

SPRENDIMAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2020/1426

2020 m. spalio 7 d.

dėl suderinto 5 875–5 935 MHz dažnių juostos radijo spektro naudojimo su saugumu susijusioms intelektinių transporto sistemų (ITS) prietaikoms, kuriuo panaikinamas Sprendimas 2008/671/EB

(pranešta dokumentu Nr. C(2020) 6773)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2002 m. kovo 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos sprendimą Nr. 676/2002/EB dėl radijo spektro politikos teisinio reguliavimo pagrindų Europos bendrijoje (Sprendimą dėl radijo spektro) ⁽¹⁾, ypač į jo 4 straipsnio 3 dalį,

kadangi:

- (1) intelektinės transporto sistemos (ITS) apima kelių ITS ir miesto geležinkelių ITS. Kelių ITS yra sąveikosios sistemos, grindžiamos tikralaikiu ryšiu tarp transporto priemonės (įskaitant automobilius, sunkvežimius, dviračius, mopodus, tramvajus, statybos ir žemės ūkio įrenginius, taip pat pėsčiųjų ir dviratininkų įrangą) ir jos aplinkos (kitų transporto priemonių, infrastruktūros ir kt.). Tam tikrais atvejais tokia kelių ITS įranga gali būti naudojama ir ne keliuose (pvz., pramonės, žemės ūkio objektuose ar statybos aikštelėse). Miesto geležinkelių ITS yra bent vienos valdymo ir administravimo sistemos nuolat valdomos viešojo transporto sistemos, kurių paskirtis – sudaryti sąlygas teikti keleivių vežimo vietas, miesto ir priemiesčių linijomis, atskirtomis nuo bendro kelių ir pėsčiųjų eismo, paslaugas. ITS gali padėti labai padidinti transporto sistemos efektyvumą, eismo saugumą ir keliavimo patogumą;
- (2) Komisijos sprendimu 2008/671/EB ⁽²⁾ buvo suderintas 5 875–5 905 MHz (arba 5,9 GHz) dažnių juostos radijo spektro naudojimas su saugumu susijusioms ITS prietaikoms. Jame pripažinta, kad ITS yra labai svarbus integruoto požiūrio į kelių eismo saugumą elementas, nes šių sistemų tikslas – aprūpinti transporto infrastruktūrą ir transporto priemones informacinėmis ir ryšių technologijomis, padedančiomis išvengti galimų pavojingų eismo situacijų ir mažinti avarijų skaičių;
- (3) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES ⁽³⁾ nustatyta kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities ITS diegimo sistema;
- (4) 2016 m. rugsėjo 14 d. priėmusi su Europos gigabitine visuomene ⁽⁴⁾ susijusių priemonių rinkinį (be kita ko, 5G veiksmų planą ⁽⁵⁾) Komisija atkreipė dėmesį į 5G plėtojimo ir diegimo Europoje ir pagrindinių taikymo sričių, visų pirma išmaniojo (susietojo ir automatizuoto) judumo srities, sąsają;

⁽¹⁾ OL L 108, 2002 4 24, p. 1.

⁽²⁾ 2008 m. rugpjūčio 5 d. Komisijos sprendimas 2008/671/EB dėl suderinto naudojimosi radijo spektru 5 875–5 905 MHz dažnių juostoje saugumą užtikrinančiomis intelektinėmis transporto valdymo sistemomis (OL L 220, 2008 8 15, p. 24).

⁽³⁾ 2010 m. liepos 7 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2010/40/ES dėl kelių transporto ir jo sąsajų su kitų rūšių transportu srities intelektinių transporto sistemų diegimo sistemos (OL L 207, 2010 8 6, p. 1).

⁽⁴⁾ Junglumas – kelias į Europos gigabitinę visuomenę, <https://ec.europa.eu/digital-single-market/en/policies/improving-connectivity-and-access>.

⁽⁵⁾ 2016 m. rugsėjo 14 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos 5G veiksmų planas“ (COM(2016) 588 final).

