

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 17 de enero de 2005

relativa a la armonización del espectro radioeléctrico en la banda de 24 GHz para el uso temporal por equipos de radar de corto alcance para automóviles en la Comunidad

[notificada con el número C(2005) 34]

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2005/50/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea,

Vista la Decisión nº 676/2002/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, sobre un marco regulador de la política del espectro radioeléctrico en la Comunidad Europea (Decisión del espectro radioeléctrico) ⁽¹⁾, y, en particular, el apartado 3 de su artículo 4,

Considerando lo siguiente:

(1) La Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo «Programa de acción europeo de seguridad vial — Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida» ⁽²⁾, establece un enfoque coherente en materia de seguridad vial en la Unión Europea. Además, en su Comunicación al Consejo y al Parlamento Europeo de 15 de septiembre de 2003 titulada «Las tecnologías de la información y las comunicaciones al servicio de vehículos seguros e inteligentes» ⁽³⁾, la Comisión anunció su intención de mejorar la seguridad vial en Europa (la denominada iniciativa *eSafety*) utilizando las nuevas tecnologías de la información y las comunicaciones y sistemas inteligentes de seguridad vial tales como los equipos de radar de corto alcance para automóviles. El Consejo abogó igualmente el 5 de diciembre de 2003, en sus Conclusiones sobre seguridad vial ⁽⁴⁾, por la mejora de la seguridad de los vehículos mediante el fomento de nuevas tecnologías tales como la seguridad electrónica.

⁽¹⁾ DO L 108 de 24.4.2002, p. 1.

⁽²⁾ COM(2003) 311.

⁽³⁾ COM(2003) 542.

⁽⁴⁾ Conclusiones del Consejo de la Unión Europea sobre seguridad vial, 15058/03 TRANS 307.

(2) Para que el desarrollo y el despliegue del radar de corto alcance dentro de la Comunidad sean rápidos y coordinados, es necesario que esta aplicación disponga en la Comunidad, sin demora y con carácter estable, de una banda de radiofrecuencias armonizada, de manera que el sector adquiera la necesaria confianza y efectúe las inversiones precisas.

(3) A efectos de tal armonización, la Comisión confirió un mandato el 5 de agosto de 2003 a la Conferencia europea de administraciones de correos y telecomunicaciones (CEPT), con arreglo al apartado 2 del artículo 4 de la Decisión nº 676/2002/CE, con el fin de armonizar el espectro radioeléctrico y facilitar la introducción coordinada de los sistemas de radar de corto alcance para automóviles.

(4) Como consecuencia de dicho mandato, la CEPT indicó que la banda de frecuencias en torno a 79 GHz era la más adecuada para el desarrollo y el despliegue a largo plazo del radar de corto alcance, con la introducción de esta medida en enero de 2005 a más tardar. Por este motivo, la Comisión adoptó la Decisión 2004/545/CE, de 8 de julio de 2004, relativa a la armonización del espectro radioeléctrico en la gama de 79 GHz para el uso de equipos de radar de corto alcance para automóviles en la Comunidad ⁽⁵⁾.

(5) No obstante, la tecnología del radar de corto alcance para automóviles en la banda de 79 GHz se encuentra aún en fase de desarrollo y no está inmediatamente disponible de una manera económica, aunque se entiende que el sector promoverá el desarrollo de esta tecnología con el fin de que pueda contarse con ella lo antes posible.

⁽⁵⁾ DO L 241 de 13.7.2004, p. 66.

