

# KOMISIJA

## ODLOČBA KOMISIJE

z dne 17. januarja 2005

### o uskladitvi radiofrekvenčnega pasu v območju 24 GHz za časovno omejeno uporabo opreme avtomobilskih radarjev kratkega dosega v Skupnosti

(notificirana pod dokumentarno številko K(2005) 34)

(Besedilo velja za EGP)

(2005/50/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

- (2) Hiter in koordiniran razvoj ter uporaba avtomobilskega radarja kratkega dosega v Skupnosti zahtevata takojšnjo in nemoteno razpoložljivost usklajenega radiofrekvenčnega pasu za takšno uporabo v Skupnosti, da se industriji zagotovi potrebno zaupanje, ki ga potrebuje za naložbe.

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti,

ob upoštevanju Odločbe št. 676/2002/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 7. marca 2002 o regulativnem okviru za varnost v cestnem prometu – razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010: soodgovornost<sup>(2)</sup> določa skladen pristop glede varnosti v cestnem prometu v Evropski uniji. Poleg tega je Komisija v svojem sporočilu Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 15. septembra 2003 z naslovom „Informacijske in komunikacijske tehnologije za varna in pametna vozila“<sup>(3)</sup> objavila namero o izboljšanju varnosti v cestnem prometu v Evropi, znano kot pobuda *e-Varnost*, z uporabo novih informacijskih in komunikacijskih tehnologij ter pametnih sistemov za varnost v cestnem prometu, kot je na primer oprema za avtomobilske radarje kratkega dosega. Svet je 5. decembra 2003 v svojih sklepih glede varnosti v cestnem prometu<sup>(4)</sup> pozval k izboljšanju varnosti vozil s spodbujanjem novih tehnologij, kot je npr. elektronska varnost.

- (3) Komisija je 5. avgusta 2003 za zagotovitev take uskladitve v skladu s členom 4(2) Odločbe št. 676/2002/ES Evropski konferenci poštnih in telekomunikacijskih uprav (CEPT) podelila mandat, da uskladi radijski spekter in olajša koordinirano uvedbo avtomobilskega radarja kratkega dosega.

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Sporočilo Komisije Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 2. junija 2003 o „Evropskem akcijskem programu za varnost v cestnem prometu – razpolovitev števila žrtev prometnih nesreč v Evropski uniji do leta 2010: soodgovornost“<sup>(2)</sup> določa skladen pristop glede varnosti v cestnem prometu v Evropski uniji. Poleg tega je Komisija v svojem sporočilu Svetu in Evropskemu parlamentu z dne 15. septembra 2003 z naslovom „Informacijske in komunikacijske tehnologije za varna in pametna vozila“<sup>(3)</sup> objavila namero o izboljšanju varnosti v cestnem prometu v Evropi, znano kot pobuda *e-Varnost*, z uporabo novih informacijskih in komunikacijskih tehnologij ter pametnih sistemov za varnost v cestnem prometu, kot je na primer oprema za avtomobilske radarje kratkega dosega. Svet je 5. decembra 2003 v svojih sklepih glede varnosti v cestnem prometu<sup>(4)</sup> pozval k izboljšanju varnosti vozil s spodbujanjem novih tehnologij, kot je npr. elektronska varnost.

- (4) Kot rezultat tega mandata je konferenca CEPT določila radiofrekvenčni pas v območju 79 GHz kot najprimernejši pas za dolgoročni razvoj in uporabo avtomobilskega radarja kratkega dosega, z uvedbo tega ukrepa najkasneje do januarja 2005. Zato je Komisija sprejela Odločbo št. 2004/545/ES z dne 8. julija 2004 o uskladitvi radijskega spektra v območju 79 GHz za uporabo opreme avtomobilskega radarja kratkega dosega v Skupnosti<sup>(5)</sup>.