- (5) 2016 m. lapkričio 30 d. Komisija paskelbė komunikatą „Europos sąveikiųjų ITS strategija“ ⁽⁶⁾. Dėl skirtino spektro strategijoje siūloma išlaikyti mažojo nuotolio ryšiu (ITS-G5) grindžiamoms su saugumu susijusioms ITS paslaugoms Europos telekomunikacijų standartų instituto (ETSI) skirtą spektrą ir remti 5,9 GHz dažnių juostos apsaugos nuo žalingųjų trukdžių priemones. Strategijoje taip pat siūloma užtikrinti, kad įgyvendinant sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų diegimo iniciatyvas būtų pagal ETSI standartus ir procedūras taikomi atitinkami sambūviui užtikrinti skirti trukdžių mažinimo metodai;
- (6) 2018 m. gegužės 17 d. Komisija priėmė trečiąjį judumo dokumentų rinkinį ⁽⁷⁾, kuriuo kelių eismo saugumo strategija įtraukta į platesnę Europos tvaraus judumo ekosistemą, kurioje daugiausia dėmesio skiriama saugiam, susietam ir netaršiam judumui. Tame dokumentų rinkinyje numatyta, kad savivaldžiai automobiliai ir pažangios susiejimo sistemos turėtų padėti užtikrinti, kad transporto priemonės būtų saugesnės, kad būtų lengviau jomis dalytis ir kad judumo paslaugomis galėtų naudotis daugiau žmonių;
- (7) remdamiesi šia besiformuojančia politine ir reguliavimo sistema valstybės narės ir sektoriaus atstovai įgyvendino įvairių su 5,9 GHz dažnių juostos naudojimu susijusių iniciatyvų, kurių tikslas – kurti ir diegti kelių eismo saugumo prietaikas. Tokių iniciatyvų pavyzdžiai – Ryšio konsorciumas „Car-2-Car“ ⁽⁸⁾, platforma „C-Roads“ ⁽⁹⁾, 5G automobilių pramonės asociacijos (5GAA) ⁽¹⁰⁾ įsteigimas ir intensyvesnė Trečiosios kartos partnerystės projekto (3GPP) ⁽¹¹⁾ ir standartizacijos institucijų, kaip antai ETSI, veikla. Šių sektoriaus atstovų veiksmų rezultatas – dvi konkuruojančios mažojo nuotolio ryšio tarp transporto priemonių ir jų aplinkos technologijos, būtent – ITS-G5 technologija ir transporto priemonių ryšio su visa aplinka ilgalaikės raidos technologija (LTE-V2X);
- (8) miesto geležinkelių bendruomenė mano, kad norint miesto geležinkelių srityje naudoti ryšiu grindžiamas traukinių eismo valdymo (CBTC) sistemas reikia bent 20 MHz suderinto spektro ⁽¹²⁾. Tokios sistemos padeda saugiai ir efektyviai valdyti miesto geležinkelių eismą, visų pirma sutrumpinti intervalus tarp traukinių ir taip padidinti viešojo transporto infrastruktūros našumą. Remiantis vietos institucijų išduotais leidimais kai kurioms metro linijoms Sąjungoje jau naudojamos 5 905–5 935 MHz dažnių juostos dalys ar už šios juostos esantis spektras. Todėl siekiant sukurti ir miesto geležinkelių bendrąją rinką bei prisidėti prie Europos aplinkosaugos tikslų svarbu Sąjungos mastu suderinti spektro naudojimą tokioms reikmėms;
- (9) vadovaudamasi Sprendimo Nr. 676/2002/EB 4 straipsnio 2 dalimi, Komisija 2017 m. spalio 18 d. įgaliojo Europos pašto ir telekomunikacijų administracijų konferenciją (CEPT) išnagrinėti galimybę nukelti su saugumu susijusioms ITS skirtos Sąjungos lygmeniu suderintos dažnių juostos (5 875–5 905 MHz) viršutinį kraštą 20 MHz toliau – iki 5 925 MHz – ir leisti šia juosta naudotis ne tik kelių, bet ir kitų rūšių transporto priemonėms, kaip antai miesto geležinkelių, kuriuose naudojamos CBTC sistemos;
- (10) vykdydama šį įgaliojimą, CEPT 2019 m. kovo 11 d. paskelbė ataskaitą (71-oji CEPT ataskaita „ITS 5,9 GHz dažnių juostoje“), kurioje apžvelgiamos su 5,9 GHz dažnių juosta susijusios techninės sąlygos ir galimybė išplėsti šią juostą. Ataskaitoje, be kita ko, siūloma išplėsti ITS apibrėžtį ir suderintai skirti 5 875–5 925 MHz dažnių juostą su saugumu susijusioms ITS prietaikoms, o 5 925–5 935 MHz dažnių juostą – su saugumu susijusioms miesto geležinkelių ITS prietaikoms, atsižvelgiant į nacionalinius koordinavimo su fiksuotąja radijo ryšio tarnyba poreikius ir (arba) atliekant tyrimus bendro naudojimosi sąlygoms nustatyti. Ataskaitoje taip pat siūloma žemiau 5 915 MHz pirmenybę teikti kelių ITS prietaikoms, o aukščiau 5 915 MHz – miesto geležinkelių ITS prietaikoms. Galimybę 5 915–5 925 MHz dažnių juostą naudoti kelių ITS prietaikoms siūloma apriboti – šią juostą leisti naudoti tik ryšiu tarp infrastruktūros objektų ir transporto priemonių (I2V) grindžiamoms kelių ITS prietaikoms ir tik tokiu mastu, kad vis dar būtų galima apsaugoti miesto geležinkelių ITS prietaikų veikimą. 5 915–5 935 MHz dažnių juostos naudojimą miesto geležinkelių ITS siūloma grįsti bendro naudojimosi principu, atsižvelgiant į nacionalines