- (6) En su informe de 9 de julio de 2004 a la Comisión Europea en el contexto del mandato de 5 de agosto de 2003, la CEPT indicó que la banda de 24 GHz podría ofrecer una solución temporal que permitiera introducir tempranamente el radar de corto alcance para automóviles en la Comunidad con el fin de alcanzar los objetivos de la iniciativa *eSafety*, ya que se considera que la tecnología tiene el grado de madurez suficiente para hacer posible el funcionamiento en dicha banda. Por ello, los Estados miembros deben adoptar las medidas adecuadas, sobre la base de la particular situación del espectro radioeléctrico en cada país, para que quede disponible suficiente espectro de manera armonizada en la banda de 24 GHz (21,625-26,625 GHz), al tiempo que se protegen de interferencias perjudiciales los servicios que actualmente operan en dicha banda.
- (7) De conformidad con la nota 5.340 del Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT, están prohibidas todas las emisiones en la banda 23,6-24,0 GHz con el fin de proteger el uso a título primario de esta banda por los servicios pasivos de radioastronomía, exploración de la Tierra por satélite e investigación espacial. Esta prohibición se justifica por el hecho de que no pueden tolerarse en esa banda emisiones que causen interferencias perjudiciales a estos servicios.
- (8) La nota 5.340 debe ser objeto de implementación nacional y puede aplicarse en conjunción con el artículo 4.4 del Reglamento de radiocomunicaciones, con arreglo al cual no puede asignarse una frecuencia a una estación como excepción a lo dispuesto en el Reglamento de radiocomunicaciones salvo con la condición expresa de que dicha estación, cuando utilice esa asignación de frecuencia, no cause interferencias perjudiciales a ninguna otra estación que opere de conformidad con las normas de la UIT. Por este motivo la CEPT señalaba, en su informe a la Comisión, que la nota 5.340 no veda taxativamente a las administraciones la utilización de las bandas en ella incluidas, siempre que no se afecte a los servicios de otras administraciones ni se pretenda que tal utilización obtenga un reconocimiento internacional en el marco de la UIT.
- (9) La banda de frecuencias de 23,6-24,0 GHz es de interés primario para las comunidades científica y meteorológica con el fin de medir el contenido en vapor de agua, dato esencial para las mediciones de temperatura del servicio de exploración de la Tierra por satélite. En particular, esta banda desempeña un papel importante en la iniciativa de vigilancia mundial para el medio ambiente y la seguridad (GMES), que se propone instaurar un sistema europeo de alerta operativo. La gama de 22,21-24,0 GHz también resulta necesaria para medir las líneas espectrales del amoníaco y el agua, así como para las observaciones en el continuo del servicio de radioastronomía.
- (10) Las bandas 21,2-23,6 GHz y 24,5-26,5 GHz están atribuidas al servicio fijo a título primario en el Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT, y son intensamente utilizadas por los enlaces fijos para satisfacer las necesidades de infraestructura de las actuales redes móviles de 2G y 3G y para desarrollar las redes inalámbricas fijas de banda ancha.
- (11) Basándose en estudios de compatibilidad entre los radares de corto alcance para automóviles y los servicios fijos, de exploración de la Tierra por satélite y de radioastronomía, la CEPT ha llegado a la conclusión de que un despliegue ilimitado de los sistemas de radar de corto alcance para automóviles en la banda de 24 GHz creará interferencias perjudiciales inaceptables para las aplicaciones radioeléctricas que actualmente operan en dicha banda. A la vista del Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT, y dada la importancia de estos servicios, solo podría introducirse el radar de corto alcance para automóviles en los 24 GHz a condición de que estos servicios situados en esa banda queden suficientemente protegidos. En lo que a esto se refiere, aun cuando la señal procedente de los equipos de radar de corto alcance para automóviles sea extremadamente baja en la mayor parte de la gama de frecuencias de 24 GHz, es importante tener en cuenta el efecto acumulado del uso de numerosos dispositivos, por más que individualmente no puedan causar interferencias perjudiciales.
- (12) Según la CEPT, las aplicaciones que actualmente operan en la banda de 24 GHz o en su entorno padecerían cada vez en mayor medida unos niveles significativos de interferencias perjudiciales si se supera cierto nivel de penetración de los vehículos que utilicen la banda de 24 GHz para los sistemas de radar de corto alcance. La CEPT llegó a la conclusión, en particular, de que solo sería posible la coexistencia entre los servicios de exploración de la Tierra por satélite y el radar de corto alcance para automóviles con carácter temporal si el porcentaje de vehículos equipados con dicho radar en 24 GHz se limitara al 7,0 % en cada mercado nacional. Aun cuando este porcentaje se haya calculado sobre la base de píxeles del SETS, se utilizan los mercados nacionales como referencia en función de la cual se calcula el umbral, por ser ésta la manera más efectiva de llevar a cabo este control.
- (13) Además, el informe de la CEPT llegaba a la conclusión de que, para mantener los requisitos de protección del servicio fijo, la coexistencia con el radar de corto alcance para automóviles con carácter temporal solo sería posible si el porcentaje de vehículos equipados con estos radares perceptibles por un receptor del servicio fijo estuviera limitado a menos del 10 %.
- (14) Por consiguiente, cabe presumir, sobre la base de los trabajos llevados a cabo por la CEPT, que no se causarían interferencias perjudiciales a otros usuarios de la banda si el número total de vehículos equipados con radar de corto alcance para automóviles en 24 GHz matriculados, puestos en el mercado o puestos en servicio no superase el nivel del 7 % del número total de vehículos en circulación en cada Estado miembro.
- (15) No se prevé actualmente que se vaya a alcanzar este umbral antes de la fecha de referencia del 30 de junio de 2013.

