

# COMMISSIONE

## DECISIONE DELLA COMMISSIONE

del 17 gennaio 2005

**relativa all'armonizzazione dello spettro radio nella banda di frequenze 24 GHz ai fini dell'uso limitato nel tempo di apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli nella Comunità**

[notificata con il numero C(2005) 34]

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(2005/50/CE)

LA COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea,

vista la decisione n. 676/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 marzo 2002, relativa ad un quadro normativo per la politica in materia di spettro radio nella Comunità europea (Decisione spettro radio)<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

(1) La comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo, del 2 giugno 2003, in materia di «Programma di azione europeo per la sicurezza stradale — Dimezzare il numero di vittime della strada nell'Unione europea entro il 2010: una responsabilità condivisa»<sup>(2)</sup> definisce un approccio coerente alla sicurezza stradale nell'Unione europea. Inoltre, nella comunicazione al Consiglio e al Parlamento europeo del 15 settembre 2003, intitolata «Tecnologie dell'informazione e delle comunicazioni per veicoli sicuri e intelligenti»<sup>(3)</sup>, la Commissione annunciava la sua intenzione di varare l'iniziativa eSafety, destinata a migliorare la sicurezza stradale in Europa ricorrendo alle nuove tecnologie dell'informazione e della comunicazione e ai sistemi intelligenti per la sicurezza stradale, come le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli. Il 5 dicembre 2003 anche il Consiglio, nelle conclusioni sulla sicurezza stradale<sup>(4)</sup>, ha esortato al miglioramento della sicurezza dei veicoli mediante la promozione di nuove tecnologie quali la sicurezza elettronica.

<sup>(1)</sup> GU L 108 del 24.4.2002, pag. 1.

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

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

<sup>(4)</sup> Conclusioni del Consiglio dell'Unione europea in materia di sicurezza stradale, 15058/03 TRANS 307.

(2) Affinché lo sviluppo e l'introduzione delle apparecchiature radar a corto raggio nella Comunità avvengano in modo rapido e coordinato, occorre mettere velocemente a disposizione una banda di frequenze radio armonizzata e permanente affinché l'industria acquisisca la fiducia necessaria per realizzare gli opportuni investimenti.

(3) Nella prospettiva di tale armonizzazione, il 5 agosto 2003 la Commissione ha affidato alla Conferenza europea delle amministrazioni delle poste e telecomunicazioni (CEPT) il mandato — ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della decisione n. 676/2002/CE — di armonizzare lo spettro radio e facilitare l'introduzione coordinata di sistemi radar a corto raggio per autoveicoli.

(4) In ossequio al mandato, la CEPT ha designato la banda 79 GHz come la banda di frequenze più idonea per lo sviluppo e l'introduzione a lungo termine dei sistemi radar a corto raggio per autoveicoli e ha disposto l'adozione della misura corrispondente entro gennaio 2005. La Commissione ha, pertanto, adottato la decisione 2004/545/CE, dell'8 luglio 2004, relativa all'armonizzazione dello spettro radio nella banda di frequenze 79 GHz ai fini dell'uso di apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli nella Comunità<sup>(5)</sup>.

(5) La tecnologia a corto raggio per autoveicoli nella banda di frequenze 79 GHz, tuttavia, non è stata completamente sviluppata e non è ancora disponibile a costi economicamente vantaggiosi, sebbene resti inteso che il comparto industriale in questione promuoverà lo sviluppo di tale tecnologia per renderla disponibile quanto prima.

<sup>(5)</sup> GU L 241 del 13.7.2004, pag. 66.

