Dokument ten służy wyłącznie do celów informacyjnych i nie ma mocy prawnej. Unijne instytucje nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za jego treść. Autentyczne wersje odpowiednich aktów prawnych, włącznie z ich preambułami, zostały opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i są dostępne na stronie EUR-Lex. Bezpośredni dostęp do tekstów urzędowych można uzyskać za pośrednictwem linków zawartych w dokumencie

►B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 stycznia 2005 r.

w sprawie harmonizacji widma radiowego w paśmie 24 GHz dla celów tymczasowego użycia przez samochodowe urządzenia radarowe bliskiego zasięgu we Wspólnocie

(notyfikowana jako dokument nr K(2005) 34)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/50/WE)

(Dz.U. L 21 z 25.1.2005, s. 15)

zmieniona przez:

		Dziennik Urzędowy		
		nr	strona	data
►M1	Decyzja wykonawcza Komisji 2011/485/UE z dnia 29 lipca 2011 r.	L 198	71	30.7.2011
►M2	Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2017/2077 z dnia 10 listopada 2017 r.	L 295	75	14.11.2017

▼B

DECYZJA KOMISJI

z dnia 17 stycznia 2005 r.

w sprawie harmonizacji widma radiowego w paśmie 24 GHz dla celów tymczasowego użycia przez samochodowe urządzenia radarowe bliskiego zasięgu we Wspólnocie

(notyfikowana jako dokument nr K(2005) 34)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2005/50/WE)

Artykuł 1

Celem niniejszej decyzji jest harmonizacja warunków dostępności i skutecznego wykorzystania pasma 24 GHz dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu.

Artykuł 2

Do celów niniejszej decyzji mają zastosowanie następujące definicje:

1) „widmo radiowe w paśmie 24 GHz” oznacza częstotliwość 24,15 +/- 2,50 GHz;

2) „samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu” oznacza urządzenie spełniające w pojazdach samochodowych funkcje radaru, którego przeznaczeniem jest unikanie kolizji i podniesienie bezpieczeństwa ruchu;

3) „samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu oddane do eksploatacji we Wspólnocie” oznacza samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu zainstalowane oryginalnie lub wymienione w miejsce zainstalowanego w pojeździe, który zostanie lub został zarejestrowany, wprowadzony na rynek lub oddany do eksploatacji we Wspólnocie;

4) „zasada niepowodowania zakłóceń oraz braku ochrony przed zakłóceniami” oznacza zakaz powodowania jakichkolwiek zakłóceń innych użytkowników pasma oraz że nie należy ubiegać się o ochronę przed zakłóceniami ze strony innych systemów lub operatorów działających w tym paśmie;

▼M1

5) „daty odniesienia” oznaczają 30 czerwca 2013 r. dla częstotliwości w zakresie 21,65–24,25 GHz oraz 1 stycznia 2018 r. dla częstotliwości w zakresie 24,25–26,65 GHz;

▼B

6) „data przejściowa” oznacza 30 czerwca 2007 r.;

7) „pojazd” oznacza dowolny pojazd określony w art. 2 dyrektywy 70/156/WE;

8) „wyłączenie” oznacza zakończenie nadawania przez samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu;

9) „strefa zamknięta” oznacza obszar wokół stacji radioastronomicznej określony promieniem równym określonej odległości od tej stacji;

▼B

10) „cykl pracy” oznacza współczynnik czasu w dowolnym jednogodzinnym przedziale, w którym urządzenie aktywnie nadaje.

Artykuł 3

Widmo radiowe w paśmie 24 GHz powinno być wyznaczone i udostępnione dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu oddanych do eksploatacji we Wspólnocie, spełniających warunki wyznaczone w art. 4 i 6, tak szybko, jak jest to możliwe i nie później niż dnia 1 lipca 2005 r., przy uwzględnieniu zasady niepowodowania zakłóceń oraz braku ochrony przed zakłóceniami.