- (5) Vendar je tehnologija avtomobilskih radarjev kratkega dosega v radiofrekvenčnem pasu v območju 79 GHz še vedno v fazi razvoja in trenutno še ni na voljo na stroškovno učinkoviti podlagi, čeprav se predpostavlja, da bo industrija spodbujala razvoj te tehnologije, da bi bila na voljo v najkrajšem možnem času.

<sup>(1)</sup> UL L 108, 24.4.2002, str. 1.

<sup>(2)</sup> COM(2003) 311.

<sup>(3)</sup> COM(2003) 542.

<sup>(4)</sup> Sklepi Sveta Evropske unije o varnosti na cesti, 15058/03 TRANS 307.

<sup>(5)</sup> UL L 241, 13.7.2004, str. 66.

- (6) Konferenca CEPT je v svojem poročilu Evropski komisiji z dne 9. julija 2004, podanem v okviru mandata z dne 5. avgusta 2003, določila radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz kot začasno rešitev, ki bi omogočila zgodnjo uvedbo avtomobilskega radarja kratkega dosega v Skupnosti za izpolnitev ciljev pobude *e-Varnost*, saj je tehnologija dovolj dozorela za delovanje v tem radiofrekvenčnem pasu. Zato bi morale države članice sprejeti primerne ukrepe v skladu z razmerami v svojih nacionalnih radijskih spektrih za zagotovitev, da je dovolj radijskega spektra na voljo na usklajeni podlagi znotraj radiofrekvenčnega pasu v območju 24 GHz (21,65-26,65 GHz), pri čemer bi morale zaščititi obstoječe storitve, ki delujejo znotraj tega pasu, pred škodljivim motenjem.
- (7) Glede na opombo 5.340 Pravilnika o radiokomunikacijah Mednarodne telekomunikacijske zveze (ITU) je prepovedano vsakršno oddajanje znotraj pasu 23,6-24,0 GHz, da bi se tako zaščitila uporaba tega pasu na primarni osnovi za radioastronomske storitve, storitev satelitskega raziskovanja Zemlje ter pasivne storitve vesoljskih raziskav. Ta prepoved je upravičena, ker ni dopustno škodljivo motenje teh storitev zaradi oddajanja v tem pasu.
- (8) Opomba 5.340 je predmet nacionalne izvedbe in se lahko uporablja v povezavi s členom 4.4. Pravilnika o radiokomunikacijah, v skladu s katerim se postaji ne sme dodeliti nobena frekvenca, ki bi odstopala od Pravilnika o radiokomunikacijah, razen pod izrecnim pogojem, da takšna postaja v času uporabe take dodeljene frekvence ne povzroča škodljivega motenja postaji, ki deluje v skladu z določbami pravil ITU. Zato je CEPT v svojem poročilu Evropski komisiji opozorila, da opomba 5.340 upravam izrecno ne preprečuje uporabe pasov iz te opombe, pod pogojem, da z uporabo ne vplivajo na storitve drugih uprav niti ne poskušajo pridobiti mednarodnega priznanja takšne uporabe pod okriljem ITU.
- (9) Radiofrekvenčni pas 23,6-24,0 GHz je prvenstvenega pomena za znanstvene in meteorološke skupnosti za merjenje vsebnosti vodnih hlapov, pomembnih pri meritvah temperature v storitvi satelitskega raziskovanja Zemlje. Ta frekvenca igra še posebej pomembno vlogo pri pobudi za Globalno nadzorovanje okolja in varnosti (GMES), katere cilj je operativen evropski sistem za opozarjanje. Radiofrekvenčno območje 22,21-24,00 GHz je potrebno tudi za meritve spektralnih črt amoniaka in vode kakor tudi za nepretrgana opazovanja v radioastronomske storitvi.