- (16) Varios Estados miembros utilizan también la banda de 24 GHz para los controles de velocidad por radar, que contribuyen asimismo a la seguridad vial. Después de varios estudios de compatibilidad de algunos de estos sistemas que operan en Europa con los equipos de radar de corto alcance para automóviles, la CEPT ha determinado que la compatibilidad es posible bajo ciertas condiciones, principalmente separando las frecuencias centrales de los dos sistemas por al menos 25 MHz, y que el riesgo de interferencias perjudiciales es bajo y no creará mediciones de velocidad erróneas. Asimismo los fabricantes de automóviles que utilizan equipos de radar de corto alcance se han comprometido a tomar las medidas necesarias para asegurar que el riesgo de interferencia con los sistemas de control de velocidad por radar es mínimo. Por tanto la fiabilidad de los sistemas de control de velocidad por radar no se verá afectada de forma significativa por el funcionamiento de los radares de corto alcance para automóviles.
- (17) Algunos Estados miembros utilizarán en el futuro la banda 21,4-22,0 GHz para el servicio de radiodifusión por satélite en la dirección espacio-Tierra. Tras realizar los oportunos estudios de compatibilidad, las administraciones nacionales pertinentes han llegado a la conclusión de que no existen problemas de compatibilidad si las emisiones de radar de corto alcance para automóviles se limitan a no más de $-61,3$ dBm/MHz para las frecuencias situadas por debajo de 22 GHz.
- (18) Es necesario que la Comisión, asistida por los Estados miembros, someta las presunciones y precauciones mencionadas a un escrutinio permanente, objetivo y proporcionado, a fin de evaluar, sobre la base de pruebas concretas, si se superará el umbral del 7 % en algún mercado nacional antes de la fecha de referencia, si dicha superación del 7 % en algún mercado nacional causa, o es probable que cause en breve plazo, interferencias perjudiciales a otros usuarios de la banda, o si se han causado interferencias perjudiciales a otros usuarios de la banda incluso sin superarse el umbral.
- (19) Por consiguiente, puede resultar necesario modificar la presente Decisión a la vista de la información obtenida dentro de este proceso de escrutinio, en particular para garantizar que no se causan interferencias perjudiciales a otros usuarios de la banda.
- (20) Así pues, no cabe esperar que la banda de 24 GHz siga estando a disposición del radar de corto alcance para automóviles hasta la fecha de referencia si se comprueba en cualquier momento que alguno de los supuestos antes mencionados ha dejado de ser válido.
- (21) Para facilitar y hacer más eficaz el seguimiento del uso de la banda de 24 GHz y el proceso de escrutinio, los Estados miembros podrían decidir recurrir más directamente a fabricantes e importadores para obtener la información necesaria en relación con dicho proceso.
- (22) Según la CEPT, la coexistencia del radar de corto alcance para automóviles y el servicio de radioastronomía en la banda de 22,21-24,00 GHz podría ocasionar a este segundo interferencias perjudiciales si se permitiera que los vehículos equipados con radar de corto alcance operasen libremente a menos de cierta distancia de una estación de radioastronomía. Por lo tanto, y teniendo en cuenta que la Directiva 1999/5/CE exige que los equipos radioeléctricos se construyan de manera que se eviten las interferencias perjudiciales, es necesario desactivar los sistemas de radar de corto alcance para automóviles que operen en la banda utilizada por las estaciones de radioastronomía en la gama de frecuencias de 22,21-24 GHz cuando penetren en una de estas zonas. Las administraciones nacionales deben definir, justificándolas, las correspondientes estaciones de radioastronomía y las zonas de exclusión asociadas.
- (23) Para que resulte eficaz y fiable, es preferible que dicha desactivación se efectúe de manera automática. No obstante, con el fin de hacer posible una pronta implementación del radar de corto alcance para automóviles en 24 GHz, puede autorizarse una cantidad limitada de transmisores con desactivación manual, ya que, siendo tan limitado el despliegue, se espera que la probabilidad de causar interferencias perjudiciales al servicio de radioastronomía siga siendo baja.
- (24) La introducción temporal del radar de corto alcance para automóviles en la banda de 24 GHz tiene carácter excepcional y no debe considerarse un precedente para la posible introducción de otras aplicaciones en las bandas en las que es aplicable la nota 5.340 del Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT, sea para uso temporal o para uso permanente. Además, tampoco debe considerarse que el radar de corto alcance para automóviles constituya un servicio de seguridad de la vida humana en el sentido del Reglamento de radiocomunicaciones de la UIT, y debe operar sobre una base de ausencia de interferencia y de protección. Por otra parte, el radar de corto alcance para automóviles no debe obstaculizar el futuro desarrollo en la banda de 24 GHz de las aplicaciones que están protegidas por la nota 5.340.
- (25) La puesta en el mercado y el funcionamiento de los equipos de radar de corto alcance para automóviles en 24 GHz en modo autónomo o añadidos a vehículos ya en el mercado no sería compatible con el objetivo de evitar interferencias perjudiciales a las aplicaciones radioeléctricas que operan ya en esta banda, pues podría desembocar en una proliferación incontrolada de tales equipos. Por el contrario, debería ser más fácil controlar el uso de dichos equipos si forman parte exclusivamente de una integración compleja del sistema eléctrico, el diseño automovilístico y el paquete de *software* (soporte lógico) de un vehículo y están instalados originalmente en el nuevo vehículo, o vienen a sustituir un equipo de radar de corto alcance para automóviles montado originalmente en el vehículo.