- (6) Nella relazione del 9 luglio 2004 alla Commissione europea, in ossequio al mandato del 5 agosto 2003, la CEPT ha designato la banda di frequenze 24 GHz quale soluzione temporanea per consentire la rapida introduzione dei sistemi radar a corto raggio per autoveicoli nella Comunità al fine di rispettare gli obiettivi dell'iniziativa eSafety, dal momento che la tecnologia è considerata sufficientemente matura per il funzionamento in quella banda. Gli Stati membri devono, pertanto, adottare misure adeguate alla situazione specifica dello spettro radio sul loro territorio per rendere disponibile una porzione sufficiente di spettro radio su base armonizzata nella banda 24 GHz (21,65-26,65 GHz), proteggendo al tempo stesso i servizi esistenti che operano in quella banda contro i disturbi pregiudizievoli.
- (7) In base alla nota 5340 del regolamento delle radiocomunicazioni dell'UIT, tutte le emissioni nella banda 23,6-24,0 GHz sono proibite, al fine di proteggere l'utilizzo a titolo primario di questa banda per i servizi passivi di radioastronomia, esplorazione della Terra via satellite e ricerca spaziale. Tale proibizione è giustificata dal fatto che non possono essere tollerate in questa banda interferenze di altre emissioni che provochino disturbi pregiudizievoli a questi servizi.
- (8) La nota 5340 è soggetta all'attuazione nazionale e può essere applicata congiuntamente all'articolo 4.4 del regolamento delle radiocomunicazioni, a norma del quale nessuna frequenza può essere assegnata ad una stazione in deroga al regolamento delle radiocomunicazioni, salvo all'espressa condizione che tale stazione, quando utilizza la frequenza assegnata, non provochi disturbi pregiudizievoli ad una stazione che opera a norma delle disposizioni dell'UIT. Pertanto, nella sua relazione alla Commissione, la CEPT ha indicato che la nota 5340 non impedisce in modo tassativo alle amministrazioni di utilizzare le bande di frequenze coperte dalla nota, a condizione che non perturbino i servizi di altre amministrazioni, né si tenti di ottenere un riconoscimento internazionale di tale uso nell'ambito dell'UIT.
- (9) La banda di frequenze 23,6-24,0 GHz è di interesse primario per le comunità scientifica e meteorologica che la utilizzano per misurare il tenore di vapore acqueo, dato fondamentale per la misura della temperatura nell'ambito del servizio d'esplorazione della Terra via satellite. In particolare, tale frequenza svolge un ruolo importante nell'iniziativa GMES (Global Monitoring for Environment and Security) che intende istituire un sistema europeo di allarme operativo. La banda di frequenze 22,21-24,00 GHz è inoltre necessaria per misurare le righe spettroscopiche dell'ammoniaca e dell'acqua, nonché per le osservazioni continue del servizio di radioastronomia.
- (10) Le bande di frequenze 21,2-23,6 GHz e 24,5-26,5 GHz, che il regolamento delle radiocomunicazioni dell'UIT assegna al servizio fisso a titolo primario, sono utilizzate ampiamente dai collegamenti fissi per soddisfare le esigenze dell'infrastruttura per le reti mobili di seconda e terza generazione (2G e 3G) esistenti e per lo sviluppo di reti fisse senza fili in banda larga.
- (11) Sulla base di studi di compatibilità tra i radar a corto raggio per autoveicoli e i servizi fissi, i servizi d'esplorazione della Terra via satellite e i servizi di radioastronomia, la CEPT è giunta alla conclusione che un'introduzione illimitata di sistemi radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz creerebbe disturbi pregiudizievoli inaccettabili alle applicazioni radio esistenti che operano in questa banda. Considerando il regolamento delle radiocomunicazioni dell'UIT e l'importanza di tali servizi, l'introduzione del radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz potrà avvenire solo a condizione che i servizi in questa banda siano sufficientemente protetti. A tale proposito, sebbene i segnali emessi dalle apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli siano estremamente deboli nella maggior parte della banda di frequenze 24 GHz, è importante tenere conto dell'effetto cumulativo dell'utilizzo di numerose apparecchiature che, singolarmente, possono non provocare disturbi pregiudizievoli.
- (12) Secondo la CEPT, qualora si superasse un certo numero di veicoli che utilizzano la banda 24 GHz per radar a corto raggio per autoveicoli, le applicazioni esistenti che operano nella o in prossimità della banda 24 GHz avvertirebbero sempre più disturbi pregiudizievoli. In particolare, la CEPT è giunta alla conclusione che la condivisione della banda tra i servizi d'esplorazione della Terra via satellite e i radar a corto raggio per autoveicoli sarà possibile solo su base temporanea, se la percentuale di veicoli equipaggiata di radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz viene limitata al 7 % dei veicoli circolanti in ogni mercato nazionale. Tale percentuale è stata calcolata sulla base dei pixel del servizio d'esplorazione della Terra via satellite, tuttavia si utilizzano i mercati nazionali come base di riferimento rispetto alla quale calcolare il valore limite, in quanto questo è il metodo più efficace di svolgere tale monitoraggio.
- (13) Nella relazione della CEPT si conclude inoltre che, per soddisfare i requisiti di protezione del servizio fisso, la condivisione della banda con i sistemi radar a corto raggio per autoveicoli sarà possibile solo su base temporanea se la percentuale di veicoli equipaggiati con tali radar che si trova entro il campo visivo di un ricevitore del servizio fisso viene limitata a meno del 10 %.
- (14) Sulla base del lavoro svolto dalla CEPT si presume, pertanto, che non si dovrebbero provocare disturbi pregiudizievoli ad altri utilizzatori della banda qualora il numero totale di veicoli registrati — messi in vendita o in servizio — equipaggiati di radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz non superi il 7 % del numero totale di veicoli in circolazione in ciascuno Stato membro.
- (15) Al momento non si prevede che tale soglia possa essere raggiunta prima della data di riferimento del 30 giugno 2013.