- (10) Pasova 21,2-23,6 GHz in 24,5-26,5 GHz sta v Pravilniku o radiokomunikacijah ITU razporejena za fiksno storitev na primarni osnovi in se na široko uporabljata za fiksne povezave v infrastrukturi obstoječih mobilnih omrežij 2G in 3G ter za razvoj fiksnih širokopolosnih brezžičnih omrežij.
- (11) Glede na študije združljivosti med avtomobilskimi radarji kratkega dosega in fiksnimi storitvami, storitvami satelitskega raziskovanja Zemlje in radioastronomske storitvami je konferenca CEPT ugotovila, da bo neomejena uporaba sistemov avtomobilskih radarjev kratkega dosega v radiofrekvenčnem pasu v območju 24 GHz ustvarila nesprejemljivo škodljivo motenje obstoječih radijskih aplikacij, ki delujejo v tem pasu. Z upoštevanjem Pravilnika o radiokomunikacijah ITU in pomembnosti teh storitev je vsaka uvedba avtomobilskih radarjev kratkega dosega v pasu 24 GHz mogoča le pod pogojem, da se te storitve znotraj pasu ustrezno zaščitijo. Zato je pomembno, da se, čeprav je signal, ki izvira iz opreme avtomobilskih radarjev kratkega dosega, izredno šibak v večini radiofrekvenčnega območja 24 GHz, upošteva kumulativni vpliv uporabe velikega števila naprav, ki morda posamezno ne bi povzročile škodljivega motenja.
- (12) Po mnenju konference CEPT bi obstoječe aplikacije, ki delujejo v pasu 24 GHz ali blizu njega, vedno bolj trpele zaradi povečanega nivoja škodljivega motenja, če bi bila presežena določena stopnja penetracije vozil, ki uporabljajo radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz za avtomobilске radarje kratkega dosega. Konferenca CEPT je še posebej ugotovila, da bi bila souporaba pasu med storitvami satelitskega raziskovanja Zemlje in avtomobilskimi radarji kratkega dosega izvedljiva le začasno, če bi bil odstotek vozil, opremljenih z avtomobilskim radarjem kratkega dosega 24 GHz omejen na 7,0 % na posameznem nacionalnem trgu. Ker je ta odstotek izračunan na podlagi slikovnih točk (*piksel*) satelitov za raziskovanje Zemlje, se nacionalni trgi uporabijo kot referenca, s pomočjo katerih se izračuna prag, kajti ta način pomeni najbolj učinkovito sredstvo za izvedbo tega nadzora.
- (13) Nadalje poročilo konference CEPT ugotavlja, da bi bila za vzdrževanje zahtev zaščite fiksnih storitev souporaba z avtomobilskimi radarji kratkega dosega izvedljiva le začasno, če bi bil odstotek vozil, opremljenih z avtomobilskim radarjem kratkega dosega glede na sprejemnik v fiksni storitvi omejen na 10 %.
- (14) Na podlagi dela, ki ga je opravila CEPT, se domneva, da se drugim uporabnikom pasu ne more povzročati škodljivo motenje, če skupno število vozil, ki so registrirana, dana na trg ali dana v uporabo in opremljena z avtomobilskim radarjem kratkega dosega 24 GHz, ne presega nivoja 7 % skupnega števila vozil v prometu v posamezni državi članici.
- (15) Trenutno se ne pričakuje, da bo ta prag dosežen pred referenčnim datumom, 30. junijem 2013.

