Dieser Text dient lediglich zu Informationszwecken und hat keine Rechtswirkung. Die EU-Organe übernehmen keine Haftung für seinen Inhalt. Verbindliche Fassungen der betreffenden Rechtsakte einschließlich ihrer Präambeln sind nur die im Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlichten und auf EUR-Lex verfügbaren Texte. Diese amtlichen Texte sind über die Links in diesem Dokument unmittelbar zugänglich

►B

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 17. Januar 2005

zur Harmonisierung der befristeten Nutzung des Frequenzbands im Bereich um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2005) 34)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2005/50/EG)

(ABl. L 21 vom 25.1.2005, S. 15)

Geändert durch:

		Amtsblatt		
		Nr.	Seite	Datum
►M1	Durchführungsbeschluss 2011/485/EU der Kommission vom 29. Juli 2011	L 198	71	30.7.2011
►M2	Durchführungsbeschluss (EU) 2017/2077 der Kommission vom 10. November 2017	L 295	75	14.11.2017

▼B

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 17. Januar 2005

zur Harmonisierung der befristeten Nutzung des Frequenzbands im Bereich um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargeräte in der Gemeinschaft

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2005) 34)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2005/50/EG)

Artikel 1

Zweck dieser Entscheidung ist die Vereinheitlichung der Bedingungen für die Verfügbarkeit und effiziente Nutzung des Frequenzbands im Bereich um 24 GHz für Kfz-Kurzstreckenradargerät.

Artikel 2

Im Sinne dieser Entscheidung gelten folgenden Begriffsbestimmungen:

1. „Frequenzband im Bereich um 24 GHz“: der Frequenzbereich zwischen 24,15 +/– 2,50 GHz;

2. „Kfz-Kurzstreckenradargerät“: fahrzeugseitiges Gerät mit Radarfunktionen für die Kollisionsminderung und für Verkehrssicherheitsfunktionen;

3. „in der Gemeinschaft in Dienst gestelltes Kfz-Kurzstreckenradargerät“: Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradargerät, das ursprünglich ab Werk in ein in der Gemeinschaft zugelassenes, in Verkehr gebrachtes oder in Dienst gestelltes Fahrzeug eingebaut oder als Ersatz für ein solches Gerät eingebaut wird;

4. „störungsfrei und ungeschützt“ bedeutet, dass keine funktechnische Störung bei anderen Nutzern des Frequenzbandes verursacht werden darf und kein Anspruch auf Schutz gegen funktechnische Störungen durch andere in diesem Band betriebene Systeme oder Dienste besteht;

▼M1

5. „Bezugstermine“ sind der 30. Juni 2013 für die Frequenzen zwischen 21,65 und 24,25 GHz und der 1. Januar 2018 für die Frequenzen zwischen 24,25 und 26,65 GHz;

▼B

6. „Umstellungstermin“ ist der 30. Juni 2007;

7. „Fahrzeug“: jedes Fahrzeug im Sinne von Artikel 2 der Richtlinie 70/156/EWG;

8. „Deaktivierung“: Beenden der Sendefunktion des Kfz-Kurzstreckenradargeräts;

9. „Sperrzone“: das Gebiet rund um eine Funkastronomiestation, dessen Radius einer spezifischen Entfernung von der Station entspricht.

▼B

10. „Arbeitszyklus“: anteilsmäßiger aktiver Sendebetrieb innerhalb einer Zeitdauer von einer Stunde zu einem beliebigen Zeitpunkt.

Artikel 3

Das Frequenzband im Bereich um 24 GHz wird so bald wie möglich, spätestens jedoch zum 1. Juli 2005, für den störungsfreien und ungeschützten Betrieb von Kfz-Kurzstreckenradargeräten, die in der Gemeinschaft in Dienst gestellt werden und den Bedingungen in Artikel 4 und 6 genügen, ausgewiesen und bereitgestellt.

Das Frequenzband im Bereich um 24 GHz wird dafür bis ►M1 zu den Bezugsterminen ◄ zur Verfügung stehen, gemäß den Bestimmungen von Artikel 5.

