekről és a távközlő végberendezésekről, valamint megfelelőségük kölcsönös elismeréséről szóló, 1999. március 9-i 1999/5/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽²⁾ figyelembevételével és sérelme nélkül kerül alkalmazásra.
- (27) Az e határozatban előírt intézkedések összhangban vannak a Rádiófrekvencia-bizottság álláspontjával,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

E határozat a 24 GHz-es frekvenciasáv elérhetősége és hatékony használata feltételeinek harmonizálását szolgálja.

2. cikk

E határozat értelmezésénél a következő meghatározások alkalmazandók:

1. a „24 GHz-es frekvenciasáv” a $24,15 \pm 2,50$ GHz-es frekvenciatartományt jelenti;
2. a „kis hatótávolságú gépjárműradar-készülékek” olyan berendezések, amelyek gépjárművekre kifejlesztett radar-funkciót látnak el az összeütközések hatásainak csökkentése érdekében, továbbá közlekedésbiztonsági alkalmazások számára;
3. a „Közösségben üzembe helyezett kis hatótávolságú gépjárműradar” olyan kis hatótávolságú gépjárműradar-berendezéseket jelent, amelyet a gépjárműbe eredetileg beépítettek vagy az eredetileg beépítettet cserélték le vele, továbbá amelyet a Közösségben nyilvántartásba vettek vagy fognak venni, forgalomba vagy üzembe helyeztek vagy fognak helyezni;
4. az „interferenciamentes és nem védett alapon” kifejezés azt jelenti, hogy a sáv többi használójának nem okozhat káros zavart, továbbá nem lehet követeléssel fellépni a sávban működő más rendszerek vagy szolgálatok által keltett káros zavarok elleni védelem érdekében;
5. a „referencia-időpont” 2013. június 30-át jelenti;
6. az „átmeneti időpont” 2007. június 30-át jelenti;
7. a „gépjármű” megnevezés vonatkozik minden, a 70/156/EK irányelv 2. cikke által meghatározott gépjárműre;
8. a „kikapcsolás” a kis hatótávolságú gépjárműradar-készülék által történő kibocsátás megszüntetését jelenti;

⁽¹⁾ HL L 42., 1970.2.23., 1. o. A legutóbb a 2004/104/EK bizottsági irányelvvel (HL L 337., 2004.11.13., 13. o.) módosított irányelv.

⁽²⁾ HL L 91., 1999.4.7., 10. o. A legutóbb az 1882/2003/EK rendelettel (HL L 284., 2003.10.31., 1. o.) módosított irányelv.

9. a „tilalmi zóna” azt a rádiócsillagászati megfigyelőállomás körül található területet jelenti, amelyet az állomástól egy meghatározott sugár alkalmazásával jelölnek ki;

10. a „kitöltési tényező” azt az egy órán belüli időtartamot jelöli, amíg a készülék aktív jelátvitelt végez.

3. cikk

A 24 GHz-es frekvenciasávot a Közösségben üzembe helyezett, a 4. és 6. cikkben foglalt feltételeknek megfelelő kis hatótávolságú gépjárműradar számára a lehető leghamarabb, de legkésőbb 2005. július 1-jéig interferenciamentes és nem védett alapon kell kijelölni és elérhetővé tenni.

A 24 GHz-es frekvenciasávot tehát az 5. cikkben foglaltak figyelembevételével a referencia-időpontig hozzáférhetővé kell tenni.

Ezt az időpontot követően a 24 GHz-es frekvenciasáv elérhetőségét meg kell szüntetni minden kis hatótávolságú gépjárműradar-készülék számára, kivéve ha a készülék gyárilag volt beszerelve, vagy az ilyen eredeti készülék helyett szerelik be a Közösségben ezt az időpontot megelőzően nyilvántartásba vett, forgalomba hozott vagy üzembe helyezett gépjárműbe.