- (16) Številne države članice uporabljajo radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz tudi za radarsko kontrolo hitrosti, kar prispeva k varnosti v prometu. Na podlagi študij združljivosti avtomobilskega radarja kratkega dosega in več tovrstnimi napravami, ki delujejo v Evropi, je CEPT ugotovila, da je združljivost možna pod določenimi pogoji, predvsem z ločitvijo centralnih frekvenc obeh sistemov za vsaj 25 MHz, in da je tveganje škodljivega motenja nizko in ne vodi do napačnih meritev hitrosti. Poleg tega so se proizvajalci vozil, ki bodo uporabljala sisteme za avtomobilske radarje kratkega dosega, obvezali, da bodo izvajali ustrezne ukrepe za zagotovitev, da bo tveganje motenja radarjev za merjenje hitrosti minimalno. Zanesljivost opreme radarjev za merjenje hitrosti tako z delovanjem radarjev na kratek doseg ne bo bistveno zmanjšana.
- (17) Nekatere države članice bodo v prihodnosti uporabljale pas 21,4-22,0 GHz za radiodifuzno satelitsko storitev v smeri vesolje-zemlja. Glede na študije združljivosti so relevantne nacionalne uprave ugotovile, da ne obstajajo nikakršni problemi z združljivostjo, če se omeji oddajanje avtomobilskih radarjev kratkega dosega na največ -61,3 dBm/MHz za frekvence pod 22 GHz.
- (18) Komisija mora ob pomoči držav članic zgornje domneve in previdnostne ukrepe tekoče objektivno in proporcionalno revidirati, da bo tako na podlagi konkretnih dokazov ocenila, ali bo presežen prag 7 % na kateremkoli nacionalnem trgu pred referenčnim datumom, ali je že prišlo oziroma bi lahko v kratkem prišlo do škodljivega motenja drugih uporabnikov pasu s preseganjem praga 7 % na kateremkoli nacionalnem trgu ter ali je škodljivo motenje že povzročeno drugim uporabnikom pasu celo pod tem pragom;
- (19) Zato se zaradi informacij, dobljenih v postopku revizije, lahko zgodi, da postanejo spremembe k tej odločbi nujne, predvsem za zagotovitev, da se drugim uporabnikom pasu ne bi povzročalo škodljivo motenje;
- (20) Skladno s tem se ne more pričakovati, da bo pas 24 GHz ostal na voljo za avtomobilske radarje kratkega dosega do referenčnega datuma, če se kadarkoli dokaže neveljavnost katere izmed zgoraj navedenih domnev;
- (21) Za olajšanje in povečanje učinkovitosti nadzora uporabe pasu 24 GHz in postopka revizije se lahko države članice odločijo, da bolj neposredno pozovejo proizvajalce in uvoznike k dajanju potrebnih informacij v zvezi s postopkom revizije;
- (22) Glede na poročilo konference CEPT bi lahko souporaba med avtomobilskimi radarji kratkega dosega in radioastronomskimi storitvami v pasu 22,21-24,00 GHz pripeljala do škodljivega motenja za slednje, če bi se dovolilo, da vozila, opremljena z radarji kratkega dosega, neovirano obratujejo na določeni oddaljenosti od posamezne radioastronomske postaje. Zato in ob upoštevanju zahteve Direktive 1999/5/ES, da je radijska oprema izdelana tako, da ne povzroča škodljivega motenja, se morajo sistemi avtomobilskih radarjev kratkega dosega, ki delujejo v območju 22,21-24,00 GHz znotraj pasov, ki jih uporablja radioastronomija, izključiti, ko se premikajo v teh območjih. Nacionalne uprave morajo določiti in upravičiti upoštevne radioastronomske postaje ter z njimi povezana območja izključitve.
- (23) Taka izključitev je najbolj učinkovita in zanesljiva, če je izvedena samodejno. Vendar se lahko zaradi možnosti čimprejšnje uporabe avtomobilskih radarjev kratkega dosega v območju 24 GHz dopusti omejena količina oddajnih postaj z ročnim izključevanjem, ker se pri tako omejeni uporabi pričakuje nizka verjetnost povzročitve škodljivega motenja za radioastronomske storitve.
- (24) Začasna uvedba avtomobilskih radarjev kratkega dosega v radiofrekvenčnega pasu v območju 24 GHz je izjemnega pomena in se ne sme obravnavati kot precedens za morebitno uvedbo drugih aplikacij v pasove, na katere se nanaša opomba 5.340 Pravilnika o radiokomunikacijah ITU, tako za začasno kot stalno uporabo. Avtomobilski radar kratkega dosega se razen tega ne sme šteti za storitev varovanja človeškega življenja v pomenu Pravilnika o radiokomunikacijah ITU in mora obratovati brez motenj in zaščite. Avtomobilski radarji kratkega dosega poleg tega ne smejo ovirati nadaljnjega razvoja aplikacij, ki se uporabljajo v pasu 24 GHz in so zaščitene z opombo 5.340.
- (25) Dajanje na trg in obratovanje opreme avtomobilskih radarjev kratkega dosega v območju 24 GHz v samostojni obliki ali naknadno vgrajevanje v vozila, ki so že na trgu ni združljivo s ciljem izogibanja škodljivega motenja, obstoječih radijskih aplikacij, ki obratujejo v tem pasu, saj bi to lahko pripeljalo do nekontroliranega širjenja takšne opreme. V nasprotju s tem bi moralo biti lažje kontrolirati uporabo sistemov avtomobilskih radarjev kratkega dosega v pasu 24 GHz izključno kot del kompleksne integracije električne napeljave, avtomobilskega oblikovanja ter paketa programske opreme vozila in kot del izvorno vgrajene opreme v novem vozilu, ali kot zamenjava izvorne nameščene opreme avtomobilskega radarja kratkega dosega.