⁽⁶⁾ 2016 m. lapkričio 30 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Europos sąveikiųjų intelektinių transporto sistemų strategija – svarbus žingsnis į sąveikių, susietąjį ir automatizuotą judumą“ (COM(2016) 766 final).

⁽⁷⁾ 2018 m. gegužės 17 d. Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Tarybai, Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komitetui ir Regionų komitetui „Tvarus judumas Europoje: saugus, susietas ir netaršus“ (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⁾ ETSI techninės ataskaitos 103 111 V1.1.1 (2014–10) dalis „Miesto geležinkelių sistemoms reikalingas 5,9 GHz diapazono spektras“.

aplinkybes ir suinteresuotųjų subjektų poreikį naudoti miesto geležinkelių ITS. Koordinuoti dažnių naudojimą nacionaliniu lygmeniu atitinkamais atvejais turėtų padėti individualūs miestų geležinkelių ITS (5 915–5 935 MHz), kelių ITS infrastruktūrai (5 915–5 925 MHz) ir fiksuotajai radijo ryšio tarnybai (aukščiau 5 925 MHz) skirti leidimai;

- (11) suteikdamos galimybę naudotis 5 915–5 935 MHz dažnių juosta miesto geležinkelių ITS kuo anksčiau po to, kai tik bus įmanoma ją paskyrus pagal šį sprendimą, valstybės narės turėtų tinkamai atsižvelgti į esamas kitokiomis techninėmis sąlygomis šią juostą (ar jos dalį) naudojančias miesto geležinkelių sistemas, kad būtų duota pakankamai laiko esamai traukinių ir tinklo įrangai pritaikyti prie suderintų techninių sąlygų;
- (12) darbo, kurį bendradarbiaudama su ETSI atliko CEPT, rezultatai sudaro šio sprendimo techninį pagrindą;
- (13) ir ITS, ir vietiniai radijo ryšio tinklai (RLAN) yra remiami Sąjungos politikos priemonėmis. CEPT rengia aukščiau 5 935 MHz veikiančioms RLAN skirtas technines sąlygas (kaip antai užjuostinio spinduliavimo ribinių verčių reikalavimus ir blokavimo scenarijų), kuriomis siekiama apsaugoti su saugumu susijusių miesto geležinkelių ITS prietaikų veikimą žemiau 5 935 MHz ir su saugumu susijusių kelių ITS veikimą žemiau 5 925 MHz;
- (14) ETSI rengia standartizuotus sprendimus, kuriais užtikrinami bendro naudojimosi kanalais mechanizmai ir pirmenybės teikimo kelių ITS arba miesto geležinkelių ITS prietaikoms taisyklių įgyvendinimas;
- (15) šiuo metu ETSI rengia dvi technines ataskaitas, kurių tikslas – apibrėžti ir įvertinti ITS G5 ir LTE-V2X sambūvio bendrą kanalą ir gretimuose kanaluose metodus. Atitinkami standartai gali būti parengti ne anksčiau kaip 2021 m. viduryje, tačiau tai gali užtrukti ir iki 2022 m. vidurio;
- (16) atsižvelgiant į ETSI veiklą šį sprendimą ateityje gali reikėti peržiūrėti;
- (17) šio sprendimo pagrindą turėtų sudaryti Sprendime 2008/671/EB nustatytos ir šiame sprendime išplėtos taisyklės. Siekiant teisinio aiškumo Sprendimas 2008/671/EB turėtų būti panaikintas;
- (18) šiame sprendime nustatytos priemonės atitinka Sprendimu Nr. 676/2002/EB įsteigto Radijo spektro komiteto nuomonę;