4. cikk

A 24 GHz-es frekvenciasávot elérhetővé kell tenni a kis hatótávolságú gépjárműradar ultraszéles sávrésze számára – 41,3 dBm/MHz maximálisan megengedhető átlagos teljesítménysűrűség (e.i.r.p.) és 0 dBm/50MHz e.i.r.p. csúcsérték mellett, kivéve a 22 GHz alatti frekvenciák esetében, amely esetben – 61,3 dBm/MHz a maximálisan megengedhető átlagos teljesítménysűrűség (e.i.r.p.).

A 24,05-24,25 GHz-es frekvenciasávot a keskenysávú kibocsátási mód/komponens számára tartják fenn, amely egy modulálatlan, legfeljebb 20 dBm e.i.r.p. csúcsértékkel rendelkező vívóhullámból állhat, ahol a kitöltési tényező a – 10 dBm e.i.r.p.-t meghaladó csúcsértékű kibocsátásnál 10 %-ban limitált.

A 23,6–24,0 GHz-es sávban azokat a kibocsátásokat, amelyek 30 °-kal vagy magasabban jelennek meg a horizontális sík felett, legalább 25 dB-lel csillapítani kell a 2010-ig forgalomba hozott kis hatótávolságú gépjárműradarok esetén, majd az azt követők esetén legalább 30 dB-lel.

5. cikk

(1) A kis hatótávolságú gépjárműradarok számára folyamatosan elérhetővé tett 24 GHz-es frekvenciasávot aktív megfigyelés alatt kell tartani annak biztosítása érdekében, hogy ezen sáv megnyitásának legfőbb előfeltétele megvalósuljon, miszerint a frekvenciasáv többi felhasználóját ne érje káros zavarás, különös tekintettel a következők kellő időben történő ellenőrzésére:

- a) az egyes tagállamokban nyilvántartásba vett, forgalomba hozott vagy üzembe helyezett összes, 24 GHz-es, kis hatótávolságú gépjárműradarral felszerelt gépjármű teljes száma annak igazolása céljából, hogy ez a szám nem haladja meg az egyes tagállamokban forgalomban lévő összes gépjármű 7 %-át;
- b) megfelelő információt tett-e a tagállam vagy tettek-e a gyártók és az importőrök hozzáférhetővé a 24 GHz-es, kis hatótávolságú gépjárműradarral felszerelt gépjárművek teljes számát illetően abból a célból, hogy a 24 GHz-es sávnak a kis hatótávolságú gépjárműradarral történő használatának hatékony ellenőrzése megvalósulhasson;
- c) a 24 GHz-es, kis hatótávolságú gépjárműradar egyedi vagy kumulatív használata okoz-e, vagy valószínű, hogy rövid időn belül káros zavarást fog okozni a 24 GHz-es sáv, vagy legalább egy tagállamban a szomszédos sávok többi felhasználója számára, akár elérték az a) pontban megjelölt küszöbértéket, akár nem;

d) a referencia-időpont folyamatosan megfelelő volta.

(2) Az (1) bekezdésben meghatározott felülvizsgálati eljárás mellett legkésőbb 2009. december 31-ig el kell végezni még egy teljes felülvizsgálatot, amely igazolja a 24 GHz-es sávban a kis hatótávolságú gépjárműradar működését érintő kezdeti feltételezések folyamatos jelentőségét, továbbá igazolja, hogy a kis hatótávolságú gépjárműradar-technológia fejlesztése a 79 GHz-es sávban olyan úton halad, amely biztosítja, hogy a kis hatótávolságú gépjárműradaroknak ebben a frekvenciasávban megvalósuló működése 2013. július 1-jére könnyűszerrel elérhetővé válik.

(3) A teljes felülvizsgálatot elindíthatja a Rádiófrekvencia-bizottság egy tagjának indokolt kérése vagy megvalósulhat a Bizottság saját kezdeményezésére.