Widmo radiowe w paśmie 24 GHz pozostaje dostępne do ►M1 dat odniesienia ◄, zgodnie z postanowieniami art. 5.

Po ►M1 tych terminach ◄ widmo radiowe w paśmie 24 GHz nie będzie dostępne dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu montowanych we wszystkich pojazdach za wyjątkiem przypadku, w którym urządzenie takie zostało oryginalnie zamontowane lub stanowi wymianę urządzenia tak zainstalowanego, w pojeździe zarejestrowanym, wprowadzonym na rynek lub oddanym do eksploatacji na obszarze Wspólnoty przed ►M1 tymi datami ◄.

▼M1

Termin 1 stycznia 2018 r. przedłuża się jednakże o cztery lata dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu zainstalowanych w pojazdach silnikowych, dla których wniosek o homologację typu złożono zgodnie z art. 6 ust. 6 dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady ([1]) i którym homologację typu przyznano przed dniem 1 stycznia 2018 r.

▼B

Artykuł 4

Widmo radiowe w paśmie 24 GHz stanie się dostępne dla ultraszerokopasmowej części samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu o maksymalnej średniej gęstości mocy wynoszącej –41,3 dBm/MHz zastępczej mocy promieniowanej izotropowo (e.i.r.p.) i wartości szczytowej gęstości mocy o wartości 0 dBm/50MHz e.i.r.p., z wyłączeniem częstotliwości poniżej 22 GHz, gdzie maksymalną średnią gęstość mocy ogranicza się do –61,3 dBm/MHz e.i.r.p.

Widmo radiowe w zakresie 24,05–24,25 GHz zostaje wyznaczone dla trybu/komponentu emisji wąskopasmowej, który może składać się z niemodulowanej fali nośnej o maksymalnej mocy szczytowej 20 dBm e.i.r.p. i cyklu pracy ograniczonego do 10 % dla emisji szczytowych wyższych niż –10 dBm e.i.r.p.

Emisje w zakresie 23,6–24,0 GHz, które występują 30^{o} lub więcej ponad płaszczyzną poziomą, zostaną stłumione o przynajmniej 25 dB dla samochodowych urządzeń radarowych bliskiego zasięgu wprowadzonych na rynek przed rokiem 2010, a po tym terminie o przynajmniej 30 dB.

([1]) Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

▼B

Artykuł 5

1. Stała dostępność widma radiowego w paśmie 24 GHz dla zastosowań samochodowego radaru bliskiego zasięgu będzie ściśle kontrolowana dla zapewnienia, że główna przesłanka udostępnienia tego pasma dla tego typu systemów pozostaje aktualna, czyli że nie są powodowane żadne szkodliwe zakłócenia dla innych użytkowników tego pasma, w szczególności poprzez zrealizowaną w odpowiedniej chwili weryfikację:

a) całkowitej liczby pojazdów zarejestrowanych, wprowadzonych na rynek lub oddanych do eksploatacji i wyposażonych w samochodowy radar bliskiego zasięgu 24 GHz w każdym Państwie Członkowskim, dla sprawdzenia, czy liczba ta nie przekracza poziomu 7 % całkowitej liczby pojazdów używanych w każdym Państwie Członkowskim;

b) tego, czy Państwa Członkowskie lub producenci i importerzy udostępnili Komisji odpowiednie informacje dotyczące liczby pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu 24 GHz, dla skutecznej kontroli używania pasma 24 GHz przez samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu;

c) tego, czy używanie samochodowego radaru bliskiego zasięgu 24 GHz w ujęciu jednostkowym lub ogólnym nie powoduje lub nie będzie prawdopodobnie powodować w krótkim okresie czasu szkodliwych zakłóceń innych użytkowników pasma 24 GHz lub sąsiednich pasm, przynajmniej w jednym Państwie Członkowskim, i czy osiągnięto próg, o którym mowa w lit. a);

d) tego, czy ►M1 daty odniesienia są w dalszym ciągu właściwe ◄.