- (26) Ta odločba se bo uporabljala ob upoštevanju in brez poseganja v Direktivo Sveta 70/156/EGS z dne 6. februarja 1970 o približevanju zakonodaje držav članic o homologaciji motornih in priklopnih vozil<sup>(1)</sup> ter Direktive 1999/5/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 9. marca 1999 o radijski opremi in telekomunikacijski terminalski opremi ter medsebojnem priznavanju skladnosti te opreme<sup>(2)</sup>.
- (27) Ukrepi, predvideni s to odločbo, so v skladu z mnenjem Odbora za radijski spekter –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

#### Člen 1

Namen te odločbe je uskladitev pogojev za razpoložljivost in učinkovito uporabo radiofrekvenčnega pasu v območju 24 GHz za opremo avtomobilskih radarjev kratkega dosega.

#### Člen 2

Za namene te odločbe veljajo naslednje opredelitve:

1. „radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz“ pomeni radiofrekvenčni pas  $24,15 \pm 2,50$  GHz;
2. „oprema avtomobilskih radarjev kratkega dosega“ pomeni opremo, ki cestnim vozilom zagotavlja radarske funkcije, katerih namen je preprečevanje trčenj in zagotavljanje varnosti v prometu;
3. „oprema avtomobilskih radarjev kratkega dosega, dana v obratovanje v Skupnosti“, pomeni opremo avtomobilskih radarjev kratkega dosega, ki je izvirno vgrajena ali nadomešča drugo tako opremo v vozilu, ki bo ali je bilo registrirano, dano na trg ali v obratovanje v Skupnosti;
4. „brez motenja in brez zaščite“ pomeni, da se drugim uporabnikom radiofrekvenčnega pasu ne sme povzročati škodljivo motenje in da ni mogoče zahtevati zaščite pred škodljivim motenjem iz drugih sistemov ali storitev, ki obratujejo v tem pasu;
5. „referenčni datum“ pomeni 30. junij 2013;
6. „datum prehoda“ pomeni 30. junij 2007;
7. „vozilo“ pomeni vsako vozilo, določeno s členom 2 Direktive 70/156/ES;
8. „izključitev“ pomeni prekinitev oddajanja signalov opreme avtomobilskega radarja kratkega dosega.

<sup>(1)</sup> UL L 42, 23.2.1970, str. 1. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Direktivo Komisije 2004/104/ES (UL L 337, 13.11.2004, str. 13).

<sup>(2)</sup> UL L 91, 7.4.1999, str. 10. Direktiva, kakor je bila nazadnje spremenjena z Uredbo (ES) št. 1882/2003 (UL L 284, 31.10.2003, str. 1).

9. „območje izključitve“ pomeni območje okoli radioastronomske postaje, določene s polmerom, ki ustreza specifični razdalji od postaje.

10. „Obratovalni cikel“ pomeni časovno razmerje v vsakem enournem obdobju aktivnega oddajanja opreme.

