

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 5 sierpnia 2008 r.

w sprawie zharmonizowanego wykorzystania widma radiowego w zakresie częstotliwości 5 875–5 905 MHz na potrzeby inteligentnych systemów transportowych (ITS) związanych z bezpieczeństwem

(notyfikowana jako dokument nr C(2008) 4145)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2008/671/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,

uwzględniając decyzję nr 676/2002/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 7 marca 2002 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących polityki spektrum radiowego we Wspólnocie Europejskiej (decyzja o spektrum radiowym) ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 4 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

(1) Rada ⁽²⁾ i Parlament Europejski ⁽³⁾ wielokrotnie zwracały uwagę na konieczność zwiększenia bezpieczeństwa na drogach w Europie. Inteligentne systemy transportowe (ITS) są kluczowym elementem zintegrowanego podejścia do bezpieczeństwa drogowego ⁽⁴⁾, ponieważ dzięki zastosowaniu technologii informatycznych i telekomunikacyjnych w infrastrukturze transportowej i pojazdach możliwe jest unikanie potencjalnie niebezpiecznych sytuacji na drodze i zmniejszenie liczby wypadków.

(2) Efektywne i spójne wykorzystanie widma radiowego jest podstawą rozwoju nowych urządzeń bezprzewodowych we Wspólnocie ⁽⁵⁾.

(3) W skład ITS wchodzi współpracujące ze sobą systemy wykorzystujące połączenia pomiędzy pojazdami, pomiędzy pojazdem a infrastrukturą oraz pomiędzy infrastrukturą a pojazdem do przesyłania informacji w czasie rzeczywistym. Systemy te mogą potencjalnie oferować znaczną poprawę efektywności systemu transportowego, bezpieczeństwa wszystkich użytkowników dróg oraz komfortu podróży. W tym celu niezbędna jest szybka i stabilna komunikacja pomiędzy pojazdami a infrastrukturą drogową.

(4) Biorąc pod uwagę mobilność pojazdów oraz potrzebę urzeczywistnienia rynku wewnętrznego i podniesienia bezpieczeństwa drogowego w całej Europie, widmo wykorzystywane przez systemy ITS powinno być dostępne w sposób zharmonizowany w całej Unii Europejskiej.

(5) Zgodnie z art. 4 ust. 2 decyzji nr 676/2002/WE w dniu 5 lipca 2006 r. Komisja udzieliła mandatu Europejskiej Konferencji Administracji Poczty i Telekomunikacji (CEPT) na sprawdzenie wymogów dotyczących widma pod kątem zastosowań istotnych dla bezpieczeństwa w kontekście ITS i systemów współpracujących oraz na podjęcie technicznych badań kompatybilności pomiędzy zastosowaniami ITS decydującymi o bezpieczeństwie i służbami radiowymi wykorzystującymi rozpatrywany zakres częstotliwości, na które mogą mieć wpływ systemy ITS. CEPT poproszono także o opracowanie optymalnych planów kanałowych w zakresach wskazanych dla ITS.

(6) Rezultaty prac przeprowadzonych przez CEPT stanowią techniczną podstawę niniejszej decyzji.

(7) CEPT stwierdziła w swoim raporcie z dnia 21 grudnia 2007 r. (raport CEPT nr 20), że pasmo 5 GHz, a w szczególności zakres 5 875–5 905 MHz, jest odpowiednie dla zastosowań ITS związanych z bezpieczeństwem, które podnoszą bezpieczeństwo na drogach poprzez zwiększenie liczby dostępnych dla kierowcy i dla pojazdu informacji dotyczących otoczenia, innych pojazdów i pozostałych użytkowników dróg. Ponadto ITS są kompatybilne ze wszystkimi przeanalizowanymi służbami wykorzystującymi to pasmo i ze wszystkimi innymi przeanalizowanymi istniejącymi służbami wykorzystującymi częstotliwości poniżej 5 850 MHz i powyżej 5 925 MHz, o ile ITS nie będą naruszały limitów dotyczących emisji zdefiniowanych w raporcie CEPT. Wybór tego pasma byłby zgodny z wykorzystaniem widma radiowego w innych regionach świata i w ten sposób jego wybór przyczyniłby się do harmonizacji na poziomie światowym. Ponadto ITS nie mogłyby żądać ochrony przed naziemnymi stacjami nadawczymi pracującymi w służbie stałej satelitarnej (FSS), a niepożądane emisje z urządzeń ITS należy ograniczać w celu ochrony FSS.

⁽¹⁾ Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 1.

⁽²⁾ Konkluzje Rady 15101/03 z dnia 5 grudnia 2003 r. oraz konkluzje Werona 2 z dnia 26 października 2004 r.

⁽³⁾ Dz.U. C 244 E z 18.10.2007, s. 220.

⁽⁴⁾ COM(2006) 314.

⁽⁵⁾ Konkluzje Rady 15530/04 i 15533/04 z dnia 3 grudnia 2004 r.