▼M1

_____

4. Państwa członkowskie pomagają Komisji w prowadzeniu ścisłego kontrolowania, o którym mowa w ust. 1, zapewniając, że niezbędne informacje, w szczególności te określone w załączniku, są terminowo gromadzone i przekazywane Komisji.

▼B

Artykuł 6

1. Samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu montowane w pojeździe działa tylko wtedy, gdy pojazd jest uruchomiony.

2. Samochodowe urządzenie radarowe bliskiego zasięgu, oddane do eksploatacji we Wspólnocie, zapewni ochronę stacji radioastronomicznych działających w zakresie widma radiowego 22,21–24,00 GHz określonych w art. 7, poprzez automatyczne wyłączanie się w określonej strefie zamkniętej lub przy użyciu innej metody gwarantującej równoważną ochronę tych stacji bez interwencji kierowcy.

3. Bez uszczerbku dla ust. 2, dopuszczalne będzie manualne wyłączenie samochodowego urządzenia radarowego bliskiego zasięgu, oddanego do eksploatacji we Wspólnocie, działającego w paśmie 24 GHz, przed datą przejściową.

▼B

Artykuł 7

Każde Państwo Członkowskie wyznaczy odpowiednie krajowe stacje radioastronomiczne, które mają być chronione na jego terytorium zgodnie z art. 6 ust. 2 i charakterystykę stref zamkniętych dotyczących każdej stacji. Informacje te, wsparte właściwym uzasadnieniem, zgłoszone będą Komisji w ciągu sześciu miesięcy od momentu przyjęcia tej decyzji i opublikowania jej w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Artykuł 8

Niniejsza decyzja skierowana jest do Państw Członkowskich.

▼B

ZAŁĄCZNIK

Informacje wymagane do monitorowania wykorzystania widma radiowego w paśmie 24 GHz przez samochodowe radary bliskiego zasięgu

Niniejszy załącznik ustala dane wymagane do określenia stopnia penetracji rynku każdego Państwa Członkowskiego Unii Europejskiej pojazdami samochodowymi wyposażonymi w radar bliskiego zasięgu zgodnie z art. 5. Dane te zostaną wykorzystane do obliczenia stosunku liczby pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu wykorzystujący pasmo 24 GHz do całkowitej ilości pojazdów używanych w każdym Państwie Członkowskim.

▼M2

Następujące dane zbiera się na wniosek Komisji:

▼B

1) liczbę pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu wykorzystujący pasmo 24 GHz, wyprodukowanych i/lub wprowadzonych na rynek i/lub zarejestrowanych po raz pierwszy w trakcie roku odniesienia we Wspólnocie;

2) liczbę pojazdów wyposażonych w radar bliskiego zasięgu wykorzystujący pasmo 24 GHz przywiezionych spoza Wspólnoty w ciągu roku odniesienia;

3) całkowitą liczbę pojazdów w użyciu w roku odniesienia.

Wszystkim danym towarzyszyć będzie szacunkowy stopień niepewności związany z daną informacją.

Poza powyższym zakresem danych, w odpowiednim czasie udostępnione zostaną również inne istotne informacje, które pomogłyby Komisji w uzyskaniu pełnego obrazu sytuacji dotyczącej wykorzystania pasma 24 GHz przez samochodowe radary bliskiego zasięgu. Informacje takie obejmować będą:

— aktualne i przyszłe trendy rynkowe, zarówno na terytorium Wspólnoty, jak i poza nim,

— sprzedaż pozarynkową oraz montaż urządzeń w pojazdach już używanych,

— postęp, jaki dokonał się w technologiach i zastosowaniach alternatywnych, zwłaszcza w dziedzinie samochodowego radaru bliskiego zasięgu działającego w paśmie 79 GHz, zgodnie z decyzją 2004/545/WE.