- (16) Vari Stati membri utilizzano la banda 24 GHz anche per i controlli radar della velocità che contribuiscono alla sicurezza stradale. A seguito di studi di compatibilità realizzati tra alcuni sistemi operanti in Europa per tali applicazioni e sistemi radar a corto raggio, CEPT ha concluso che tale compatibilità è possibile mediante vari approcci, principalmente attraverso uno sdoppiamento delle frequenze centrali dei due sistemi di almeno 25 MHz, e che il rischio di interferenza nociva è basso, e non può provocare misurazioni errate della velocità. I produttori di veicoli utilizzando sistemi radar a corto raggio si sono altresì impegnati a continuare ad intraprendere misure appropriate per assicurarsi che il rischio di interferenza sui controlli radar della velocità rimanga minimo. I sistemi radar a corto raggio nella banda 24 GHz non pregiudicano quindi in modo significativo l'affidabilità dei sistemi di controllo radar della velocità.
- (17) In futuro, alcuni Stati membri utilizzeranno la banda 21,4-22,0 GHz per il BSS (Broadcast Satellite Service, servizio di radiodiffusione satellitare) nella direzione spazio-Terra. In seguito a studi di compatibilità, le amministrazioni nazionali interessate hanno concluso che non esistono problemi di compatibilità se le emissioni dei radar a corto raggio per autoveicoli non superano -61,3 dBm/MHz per le frequenze inferiori a 22 GHz.
- (18) La Commissione, assistita dagli Stati membri, dovrebbe sottoporre le ipotesi e le precauzioni elencate in precedenza ad un esame permanente, obiettivo e adeguato, al fine di stabilire, sulla base di prove concrete, se la soglia del 7% sarà superata in un mercato nazionale prima della data di riferimento, se detto superamento in un mercato nazionale provochi — o possa provocare a breve termine — disturbi pregiudizievoli agli altri utenti della banda oppure se si siano verificati disturbi pregiudizievoli ad altri utenti della banda anche al di sotto di detto valore limite.
- (19) Le informazioni derivanti da questa procedura di esame, potranno, pertanto, rendere necessarie modifiche alla presente decisione, in particolare per garantire che non siano provocati disturbi pregiudizievoli ad altri utenti della banda di frequenza.
- (20) Di conseguenza, non ci si può aspettare che la banda 24 GHz continui ad essere disponibile per i radar a corto raggio per autoveicoli fino alla data di riferimento, qualora una qualsiasi delle suddette ipotesi dovesse, in un qualsiasi momento, rivelarsi non più valida.
- (21) Per agevolare e rendere più efficaci il monitoraggio dell'utilizzo della banda 24 GHz e la procedura di esame, gli Stati membri possono decidere di rivolgersi direttamente ai produttori e agli importatori per avere le informazioni necessarie.
- (22) Come riferito dalla CEPT, l'uso contemporaneo della banda 22,21-24,00 GHz da parte dei radar a corto raggio per autoveicoli e del servizio di radioastronomia potrebbe provocare disturbi pregiudizievoli per quest'ultimo qualora si consentisse ai veicoli dotati di radar di circolare liberamente entro una determinata distanza da ciascuna stazione di radioastronomia. Di conseguenza, e tenendo presente che la direttiva 1999/5/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 marzo 1999, riguardante le apparecchiature radio e le apparecchiature terminali di telecomunicazione e il reciproco riconoscimento della loro conformità<sup>(1)</sup>, impone che le apparecchiature radio siano costruite in modo da evitare disturbi pregiudizievoli, i sistemi radar a corto raggio per autoveicoli che operano in alcune frequenze nella banda 22,21-24,00 GHz utilizzate dalla radioastronomia dovranno essere disattivati quando tali veicoli circolano all'interno di queste zone. Le stazioni di radioastronomia interessate e le loro relative zone di esclusione devono essere definite e giustificate dalle amministrazioni nazionali.
- (23) Affinché risulti efficace ed affidabile, è consigliabile che tale disattivazione sia effettuata automaticamente. Tuttavia, per consentire l'introduzione iniziale di sistemi a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz, può essere autorizzato un numero limitato di trasmettitori con disattivazione manuale in quanto, dato il loro numero limitato, si ritiene che la probabilità di provocare disturbi pregiudizievoli al servizio di radioastronomia resterebbe bassa.
- (24) La temporanea introduzione del radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz ha carattere eccezionale e non deve essere considerata un precedente per l'eventuale introduzione, a titolo provvisorio o permanente, di altre applicazioni nelle bande di frequenze soggette alla nota 5340 del regolamento delle radiocomunicazioni dell'UIT. Inoltre, il radar a corto raggio per autoveicoli non deve essere considerato un servizio vitale (safety of life), ai sensi del regolamento delle radiocomunicazioni dell'UIT, e deve operare senza interferenze e senza protezione. Inoltre, il radar a corto raggio per autoveicoli non deve ostacolare lo sviluppo dell'utilizzo della banda 24 GHz per le applicazioni tutelate dalla nota 5340.
- (25) La commercializzazione e l'utilizzazione di sistemi radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz, sotto forma di dispositivi autonomi o integrati ulteriormente in veicoli già presenti sul mercato, non è compatibile con l'obiettivo di evitare disturbi pregiudizievoli alle applicazioni radio esistenti che operano in tale banda, dato che ciò potrebbe portare ad una proliferazione incontrollata di tali apparecchiature. Per contro, risulterebbe più facile controllare l'utilizzo di tali sistemi se questi sono elementi di un'integrazione complessa del cablaggio elettronico, della progettazione automobilistica e del pacchetto software di un veicolo e se sono installati originariamente in un nuovo veicolo oppure a sostituzione di un'apparecchiatura radar a corto raggio per autoveicoli già montata originariamente sul veicolo.