#### Člen 3

Pas v območju 24 GHz se določi in da na voljo čimprej in najkasneje do 1. julija 2005 brez motenj in zaščite za opremo avtomobilskih radarjev kratkega dosega, ki ustreza pogojem, določenim v členih 4 in 6, za obratovanje znotraj Skupnosti.

Radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz bo ob upoštevanju določb člena 5 na voljo do referenčnega datuma.

Po tem datumu radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz ne bo več na voljo za opremo avtomobilskih radarjev kratkega dosega, vgrajeno v kateremkoli vozilu, razen v vozilih, kjer je bila ta oprema izvirno vgrajena, ali kjer ta oprema nadomešča tako opremo v vozilih, registriranih, danih na trg ali v obratovanje v Skupnost pred tem datumom.

#### Člen 4

Radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz se zagotovi za širokopasovni del opreme avtomobilskih radarjev kratkega dosega z maksimalno srednjo gostoto moči  $-41,3$  dBm/MHz efektivne izotropno sevane moči (e.i.r.p.) ter temensko gostoto moči  $0$  dBm/50MHz e.i.r.p. razen za frekvence pod 22 GHz, kjer se maksimalna srednja gostota moči omeji na  $-61,3$  dBm/MHz e.i.r.p.

Radiofrekvenčni pas 24,05-24,25 GHz je določen za ozkopasovno zvrst/komponento oddajanja, ki ga lahko sestavlja nemo-dularan nosilec z maksimalno temensko močjo  $20$  dBm e.i.r.p. in z obratovalnim ciklusom, omejenim na 10 % za temenska oddajanja nad  $-10$  dBm e.i.r.p..

Oddajanje v pasu 23,6-24,0 GHz pod kotom  $30^\circ$  ali več glede na horizontalno ravnino mora biti zmanjšano za najmanj  $25$  dB za opremo avtomobilskih radarjev kratkega dosega, dano na trg pred letom 2010, pozneje pa za vsaj  $30$  dB.

#### Člen 5

1. Neprekinjena razpoložljivost radiofrekvenčnega pasu v območju 24 GHz za aplikacije avtomobilskih radarjev kratkega dosega se aktivno kontrolira za zagotovitev, da bistvena predpostavka za odprtje tega pasu za tovrstne sisteme ostane veljavna, to je, da ne bo prihajalo do škodljivega motenja drugih uporabnikov pasu, predvsem s pravočasnim preverjanjem:

- (a) celotnega števila vozil, opremljenih z avtomobilskim radarjem kratkega dosega v območju 24 GHz, ki so registrirana, dana na trg ali v obratovanje, v vsaki državi članici, s ciljem, da to število ne preseže 7 % celotnega števila vozil v prometu v vsaki državi članici;
- (b) če so države članice ali proizvajalci in uvozniki dali na voljo ustrezne informacije o številu vozil, opremljenih z radarjem kratkega dosega v območju 24 GHz, za namen učinkovitega nadzora nad uporabo pasu v območju 24 GHz s strani opreme avtomobilskih radarjev kratkega dosega;
- (c) če individualna ali skupna uporaba avtomobilskega radarja kratkega dosega v območju 24 GHz povzroča ali bi lahko v kratkem povzročila škodljivo motenj drugih uporabnikov v pasu v območju 24 GHz ali v sosednjih pasovih v vsaj eni državi članici, ne glede na to, ali je bil prag, določen v (a), dosežen ali ne;
- (d) ustreznosti referenčnega datuma.

2. Poleg postopka revizije iz odstavka 1 se mora najkasneje do 31. decembra 2009 opraviti temeljna revizija, da bi tako preverili, ali prvotne domneve glede delovanja avtomobilskih radarjev kratkega dosega v radiofrekvenčnem pasu v območju 24 GHz še ustrezajo, kot tudi ocenili, ali razvoj tehnologije avtomobilskih radarjev kratkega dosega v območju 79 GHz napreduje v takšni meri, da zagotavlja, da bodo aplikacije avtomobilskih radarjev kratkega dosega v tem radiofrekvenčnem pasu na voljo do 1. julija 2013.