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Šio sprendimo tikslas – suderinti sąlygas, kuriomis būtų užtikrinama galimybė efektyviai naudoti 5 875–5 935 MHz dažnių juostą su saugumu susijusioms intelektinių transporto sistemų (ITS) prietaikoms.

2 straipsnis

Šiame sprendime vartojamų terminų apibrėžtys:

- 1) intelektinės transporto sistemos (ITS) – įvairios informacinėmis ir ryšių technologijomis (įskaitant apdorojimo, valdymo, vietos nustatymo, ryšių ir elektronikos technologijas) grindžiamos kelių transporto sistemoje ir (arba) miesto geležinkelių transporto sistemoje taikomos sistemos ir teikiamos paslaugos;
- 2) kelių intelektinės transporto sistemos (kelių ITS) – bet kurios rūšies kelių transporto priemonėse (taip pat ir kai jos naudojamos ne keliuose) naudojamos intelektinės transporto sistemos, kuriomis užtikrinamas saugus ryšys tarp transporto priemonių (V2V), taip pat tarp infrastruktūros objektų ir transporto priemonių (I2V). Kelių ITS laikomos ir nuo kelių ar pėsčiųjų eismo neatskirtose (kaip antai tramvajų ir lengvojo bėginio transporto) bėgių kelių linijose taikomos ITS;
- 3) miesto geležinkelių intelektinės transporto sistemos (miesto geležinkelių ITS) – nuo kelių ir pėsčiųjų eismo atskirtose miesto ar priemiesčių geležinkelio linijose taikomos intelektinės transporto sistemos, nuolat valdomos bent vienos valdymo ir administravimo sistemos;

- 4) vidutinė lygiavertė izotropinės spinduliuotės galia (vidutinė EIRP) – didžiausia galią atitinkanti perdavimo plūpsnio EIRP.

3 straipsnis

- 1) Valstybės narės ne vėliau kaip 2021 m. birželio 30 d. paskiria 5 875–5 935 MHz dažnių juostą intelektinėms transporto sistemoms ir nustato, kad 5 925–5 935 MHz diapazonas gali būti naudojamas tik miesto geležinkelių ITS. Tai atlikusios valstybės narės, kai tik tai tampa praktiškai įmanoma, suteikia galimybę naudotis ta dažnių juosta neišimtinėmis teisėmis.

Paskiriant dažnių juostą taikomi priede nustatyti parametrai.

- 2) Kad būtų galima užtikrinti prioritetinių prietaikų apsaugą, žemiau 5 915 MHz pirmenybė teikiama kelių ITS prietaikoms, o aukščiau 5 915 MHz – miesto geležinkelių ITS prietaikoms.

- 3) Galimybė 5 915–5 925 MHz dažnių juostą naudoti kelių ITS apribojama – šią juostą leidžiama naudoti tik ryšiu tarp infrastruktūros objektų ir transporto priemonių (I2V) grindžiamoms prietaikoms ir, kai tinkama, koordinuojant su miesto geležinkelių ITS.