- (26) Esta Decisión se aplicará teniendo en cuenta la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques ⁽¹⁾, y la Directiva 1999/5/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de marzo de 1999, sobre equipos radioeléctricos y equipos terminales de telecomunicación y reconocimiento mutuo de su conformidad ⁽²⁾, y sin perjuicio de estas Directivas.
- (27) Las medidas previstas en la presente Decisión se ajustan al dictamen del Comité del espectro radioeléctrico.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La finalidad de la presente Decisión es armonizar las condiciones para la disponibilidad y el uso eficiente de la banda del espectro radioeléctrico en la gama de 24 GHz para los equipos de radar de corto alcance para automóviles.

Artículo 2

A efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

- 1) «banda del espectro radioeléctrico en la gama de 24 GHz»: la banda de frecuencias comprendida entre 24,15 +/- 2,50 GHz;
- 2) «equipos de radar de corto alcance para automóviles»: los equipos que ofrecen funciones de radar a bordo de los vehículos de carretera para aplicaciones de mitigación de colisiones y seguridad vial;
- 3) «equipos de radar de corto alcance para automóviles puestos en servicio en la Comunidad»: los equipos de radar de corto alcance para automóviles instalados sea originalmente, sea en sustitución de otro instalado originalmente, en vehículos que serán o han sido matriculados, puestos en el mercado o puestos en servicio en la Comunidad;
- 4) «sobre una base de ausencia de interferencia y de protección»: que no puede causarse interferencia perjudicial a otros usuarios de la banda y que no puede solicitarse protección frente a las interferencias perjudiciales recibidas de otros operadores de sistemas o servicios que operen en dicha banda;
- 5) «fecha de referencia»: el 30 de junio de 2013;
- 6) «fecha de transición»: el 30 de junio de 2007;
- 7) «vehículo», cualquier vehículo con arreglo a la definición del artículo 2 de la Directiva 70/156/CEE;
- 8) «desactivación»: la terminación de las emisiones de un equipo de radar de corto alcance para automóviles;
- 9) «zona de exclusión»: la zona situada en torno a una estación de radioastronomía definida por un radio equivalente a una distancia específica de la estación;
- 10) «ciclo de ocupación»: proporción del tiempo en el que un equipo esta transmitiendo de forma activa dentro de un período de una hora.

