

Переклад затверджений

Заступник генерального директора Урядового  
офісу  
координації європейської та  
євроатлантичної інтеграції  
Секретаріату Кабінету Міністрів України  
(найменування посади)



(підпис)

О.В. Генчев

(ініціали та прізвище)

27 січня 2021 р.

15.08.2008

UA

Офіційний Вісник Європейського Союзу

L 220/24

## РІШЕННЯ КОМІСІЇ

від 5 серпня 2008 року

**про гармонізоване використання радіочастотного спектра в смузі частот 5 875-  
5 905 МГц для пов'язаних з безпекою програм інтелектуальних транспортних  
систем (ІТС)**

(оприлюднено під номером С(2008) 4145)

(Текст стосується ЄЄП)

(2008/671/ЄС)

КОМІСІЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СПІВТОВАРИСТВ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства,

Беручи до уваги Рішення Європейського Парламенту і Ради № 676/2002/ЄС від 7 березня 2002 року про регулятивні рамки для радіоспектральної політики у Європейському Співтоваристві (Рішення про радіочастотний спектр) <sup>(1)</sup> та, зокрема його статтю 4(3),

Оскільки:

(1) Рада <sup>(2)</sup> і Європейський Парламент <sup>(3)</sup> наголосили на важливості підвищення безпеки дорожнього руху в Європі. Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) є центральним елементом у комплексному підході до забезпечення безпеки дорожнього руху <sup>(4)</sup> завдяки впровадженню інформаційних та комунікаційних

**РІШЕННЯ КОМІСІЇ****від 5 серпня 2008 року****про гармонізоване використання радіочастотного спектра в смузі частот 5 875-5 905 МГц для пов'язаних з безпекою програм інтелектуальних транспортних систем (ІТС)****(оприлюднено під номером С(2008) 4145)****(Текст стосується ЄЄП)****(2008/671/ЕС)**

КОМІСІЯ ЄВРОПЕЙСЬКИХ СПІВТОВАРИСТВ,

Беручи до уваги Договір про заснування Європейського Співтовариства,

Беручи до уваги Рішення Європейського Парламенту і Ради № 676/2002/ЄС від 7 березня 2002 року про регулятивні рамки для радіоспектральної політики у Європейському Співтоваристві (Рішення про радіочастотний спектр) <sup>(1)</sup> та, зокрема його статтю 4(3),

Оскільки:

- (1) Рада <sup>(2)</sup> і Європейський Парламент <sup>(3)</sup> наголосили на важливості підвищення безпеки дорожнього руху в Європі. Інтелектуальні транспортні системи (ІТС) є центральним елементом у комплексному підході до забезпечення безпеки дорожнього руху <sup>(4)</sup> завдяки впровадженню інформаційних та комунікаційних технологій (ІКТ) у транспортній інфраструктурі та транспортних засобах для уникнення потенційно небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій і зменшення кількості аварій.
- (2) Ефективне та узгоджене використання радіочастотного спектра має суттєве значення для розроблення нового бездротового обладнання в Співтоваристві <sup>(5)</sup>.
- (3) ІТС включають кооперативні системи із використанням зв'язку транспортний засіб-транспортний засіб, транспортний засіб-інфраструктура, інфраструктура-транспортний засіб для передачі інформації в реальному часі. Такі системи можуть значно підвищити ефективність транспортної системи, рівень безпеки для всіх учасників дорожнього руху та комфорт пересування. Для досягнення зазначених цілей, зв'язок між транспортними засобами та дорожньою інфраструктурою повинен бути надійним та швидким.
- (4) З огляду на мобільність транспортних засобів і необхідність забезпечити досягнення внутрішнього ринку та підвищення безпеки дорожнього руху в усій Європі, необхідно забезпечити доступність спектра, який використовується кооперативними ІТС, у гармонізований спосіб у всьому Європейському Союзі.
- (5) Відповідно до статті 4(2) Рішення № 676/2002/ЄС, 5 липня 2006 року Комісія видала мандат Європейській конференції адміністрацій пошт та телекомунікацій (СЕРТ) на перевірку вимог до спектра для програм, критично важливих для безпеки в контексті ІТС і кооперативних систем, і на дослідження технічної сумісності програм ІТС, критично важливих для безпеки, із службами радіозв'язку, які потенційно можуть зазнати впливу у вищезазначених діапазонах частот. Крім того, СЕРТ було доручено розробити оптимальні плани каналів для смуг радіочастот, визначених для ІТС.