- 4) 5 925–5 935 MHz dažnių juosta miesto geležinkelių ITS naudojama bendro naudojimosi principu, atsižvelgiant į nacionalines aplinkybes ir į poreikį naudoti miesto geležinkelių ITS, be kita ko, užtikrinant koordinavimą su fiksuotąja radijo ryšio tarnyba.

4 straipsnis

Šio sprendimo taikymo sritis ir priemonės peržiūrimos vos tik tokia peržiūra tampa pagrįsta dėl rinkos, standartų ir technologijų pokyčių arba ne vėliau kaip iki 2023 m. rugsėjo 30 d.

5 straipsnis

Valstybės narės iki 2022 m. rugsėjo 30 d. pateikia Komisijai šio sprendimo 3 straipsnio įgyvendinimo ataskaitą.

6 straipsnis

Sprendimas 2008/671/EB panaikinamas.

7 straipsnis

Šis sprendimas skirtas valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje 2020 m. spalio 7 d.

Komisijos vardu
Thierry BRETON
Komisijos narys

PRIEDAS

5 875–5 935 MHz juostoje veikiančioms su saugumu susijusioms intelektinių transporto sistemų prietaikoms taikomi techniniai parametrai

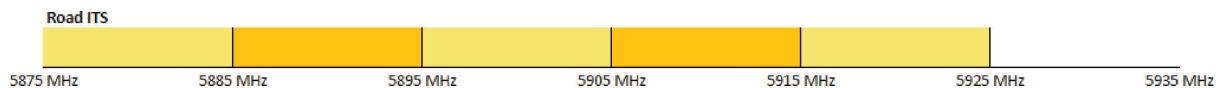
Parametras	Vertė
Didžiausias spektrinis galios tankis (vidutinė EIRP)	23 dBm/MHz
Didžiausia pilnutinė perduodamoji galia (vidutinė EIRP)	33 dBm esant bent 30 dB perduodamosios galios valdymo (angl. <i>Transmit Power Control</i> , TPC) diapazonui

Naudojimosi spektru ir trukdžių mažinimo metodai, kuriais užtikrinamos tinkamos veikimo charakteristikos, taikomi vadovaujantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/53/ES⁽¹⁾. Pagal Direktyvą 2014/53/ES, jei atitinkami metodai yra aprašyti darniuosiuose standartuose arba jų dalyse, kurių nuorodos yra paskelbtos *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*, užtikrinamos veikimo charakteristikos turi būti bent lygiavertės su tais metodais siejamoms veikimo charakteristikoms.

Dažnių suskirstymas

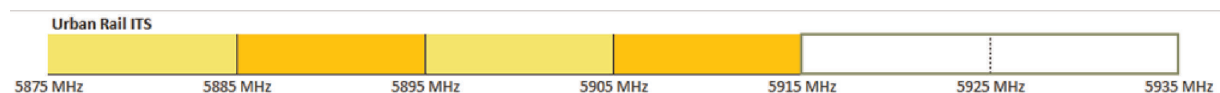
Dažniai skirstomi į 10 MHz dydžio blokus pradedant nuo apatinio juostos krašto – 5 875 MHz.

Kelių ITS



5 875–5 925 MHz juostoje kelių ITS prietaikoms naudojami kanalai kiekvieno 10 MHz bloko ribose. Kanalo juostos plotis gali būti mažesnis nei 10 MHz.

Miesto geležinkelių ITS



5 875–5 915 MHz juostoje miesto geležinkelių ITS prietaikoms naudojami kanalai kiekvieno 10 MHz bloko ribose. Kanalo juostos plotis gali būti mažesnis nei 10 MHz.

5 915–5 935 MHz juostoje miesto geležinkelių ITS prietaikoms naudojamų kanalų juostos plotis turi neviršyti 10 MHz. Punktyrine linija pažymėtas pageidautinas suderintas dažnių suskirstymas, tačiau nacionaliniu lygmeniu gali būti leidžiama naudoti kanalą, kurio vidurys yra 5 925 MHz.

⁽¹⁾ 2014 m. balandžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/53/ES dėl valstybių narių įstatymų, susijusių su radijo įrenginių tiekimu rinkai, suderinimo, kuria panaikinama Direktyva 1999/5/EB (OL L 153, 2014 5 22, p. 62).