Nach ►M1 diesen Terminen ◄ steht das Frequenzband um 24 GHz nicht mehr für Kfz-Kurzstreckenradargeräte zur Verfügung mit Ausnahme von solchen Geräten die ursprünglich installiert wurden oder als Ersatzgerät für solche eingebaut werden in Fahrzeugen, die vor ►M1 diesen Daten ◄ in der Gemeinschaft zugelassen, in Verkehr gebracht oder in Dienst gestellt wurden.

▼M1

Für Kfz-Kurzstreckenradargerät, das in Kraftfahrzeuge eingebaut ist, deren Typgenehmigung gemäß Artikel 6 Absatz 6 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates [1] beantragt und vor dem 1. Januar 2018 erteilt wird, wird der Termin 1. Januar 2018 jedoch um vier Jahre verlängert.

▼B

Artikel 4

Das Frequenzband im Bereich um 24 GHz wird für den Ultrabreitbandbereich (UWB) des Kfz-Kurzstreckenradargeräts mit einer maximalen mittleren Leistungsdichte von – 41,3 dBm/MHz EIRP („effective isotropic radiated power“) und einer Spitzenleistung von 0 dBm/50MHz EIRP zur Verfügung gestellt, mit Ausnahme der Frequenzen unter 22 GHz, für die die maximale mittlere Leistungsdichte auf – 61,3 dBm/MHz EIRP begrenzt wird.

Der Funkfrequenzbereich 24,05—24,25 GHz wird für den Schmalband-Sendemodus bzw. die entsprechende Komponente zugewiesen, die aus einem unmodulierten Trägersignal mit einer maximalen Spitzenleistung von 20 dBm EIRP bestehen kann. Der zulässige Arbeitszyklus für Spitzenemissionen oberhalb – 10 dBm EIRP wird auf 10 % begrenzt.

Sendesignale im Frequenzbereich 23,6—24,0 GHz, die um mindestens 30^{o} über die Horizontale hinausstrahlen, müssen bei vor 2010 in Verkehr gebrachtem Kfz-Kurzstreckenradargeräten um mindestens 25 dB und danach um mindestens 30 dB gedämpft werden.

[1] ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1.

▼B

Artikel 5

(1) Die Verfügbarkeit des Frequenzbandes im Bereich um 24 GHz für Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradar-Anwendungen wird laufend überprüft, um sicherzustellen, dass die wesentlichen Annahmen, aufgrund derer diese Frequenzen für derartige Systeme geöffnet werden, gültig bleiben, d. h. dass keine funktechnischen Störungen bei anderen Nutzern dieses Frequenzbands verursacht werden. Dazu erfolgt eine rechtzeitige Prüfung

a) der Gesamtzahl der zugelassenen, in Verkehr gebrachten oder in Dienst gestellten Fahrzeuge, die mit Kfz-Kurzstreckenradargeräte im 24-GHz-Band ausgerüstet sind, um festzustellen, ob diese Zahl den Grenzwert von 7 % der in jedem Mitgliedstaat im Verkehr befindlichen Fahrzeuge nicht übersteigt;

b) ob von den Mitgliedstaaten oder den Herstellern und Einführern für die Überwachung der tatsächlichen Nutzung des 24-GHz-Bands durch Kfz-Kurzstreckenradargerät ausreichende Informationen über die Anzahl der mit 24-GHz-Kurzstreckenradargerät ausgestatteten Fahrzeuge zugänglich gemacht wurden;

c) ob durch die individuelle oder kumulative Nutzung des Kfz-Kurzstreckenradars bei anderen Nutzern des 24-GHz-Bands oder angrenzender Frequenzbänder in mindestens einem Mitgliedstaat funktechnische Störungen auftreten oder in Kürze erwartet werden, unabhängig davon, ob der unter Buchstabe a) genannte Grenzwert überschritten wird;

d) der weiteren Angemessenheit ►M1 der Bezugstermine ◄.