<sup>(1)</sup> GU L 91 del 7.4.1999, pag. 10. Direttiva modificata da ultimo dal regolamento (CE) n. 1882/2003 (GU L 284 del 31.10.2003, pag. 1).

- (26) La presente decisione si applica tenendo conto e fatta salva la direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi<sup>(1)</sup>, nonché la direttiva 1999/5/CE.
- (27) Le misure previste dalla presente decisione sono conformi al parere del comitato per lo spettro radio,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

Scopo della presente decisione è armonizzare le condizioni per la messa a disposizione e l'uso efficiente della banda 24 GHz dello spettro radio per le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli.

#### Articolo 2

Ai fini della presente decisione si applicano le seguenti definizioni:

- 1) per «banda di frequenze 24 GHz dello spettro radio» s'intende la banda 24.15 +/- 2,50 GHz;
- 2) per «apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli» si intendono le apparecchiature radar montate nei veicoli stradali utilizzate per applicazioni di attenuazione delle collisioni e di sicurezza del traffico;
- 3) per «apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli messe in servizio nella Comunità» si intendono le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli installate originariamente o in sostituzione di un'apparecchiatura già installata originariamente nel veicolo che sarà o che è stato registrato, immesso sul mercato o messo in servizio nella Comunità;
- 4) per funzionamento «senza interferenza e senza protezione» si intende che non si possono causare interferenze nocive agli altri utilizzatori della banda di frequenze e non si possono esigere protezioni da interferenze nocive provenienti da operatori di altri sistemi o servizi che funzionano nella stessa banda;
- 5) per «data di riferimento» s'intende il 30 giugno 2013;
- 6) per «data di transizione» s'intende il 30 giugno 2007;
- 7) per «veicolo» s'intende qualsiasi veicolo ai sensi dell'articolo 2 della direttiva 70/156/CE;
- 8) per «disattivazione» s'intende l'interruzione delle emissioni da parte delle apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli;
- 9) per «zona di esclusione» s'intende la zona attorno a una stazione di radioastronomia definita da un raggio equivalente ad una distanza specifica dalla stazione stessa;