3. Temeljno revizijo lahko sproži član Odbora za radijski spekter z utemeljeno zahtevo ali sama Komisija na lastno pobudo.

4. Države članice pomagajo Komisiji pri izvajanju revizij, ki se nanašajo na odstavka 1 in 2 tako, da zagotovijo zbiranje in dajanje potrebnih informacij Komisiji v doglednem času, predvsem informacij, navedenih v Prilogi.

#### Člen 6

1. Oprema avtomobilskih radarjev kratkega dosega, vgrajena v vozilo, sme delovati le, ko vozilo deluje.

2. Oprema avtomobilskih radarjev kratkega dosega, dana v obratovanje v Skupnosti, mora zagotavljati zaščito radioastronomskih postaj, ki obratujejo v radiofrekvenčnem pasu 22,21-24,00 GHz, določenem v členu 7, s pomočjo samodejnega izključevanja v določenem območju izključitve ali na drug način, ki zagotavlja enakovredno zaščito teh postaj brez vznikalnega posredovanja.

3. Ne glede na določbe odstavka 2 bo pred datumom prehoda dovoljeno ročno izključevanje opreme avtomobilskih radarjev kratkega dosega, dane v obratovanje v Skupnosti, ki deluje v radiofrekvenčnem pasu v območju 24 GHz.

#### Člen 7

Vsaka država članica mora določiti upoštevne nacionalne radioastronomске postaje, ki jih je treba zavarovati v skladu s členom 6(2) na njenem ozemlju, ter karakteristike območij izključitve, ki pripadajo posamezni postaji. Te informacije se skupaj z ustrežno obrazložitvijo sporočijo Komisiji v šestih mesecih po sprejemu te odločbe in objavijo v *Uradnem listu Evropske Unije*.

#### Člen 8

Ta odločba je naslovljena na države članice.

V Bruslju, 17. januarja 2005

Za Komisijo  
Viviane REDING  
Članica Komisije

## PRILOGA

**Podatki, potrebni za spremljanje in nadzor uporabe radiofrekvenčnega pasu v območju 24 GHz za avtomobilske radarje kratkega dosega**

Ta priloga določa podatke, potrebne za preverjanje stopnje penetracije avtomobilskih vozil, opremljenih z radarjem kratkega dosega v vsaki državi članici Evropske unije v skladu s členom 5. Ti podatki se bodo uporabljali za izračunavanje deleža vozil, opremljenih z radarjem kratkega dosega, ki uporablja radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz, glede na celotno število vozil v prometu v posamezni državi članici.

Letno se zbirajo naslednji podatki:

1. število vozil, opremljenih z radarjem kratkega dosega, ki uporablja radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz, proizvedenih oziroma danih na trg oziroma prvič registriranih v obdobju referenčnega leta v Skupnosti;
2. število vozil, opremljenih z radarjem kratkega dosega, ki uporablja radiofrekvenčni pas v območju 24 GHz, uvoženih v Skupnost v obdobju referenčnega leta;
3. celotno število vozil v prometu v obdobju referenčnega leta.

Vsem podatkom se priloži ocena negotovosti informacij.

Poleg zgoraj navedenih podatkov morajo biti pravočasno na voljo vsakršni relevantni podatki, ki bi pomagali Komisiji pri vzdrževanju ustreznega vsestranskega pregleda nad neprekinjeno uporabo radiofrekvenčnega pasu v območju 24 GHz za naprave avtomobilskih radarjev kratkega dosega, vključno s podatki glede:

- obstoječih in bodočih tržnih smernic, tako v Skupnosti kot zunaj nje;
  - poprodaje in naknadnega nameščanja opreme;
  - stanja razvoja alternativnih tehnologij in aplikacij, predvsem avtomobilskega radarja kratkega dosega, ki deluje v radiofrekvenčnem pasu v območju 79 GHz v skladu z Odločbo 2004/545/ES.
-