▼M1

_____

(4) Die Mitgliedstaaten unterstützen die Kommission bei der Durchführung der Überprüfungen gemäß Absatz 1, indem sie dafür sorgen, dass die notwendigen Informationen erfasst und der Kommission rechtzeitig zur Verfügung gestellt werden, darunter insbesondere die im Anhang aufgeführten Angaben.

▼B

Artikel 6

(1) Kfz-Kurzstreckenradargerät an Bord von Fahrzeugen darf nur in Betrieb sein, solange das Fahrzeug benutzt wird.

(2) Das in der Gemeinschaft in Dienst gestellte Kfz-Kurzstreckenradargerät gewährleistet den Schutz der in Artikel 7 beschriebenen Funkastronomiestationen, die den Frequenzbereich 22,21—24,00 GHz nutzen, durch eine automatische Deaktivierung innerhalb einer bestimmten Sperrzone oder durch ein anderes Verfahren, das ohne Einwirken des Fahrzeugführers einen gleichwertigen Schutz für diese Stationen bietet.

(3) Abweichend von Absatz 2 wird bei Kfz-Kurzstreckenradargerät, das im Frequenzband im Bereich um 24 GHz betrieben und vor dem Umstellungstermin in der Gemeinschaft in Dienst gestellt wird, eine manuelle Deaktivierung zugelassen.

▼B

Artikel 7

Jeder Mitgliedstaat bestimmt die in seinem Staatsgebiet nach Artikel 6 Absatz 2 zu schützenden Funkastronomiestationen und legt die Merkmale der Sperrgebiete um diese Stationen fest. Diese Informationen werden der Kommission zusammen mit der entsprechenden Begründung innerhalb von sechs Monaten nach Erlass dieser Entscheidung übermittelt und im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht.

Artikel 8

Diese Entscheidung ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

▼B

ANHANG

Informationen, die zur Überprüfung der Nutzung des Frequenzbandes im Bereich um 24 GHz durch Kraftfahrzeug-Kurzstreckenradare erforderlich sind

Dieser Anhang bestimmt die Daten, die erforderlich sind, um die Verbreitung der mit Kfz-Kurzstreckenradar ausgestatteten Kraftfahrzeuge in jedem Mitgliedstaat der Europäischen Union gemäß Artikel 5 zu ermitteln. Anhand dieser Daten wird der Anteil der mit 24-GHz-Kurzstreckenradar ausgestatteten Fahrzeuge an der Gesamtzahl der in jedem Mitgliedstaat im Verkehr befindlichen Fahrzeuge berechnet.

▼M2

Folgende Daten werden auf Antrag der Kommission erfasst:

▼B

1. die Anzahl der mit Kfz-Kurzstreckenradargerät im 24-GHz-Band ausgestatteten Fahrzeuge, die im Bezugsjahr in der Gemeinschaft hergestellt, in Verkehr gebracht oder erstmalig zugelassen wurden;

2. die Anzahl der mit Kfz-Kurzstreckenradargerät im 24-GHz-Band ausgestatteten Fahrzeuge, die im Bezugsjahr von außen in die Gemeinschaft eingeführt wurden;

3. die Gesamtzahl der im Bezugsjahr im Verkehr befindlichen Fahrzeuge.

Zu allen Daten ist anzugeben, wie die damit verbundenen Unsicherheiten zu bewerten sind.

Zusätzlich zu den obigen Daten werden alle sonstigen Informationen, die es der Kommission erleichtern, einen ausreichenden Überblick über die laufende Nutzung des Frequenzbands um 24 GHz durch Kfz-Kurzstreckenradargerät zu behalten, rechtzeitig zugänglich gemacht, darunter insbesondere Informationen über:

— gegenwärtige und künftige Markttrends innerhalb und außerhalb der Gemeinschaft;

— Anschlussmärkte und die Nachrüstung solchen Geräts;

— Stand der Entwicklung alternativer Techniken und Anwendungen, vor allem des Kfz-Kurzstreckenradars im 79-GHz-Band entsprechend der Entscheidung 2004/545/EG.