(4) A tagállamok oly módon nyújtanak segítséget a Bizottságnak az (1) és (2) bekezdésben meghatározott felülvizsgálat elvégzéséhez, hogy biztosítják a szükséges információ összegyűjtését, és időben eljuttatják azokat a Bizottságnak, különös tekintettel a mellékletben szereplő információkra.

6. cikk

(1) A kis hatótávolságú gépjárműradar-készülékek csak akkor működnek, ha a gépjármű üzemel.

(2) A Közösségben üzembe helyezett, kis hatótávolságú gépjárműradar-készülékek azáltal biztosítják a 7. cikkben meghatározott, 22,21–24,00 GHz-es frekvenciasávban működő rádiócsillagászati megfigyelőállomások védelmét, hogy a meghatározott tilalmi zónában automatikusan kikapcsolják a készüléket, vagy pedig valamely más módszert alkalmaznak, amely ezen megfigyelőállomások számára azonos mértékű védeltséget biztosít a területre behajtó gépjárművekkel szemben.

(3) A (2) bekezdéstől eltérve, a manuális kikapcsolás a Közösségben üzembe helyezett, a 24 GHz-es frekvenciasávban működő, kis hatótávolságú gépjárműradarok esetén az átmeneti időpont előtt elfogadott.

7. cikk

A tagállamok meghatározzák, hogy melyek a 6. cikk (2) bekezdése értelmében a saját területükön védelemben részesített rádiócsillagászati megfigyelőállomások, továbbá hogy mik az egyes állomásokhoz tartozó tilalmi zónák jellemzői. Ezt az információt – a megfelelő igazolással alátámasztva – a határozat elfogadását és az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történő kihirdetését követő hat hónapon belül el kell juttatni a Bizottsághoz.

8. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, 2005. január 17-én.

a Bizottság részéről

Viviane REDING

a Bizottság tagja

MELLÉKLET

A 24 GHz-es frekvenciasávban alkalmazott, kis hatótávolságú gépjárműradarok használatának ellenőrzéséhez megkövetelt információ

Ez a melléklet tartalmazza azokat az adatokat, amelyeknek az 5. cikknek megfelelően rendelkezésre kell állniuk az Európai Unió egyes tagállamaiban működő, kis hatótávolságú radarkészülékkel felszerelt gépjárművek penetrációjának igazolásához. Ezt az adatot kell felhasználni a 24 GHz-es sávot használó, kis hatótávolságú radarokkal felszerelt gépjárműveknek az egyes tagállamokban forgalomban lévő összes gépjármű számához viszonyított arányának kiszámításához.

A következő adatokat kell évente összesíteni:

1. a Közösségben a referenciaévben gyártott és/vagy forgalomba hozott és/vagy első ízben nyilvántartásba vett, 24 GHz-es frekvenciasávot használó, kis hatótávolságú radarokkal felszerelt gépjárművek száma;
2. a Közösségbe a referenciaév során importált, 24 GHz-es frekvenciasávot használó, kis hatótávolságú radarokkal felszerelt gépjárművek száma;
3. a referenciaév során forgalomban lévő összes gépjármű száma.

Minden adatot értékeléssel kell ellátni arra vonatkozóan, hogy mekkora az információra vonatkozó bizonytalanság.

A fenti adatokon túl minden olyan egyéb, jelentős információt, amely segíti a Bizottságot a 24 GHz-es frekvencia kis hatótávolságú gépjárműradarral történő folyamatos használatának megfelelő áttekintésében, időben hozzáférhetővé kell tenni, ideértve a következőkre vonatkozó információt:

- fennálló és jövőbeli piaci trendek, mind a Közösségben, mind azon kívül,
- eladás utáni értékesítések és a készülék utólagos átszerelése,
- az alternatív technológiák és alkalmazások fejlődési foka, elsősorban – a 2004/545/EK határozatnak megfelelően – a 79 GHz-es frekvenciasávban működő, kis hatótávolságú gépjárműradarra vonatkozóan.