Artículo 3

La banda del espectro radioeléctrico en la gama de 24 GHz será designada y puesta a disposición de los equipos de radar de corto alcance para automóviles puestos en servicio en la Comunidad y que reúnan las condiciones establecidas en los artículos 4 y 6 lo antes posible, y a más tardar el 1 de julio de 2005, sobre una base de ausencia de interferencia y de protección.

La banda del espectro radioeléctrico en la gama de 24 GHz permanecerá a disposición de dichos equipos hasta la Fecha de Referencia, con sujeción a lo dispuesto en el artículo 5.

Llegada esta fecha, la banda del espectro radioeléctrico en la gama de 24 GHz dejará de estar a disposición de los equipos de radar de corto alcance para automóviles montados en un vehículo, salvo en caso de que dichos equipos hayan sido instalados sea originalmente, sea en sustitución de un equipo instalado originalmente, en un vehículo matriculado, puesto en el mercado o puesto en servicio en la Comunidad antes de dicha fecha.

Artículo 4

La banda del espectro radioeléctrico de la gama de 24 GHz deberá ponerse a disposición de la parte de banda ultraancha de los equipos de radar de corto alcance para automóviles con una densidad de potencia media máxima de -41,3 dBm/MHz, potencia isotrópica radiada equivalente (p.i.r.e.), y una densidad de potencia máxima de 0 dBm/50MHz p.i.r.e., excepto para las frecuencias por debajo de 22 GHz, donde la densidad de potencia media máxima estará limitada a -61,3 dBm/MHz (p.i.r.e.)

Se designa la banda del espectro radioeléctrico de la gama de 24,05-24,25 GHz para el modo/componente de emisión en banda estrecha, que puede consistir en una portadora no modulada, con una potencia de pico máxima de 20 dBm p.i.r.e. y un ciclo de ocupación limitado al 10% para emisiones pico superiores a -10dBm p.i.r.e.

Las emisiones dentro de la banda de 23,6-24,0 GHz que aparezcan 30° o más por encima del plano horizontal deberán ser atenuadas en al menos 25 dB para los equipos de radar de corto alcance puestos en el mercado antes de 2010, y al menos en 30 dB posteriormente.

Artículo 5

1. La continuidad de la disponibilidad de la banda del espectro radioeléctrico de la gama de 24 GHz para las aplicaciones de radar de corto alcance para automóviles será objeto de un activo escrutinio para garantizar que sigue cumpliéndose el requisito principal para la apertura de esta banda a dichos sistemas, que es el de que no se originen interferencias perjudiciales para otros usuarios de la banda, en particular mediante la oportuna comprobación de:

⁽¹⁾ DO L 42 de 23.2.1970, p. 1. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 2004/104/CE de la Comisión (DO L 337 de 13.11.2004, p. 13).

⁽²⁾ DO L 91 de 7.4.1999, p. 10. Directiva cuya última modificación la constituye el Reglamento (CE) n° 1882/2003 (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

- a) cuál es el número total de vehículos matriculados, colocados en el mercado o puestos en servicio que están equipados con un radar de corto alcance para automóviles en 24 GHz en cada Estado miembro, con el fin de comprobar que este número no supera el nivel del 7 % del número total de vehículos en circulación en cada Estado miembro;
- b) si los Estados miembros, o los fabricantes e importadores, ofrecen información sobre el número de vehículos equipados con radar de corto alcance en 24 GHz que sea adecuada a efectos del control eficaz del uso de la banda de 24 GHz por los equipos de radar de corto alcance para automóviles;
- c) si el uso individual o acumulado del radar de corto alcance para automóviles en 24 GHz está causando, o es posible que cause en breve plazo, interferencias perjudiciales a otros usuarios de la banda de 24 GHz o bandas adyacentes en al menos un Estado miembro, independientemente de que se haya alcanzado o no el umbral a que se refiere la letra a);
- d) si la fecha de referencia sigue siendo apropiada.