- 10) per «ciclo di funzionamento» s'intende la proporzione di tempo in un periodo di un'ora durante la quale un'apparecchiatura trasmette.

#### Articolo 3

La banda di frequenze 24 GHz dello spettro radio è designata e messa a disposizione non appena possibile e entro il 1° luglio 2005, senza interferenza e senza protezione, per le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli messe in servizio nella Comunità e che soddisfano le condizioni di cui agli articoli 4 e 6.

La banda di frequenze 24 GHz dello spettro radio rimane disponibile a tali condizioni fino alla data di riferimento, ed in considerazione dei requisiti nell'articolo 5.

Dopo tale data, la banda 24 GHz cesserà di essere disponibile per le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli installate su qualsiasi veicolo, salvo il caso in cui tali apparecchiature fossero installate originariamente oppure sostituissero apparecchiature originariamente installate in un veicolo registrato, immesso sul mercato o messo in servizio prima di tale data nella Comunità.

#### Articolo 4

La banda di frequenze 24 GHz dello spettro radio è resa disponibile per la parte di banda ultralarga delle apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli con una densità di potenza media massima pari a -41,3 dBm/MHz potenza isotropa equivalente irradiata (EIRP) e la cui densità di potenza di picco è pari a 0 dBm/50MHz EIRP, fatta eccezione delle frequenze sotto 22 GHz, dove la densità di potenza media massima sarà limitata a -61,3 dBm/MHz EIRP.

La banda di frequenze 24,05-24,25 GHz dello spettro radio è designata per la modalità/componente di emissione in banda stretta che può consistere in una portante non modulata, con una potenza di picco massima di 20 dBm EIRP ed un ciclo di funzionamento limitato a 10 % per emissioni di picco oltre -10 dBm EIRP.

Le emissioni all'interno della banda 23,6-24,0 GHz che appaiono a 30° o oltre al di sopra del piano orizzontale devono essere attenuate di almeno 25 dB per le apparecchiature radar a corto raggio immesse sul mercato prima del 2010 e di almeno 30 dB dopo tale data.

#### Articolo 5

1. La messa a disposizione della banda 24 GHz per le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli sarà oggetto di un attento controllo al fine di garantire che la premessa principale dell'apertura della banda a queste apparecchiature rimanga valida, e cioè che non si verifichino disturbi pregiudizievoli ad altri utenti della banda, in particolare verificando tempestivamente:

<sup>(1)</sup> GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/104/CE della Commissione (GU L 337 del 13.11.2004, pag. 13).

- a) il numero totale di veicoli immatricolati, immessi sul mercato o in circolazione che sono equipaggiati di radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz in ciascuno Stato membro, al fine di accertarsi che tale numero non superi il 7% del numero totale di veicoli in circolazione in ciascuno Stato membro;
- b) se gli Stati membri, o i fabbricanti e gli importatori, abbiano trasmesso informazioni adeguate circa il numero di veicoli equipaggiati di radar a corto raggio nella banda 24 GHz, al fine di monitorare adeguatamente l'uso della banda 24 GHz da parte di questo tipo di apparecchiature;
- c) se l'uso individuale o cumulativo di radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz provochi, o possa provocare a breve termine, disturbi pregiudizievoli ad altri utenti nella banda 24 GHz oppure nelle bande adiacenti in almeno uno Stato membro, indipendentemente dal superamento o meno della soglia di cui alla lettera a);
- d) se la data di riferimento continua ad essere adeguata.