- (6) Відповідні результати роботи, яку виконала СЕРТ, становлять технічну основу цього Рішення.
- (7) У звіті від 21 грудня 2007 року (Звіт СЕРТ 20) СЕРТ дійшла висновку, що смуга радіочастот 5 ГГц, зокрема, діапазон 5 875-5 905 МГц, підходить для пов'язаних з безпекою програм ІТС, які підвищують безпеку дорожнього руху шляхом надання водіям і транспортним засобам більшого обсягу інформації про довкілля, інші транспортні засоби та інших учасників дорожнього руху. Крім того, ІТС сумісні з усіма службами, дослідженими в цій смузі, та з усіма іншими наявними службами, дослідженими в діапазонах нижче 5 850 МГц і вище 5 925 МГц, за умови відповідності певним граничним значенням випромінювання, як визначено у звіті СЕРТ. Вибір цієї смуги необхідно також узгоджувати з використанням спектра в інших регіонах світу, що сприятиме глобальній гармонізації. ІТС не можуть вимагати захист від наземних станцій стаціонарної фіксованої супутникової служби (FSS); до того ж, необхідно обмежити небажане випромінювання від обладнання ІТС для захисту FSS.
- (8) Європейський інститут телекомунікаційних стандартів (ETSI) наразі завершує роботу над гармонізованим стандартом EN 302 571 з урахуванням результатів дослідження сумісності СЕРТ, щоб досягти презумпції відповідності статті 3(2) Директиви Європейського Парламенту і Ради 1999/5/ЄС від 9 березня 1999 року про радіообладнання і телекомунікаційне термінальне обладнання, а також взаємне визнання їх відповідності <sup>(6)</sup>, дотримання якого унеможливить спричинення сумісним обладнанням ІТС шкідливих радіозавад. Передавачі ІТС повинні максимізувати використання спектра і контролювати потужність передачі до мінімального рівня, необхідного для ефективного використання спектра, розподіленого ІТС, щоб уникнути шкідливих завад.
- (9) З вищезазначених причин, цей стандарт передбачає, що контроль потужності передавання (TRP) здійснюється в діапазоні щонайменше 30 дБ стосовно максимальної сумарної потужності передавання 33 дБм середньої ЕІВП (еквівалентна ізотропно-випромінювана потужність). Якщо деякі виробники вирішують не використовувати техніки, визначені в цьому стандарті, необхідно використовувати будь-які альтернативні методи для забезпечення рівня зменшення радіозавад, принаймні еквівалентного рівню, передбаченому в цьому стандарті.
- (10) Гармонізація згідно з цим Рішенням не повинна виключати можливість для держави-члена застосовувати, в обґрунтованих випадках, перехідні періоди або порядок та умови спільного користування радіочастотним спектром.
- (11) Передбачається, що держави-члени забезпечать доступність спектра для комунікацій ІТС транспортний засіб-транспортний засіб у шестимісячний строк, протягом якого вони повинні призначити смугу частот 5 875-5 905 МГц відповідно до цього Рішення. Однак, у випадку комунікацій ІТС інфраструктура-транспортний засіб і транспортний засіб-інфраструктура у деяких держав-членів можуть виникнути труднощі з остаточною підготовкою відповідних рамок ліцензування або механізму координації для встановлення придорожньої інфраструктури різних операторів ІТС у цей проміжок часу. Будь-які затримки в забезпеченні доступності спектра після цього періоду можуть мати негативний вплив на широку реалізацію пов'язаних з безпекою програм ІТС в Європейському Союзі. Отже, затримки повинні бути обмежені і належним чином обґрунтовані.
- (12) З огляду на ринкові зміни та розвиток технологій, сфера дії та застосування цього Рішення можуть потребувати перегляду в майбутньому, зокрема на основі інформації про такий розвиток та зміни, наданої державами-членами.
- (13) Інструменти, передбачені цим Рішенням, відповідають висновку Комітету з питань радіочастотного спектра,

УХВАЛИЛА ЦЕ РІШЕННЯ:

### *Стаття 1*

Метою цього Рішення є гармонізація умов доступності та ефективного використання смуг радіочастот 5 875-5 905 МГц для пов'язаних з безпекою програм інтелектуальних транспортних систем (ІТС) у Співтоваристві.

### *Стаття 2*

Для цілей цього Рішення застосовуються такі терміни та означення:

1. «Інтелектуальні транспортні системи» означає низку систем і служб, що ґрунтуються на інформаційних та комунікаційних технологіях, які включають опрацювання, контроль, позиціонування, комунікацію та електроніку для використання в дорожньо-транспортній системі;
2. «середня еквівалентна ізотропно-випромінювана потужність (ЕІВП)» означає ЕІВП у фазі передачі, яка відповідає найвищій потужності, якщо впроваджено контроль потужності.

### *Стаття 3*

1. Держави-члени повинні, не пізніше шести місяців після набуття чинності цим Рішенням, призначити діапазон частот 5 875-5 905 МГц інтелектуальним транспортним системам і, як тільки це буде практично можливим після такого призначення, забезпечити доступність такої смуги частот на невиключній основі.

Таке призначення повинно відповідати параметрам, викладеним в додатку.

2. Як відступ від параграфу 1, держави-члени можуть звертатися із запитом щодо перехідних періодів та/або порядку та умов спільного користування радіочастотним спектром відповідно до статті 4(5) Рішення про радіочастотний спектр.

### *Стаття 4*

Держави-члени повинні ретельно вивчати використання смуги частот 5 875-5 905 МГц і звітувати про свої висновки Комісії, щоб за необхідності забезпечити перегляд цього Рішення.

### *Стаття 5*

Це Рішення адресовано державам-членам.

Вчинено у Брюсселі 5 серпня 2008 року.

*За Комісію*  
Viviane REDING  
*Член Комісії*

<sup>(1)</sup> ОВ L 108, 24.04.2002, с. 1.

<sup>(2)</sup> Висновок Комісії 15101/03 від 05.12.2003 та Висновки Верона 2 від 26.10.2004.

<sup>(3)</sup> ОВ С 244 Е, 18.10.2007, с. 220.

<sup>(4)</sup> СОМ(2006) 314.

<sup>(5)</sup> Висновки Комісії 15530/04 та 15533/04 від 03.12.2004.

## ДОДАТОК

Технічні параметри для пов'язаних з безпекою програм інтелектуальних транспортних систем у смузі 5 875-5 905 МГц

Параметр	Значення
Максимальна спектральна щільність потужності (середня ЕІВП)	23 дБм/МГц
Максимальна сумарна потужність передавання (середня ЕІВП)	33 дБм
Правила доступу до каналу та його заповнення	Необхідно використовувати техніки зменшення радіозавад, що забезпечують ефективність, щонайменше еквівалентну технікам, описаним у гармонізованих стандартах, ухвалених на підставі Директиви 1999/5/ЄС. Вони вимагають діапазон контролю потужності передавання (TRC) щонайменше 30 дБ.