2. Además del proceso de escrutinio mencionado en el apartado 1, se llevará a cabo una revisión fundamental el 31 de diciembre de 2009 a más tardar para comprobar si los supuestos iniciales relativos al funcionamiento del radar de corto alcance para automóviles en la banda de 24 GHz siguen siendo aplicables, así como para comprobar si el desarrollo de la tecnología de radar de corto alcance para automóviles en la gama de 79 GHz va progresando a un ritmo que haga posible contar realmente con las aplicaciones de radar de corto alcance para automóviles que operan en esta banda del espectro radioeléctrico para el 1 de julio de 2013.

3. La revisión fundamental podrá iniciarse a petición razonada de un miembro del Comité del espectro radioeléctrico o a iniciativa de la Comisión.

4. Los Estados miembros asistirán a la Comisión en la realización de los procesos a que se refieren los apartados 1 y 2 velando por que se recoja y se facilite a la Comisión oportunamente la información necesaria, y en particular la mencionada en el anexo.

Artículo 6

1. Los equipos de radar de corto alcance para automóviles montados a bordo de vehículos sólo podrán funcionar mientras el vehículo esté activo.

2. Los equipos de radar de corto alcance para automóviles puestos en servicio en la Comunidad deberán garantizar la protección de las estaciones de radioastronomía que operan en la banda del espectro radioeléctrico de 22,21-24,00 GHz definidas en el artículo 7 mediante la desactivación automática en una zona de exclusión definida o mediante otro método que brinde una protección equivalente de estas estaciones sin intervención del conductor.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 2, se aceptará la desactivación manual de los equipos de radar de corto alcance para automóviles puestos en servicio en la Comunidad y que operen en la banda del espectro radioeléctrico de la gama de 24 GHz antes de la Fecha de Transición.

Artículo 7

Cada Estado miembro determinará cuáles son las estaciones nacionales de radioastronomía que deben protegerse en su territorio con arreglo al apartado 2 del artículo 6 y las características de la zona de exclusión correspondiente a cada estación. Esta información, acompañada de la debida justificación, se deberá notificar a la Comisión dentro de los tres meses siguientes a la adopción de la presente Decisión y será publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 8

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 17 de enero de 2005.

Por la Comisión

Viviane REDING

Miembro de la Comisión

ANEXO

Información necesaria para controlar el uso de la banda del espectro radioeléctrico de la gama de 24 GHz por el radar de corto alcance para automóviles

El presente anexo establece los datos necesarios para comprobar el índice de penetración de los vehículos automóviles equipados de radar de corto alcance en cada Estado miembro de la Unión Europea de conformidad con el artículo 5. Estos datos deberán ser utilizados para calcular la proporción de vehículos equipados de radar de corto alcance en 24 GHz con respecto al número total de vehículos en circulación en cada Estado miembro.

Deberán recogerse anualmente los siguientes datos:

- 1) número de vehículos equipados con radar de corto alcance que utiliza la banda de 24 GHz producidos y/o puestos en el mercado y/o matriculados por vez primera durante el año de referencia en la Comunidad;
- 2) número de vehículos equipados con radar de corto alcance que utiliza la banda de 24 GHz importados del exterior de la Comunidad durante el año de referencia;
- 3) número total de vehículos en circulación durante el año de referencia.

Todos los datos deberán ir acompañados de una evaluación de la incertidumbre relativa a la información.

Además de los datos mencionados, deberá ofrecerse oportunamente cualquier otra información pertinente que pueda ayudar a la Comisión a mantener una vigilancia adecuada del uso continuado de la banda de 24 GHz por los dispositivos de radar de corto alcance para automóviles, incluida la información sobre:

- tendencias presentes y futuras del mercado, tanto dentro como fuera de la Comunidad,
- ventas en el mercado secundario y adición de equipos,
- progresos conseguidos por las tecnologías y aplicaciones alternativas, en particular el radar de corto alcance para automóviles que opera en la banda de 79 GHz con arreglo a la Decisión 2004/545/CE.