2. Oltre alla procedura di esame di cui al paragrafo 1, entro il 31 dicembre 2009 deve essere eseguita una revisione di fondo per verificare se le ipotesi iniziali relative al funzionamento delle apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli nella banda 24 GHz siano ancora valide, nonché se lo sviluppo della tecnologia dei radar a corto raggio per autoveicoli nella banda di frequenze 79 GHz stia progredendo ad un ritmo che consenta un'ampia disponibilità di applicazioni di radar a corto raggio per autoveicoli in questa banda dello spettro radio entro il 1° luglio 2013.

3. La revisione di fondo può essere avviata su richiesta motivata di un membro del comitato per lo spettro radio, oppure su iniziativa della Commissione.

4. Gli Stati membri assistono la Commissione nello svolgimento delle procedure di esame di cui ai paragrafi 1 e 2 assicurando la rilevazione e la comunicazione tempestiva alla Commissione delle informazioni necessarie, in particolare di quelle citate nell'allegato.

#### Articolo 6

1. Le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli installate a bordo di veicoli funzionano solo quando il veicolo è in stato di attività.

2. Le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli messe in servizio nella Comunità assicurano la protezione delle stazioni di radioastronomia operanti nella banda di frequenze 22,21-24,00 GHz dello spettro radio definite nell'articolo 7 mediante la disattivazione automatica all'interno di una zona di esclusione specifica oppure per mezzo di un altro metodo che garantisca un'analoga protezione di queste stazioni, senza alcun intervento da parte del conducente del veicolo.

3. In deroga a quanto disposto dal paragrafo 2, è ammessa la disattivazione manuale per le apparecchiature radar a corto raggio per autoveicoli messe in servizio nella Comunità e che operano nella banda di frequenze 24 GHz dello spettro radio prima della data di transizione.

#### Articolo 7

Ogni Stato membro stabilisce quali sono le stazioni nazionali di radioastronomia che operano nella banda 23,6-24,0 GHz dello spettro radio che devono essere protette nel proprio territorio a norma dell'articolo 6, paragrafo 2, nonché le caratteristiche delle zone di esclusione di ciascuna stazione. Tali informazioni, corredate da adeguate giustificazioni, devono essere notificate alla Commissione entro sei mesi dalla data di adozione della presente decisione e pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

#### Articolo 8

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 17 gennaio 2005.

Per la Commissione

Viviane REDING

Membro della Commissione

## ALLEGATO

**Informazioni necessarie per il monitoraggio dell'uso della banda 24 GHz da parte dei radar a corto raggio per autoveicoli**

Il presente allegato precisa i dati necessari per stabilire l'indice di penetrazione degli autoveicoli equipaggiati di radar a corto raggio in ciascuno Stato membro dell'Unione europea, a norma dell'articolo 5. Tali dati sono utilizzati per calcolare la percentuale di veicoli equipaggiati di radar a corto raggio nella banda 24 GHz rispetto al numero totale di veicoli in circolazione in ciascuno Stato membro.

I dati che seguono devono essere rilevati su base annuale:

- 1) il numero di veicoli equipaggiati di radar a corto raggio nella banda 24 GHz prodotti e/o immessi sul mercato e/o registrati per la prima volta durante l'anno di riferimento nella Comunità;
- 2) il numero di veicoli equipaggiati di radar a corto raggio nella banda 24 GHz importati da un paese terzo nel corso dell'anno di riferimento;
- 3) il numero totale di veicoli in circolazione durante l'anno di riferimento.

Tutti i dati devono essere accompagnati da una valutazione circa il grado d'incertezza delle informazioni fornite.

Oltre ai dati elencati in precedenza, deve essere comunicata tempestivamente qualsiasi altra informazione che possa aiutare la Commissione a mantenere una visione d'insieme sull'uso della banda 24 GHz da parte dei dispositivi radar a corto raggio per autoveicoli, ivi comprese le informazioni circa:

- le tendenze presenti e future del mercato, sia all'interno che all'esterno della Comunità;
- le vendite nel mercato secondario e la modifica di apparecchiature già installate;
- l'evoluzione delle tecnologie e dalle applicazioni alternative, in particolare il radar a corto raggio per autoveicoli operante nella banda 79 GHz a norma della decisione 2004/545/CE.

---