(8) Europejski Instytut Norm Telekomunikacyjnych kończy pracę nad ujednoczoną normą EN 302 571 zgodną z badaniami kompatybilności zrealizowanymi przez CEPT, co pozwoli na uzyskanie domniemanej zgodności z art. 3 ust. 2 dyrektywy 1999/5/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 9 marca 1999 r. w sprawie urządzeń radiowych i końcowych urządzeń telekomunikacyjnych oraz wzajemnego uznawania ich zgodności⁽¹⁾, dzięki czemu urządzenia ITS nie będą powodowały szkodliwych zakłóceń. Oczekuje się, że nadajniki ITS zintensyfikują wykorzystanie widma oraz ograniczą moc nadawania do minimalnego poziomu, tak aby efektywnie wykorzystywać widmo przydzielone ITS, jak również aby unikać szkodliwych zakłóceń.

(9) Z tego powodu norma przewiduje wprowadzenie sterowania mocą nadajnika w zakresie co najmniej 30 dB w odniesieniu do maksymalnej całkowitej mocy nadawania wynoszącej 33 dBm (średnia e.i.r.p.). Jeżeli producenci urządzeń nie zdecydują się na wykorzystanie technologii określonych w tej normie, należy zastosować inne, alternatywne metody gwarantujące co najmniej równoważny poziom zmniejszania zakłóceń w stosunku do metod określonych w normie.

(10) Harmonizacja wynikająca z niniejszej decyzji nie wyklucza możliwości zastosowania przez państwa członkowskie, w uzasadnionych przypadkach, okresów przejściowych lub porozumień o współwykorzystaniu widma radiowego.

(11) Oczekuje się, że państwa członkowskie udostępnią widmo do łączności pomiędzy pojazdami w ramach ITS w ciągu sześciu miesięcy, w trakcie których państwa członkowskie mają przeznaczyć zakres częstotliwości 5 875–5 905 MHz zgodnie z niniejszą decyzją. Jednak w przypadku łączności pomiędzy infrastrukturą a pojazdem i pojazdem a infrastrukturą w ramach ITS przygotowanie w tym okresie odpowiedniego systemu licencji lub skoordynowanego mechanizmu instalacji infrastruktury drogowej różnych operatorów ITS może być trudne dla niektórych państw członkowskich. Wszelkie opóźnienia w udostępnianiu widma po tym okresie mogą mieć negatywny wpływ na realizację związanych z bezpieczeństwem zastosowań ITS w Unii Europejskiej, a zatem powinno się je ograniczyć i należyce uzasadnić.

(12) Ze względu na rozwój rynku i technologii zakres i stosowanie niniejszej decyzji może wymagać w przyszłości przeglądu, szczególnie w oparciu o informacje o tego typu rozwoju dostarczane przez państwa członkowskie.

(13) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Widma Radiowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Celem niniejszej decyzji jest harmonizacja warunków udostępniania i efektywnego wykorzystywania zakresu częstotliwości 5 875–5 905 MHz na potrzeby inteligentnych systemów transportowych (ITS) związanych z bezpieczeństwem.

Artykuł 2

Do celów niniejszej decyzji stosuje się następujące definicje:

1) „inteligentne systemy transportowe” oznaczają systemy i usługi oparte na technologiach informacyjnych i komunikacyjnych, w tym przetwarzanie, kontrolę, pozycjonowanie, komunikację i elektronikę, które są wykorzystywane w systemie transportu drogowego;

2) „średnia zastępcza moc promieniowana izotropowo (e.i.r.p.)” oznacza e.i.r.p. w trakcie transmisji, która odpowiada najwyższej mocy, jeżeli stosuje się sterowanie mocą.

Artykuł 3

1. Państwa członkowskie, nie później niż sześć miesięcy po wejściu w życie niniejszej decyzji, przeznaczą zakres częstotliwości 5 875–5 905 MHz na potrzeby inteligentnych systemów transportowych oraz, tak szybko jak będzie to możliwe do zrealizowania po takim przeznaczeniu, udostępnią ten zakres częstotliwości na zasadzie braku wyłączności.

Takie przeznaczenie jest zgodne z parametrami określonymi w załączniku.

2. W ramach odstępstwa od ust. 1 państwa członkowskie mogą wystąpić z wnioskiem o okresy przejściowe i/lub porozumienia o współwykorzystaniu widma radiowego na mocy art. 4 ust. 5 decyzji o widmie radiowym.

Artykuł 4

Państwa członkowskie kontrolują korzystanie z zakresu częstotliwości 5 875–5 905 MHz i przedstawiają Komisji wnioski celem umożliwienia, jeśli to konieczne, przeglądu niniejszej decyzji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 91 z 7.4.1999, s. 10. Dyrektywa ostatnio zmieniona rozporządzeniem (WE) nr 1882/2003 (Dz.U. L 284 z 31.10.2003, s. 1).

Artykuł 5

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli, dnia 5 sierpnia 2008 r.

W imieniu Komisji
Viviane REDING
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

Techniczne parametry inteligentnych systemów transportowych związanych z bezpieczeństwem w zakresie częstotliwości 5 875–5 905 MHz

Parametr	Wartość
Maksymalna widmowa gęstość mocy (średnia e.i.r.p.)	23 dBm/MHz
Maksymalna całkowita moc nadawania (średnia e.i.r.p.)	33 dBm
Zasady dostępu do kanału i jego zajętości	Należy stosować techniki osłabiania zakłóceń, które zapewniają co najmniej równoważne działanie w stosunku do technik opisanych w normach zharmonizowanych przyjętych na mocy dyrektywy 1999/5/WE. Wymagają one zakresu sterowania mocą nadajnika wynoszącego co najmniej 30 dB.