

2026/1800

28.7.2026

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2026/1800**z dnia 24 lipca 2026 r.****zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2020/1426 w odniesieniu do wprowadzenia szerszych kanałów częstotliwości w zharmonizowanym na poziomie Unii paśmie częstotliwości 5,9 GHz na potrzeby związanych z bezpieczeństwem zastosowań inteligentnych systemów transportu drogowego***(notyfikowana jako dokument nr C(2026) 5125)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

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) Decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2020/1426 ⁽²⁾ zharmonizowano warunki dostępności i efektywnego wykorzystania zakresu częstotliwości 5 875–5 935 MHz („pasmo częstotliwości 5,9 GHz”) na potrzeby wdrażania związanych z bezpieczeństwem zastosowań inteligentnych systemów transportowych (ITS) transportu drogowego i kolei miejskiej.
- (2) Ostatnie zmiany w normalizacji wspierają wykorzystanie kanałów 20 MHz w zakresie częstotliwości 5 875–5 925 MHz przeznaczonych do związanych z bezpieczeństwem zastosowań ITS transportu drogowego.
- (3) Dostępność szerszych kanałów widma radiowego na potrzeby związanych z bezpieczeństwem zastosowań ITS transportu drogowego, obok obecnie zharmonizowanych kanałów o szerokości 10 MHz, umożliwiłaby wdrożenie podstawowych i zaawansowanych zastosowań, zapewniając korzyści takie jak uproszczenie wdrażania i wyższa efektywność wykorzystania widma, przy jednoczesnym utrzymaniu neutralnego pod względem technologicznym podejścia do wykorzystania widma.
- (4) W dniu 24 stycznia 2025 r., na podstawie art. 4 ust. 2 decyzji 676/2002/WE, Komisja udzieliła Europejskiej Konferencji Administracji Poczтовых i Telekomunikacyjnych (CEPT) mandatu do aktualizacji zharmonizowanych warunków technicznych określonych w decyzji wykonawczej (UE) 2020/1426 w celu wprowadzenia szerszych kanałów częstotliwości w paśmie częstotliwości 5,9 GHz na potrzeby związanych z bezpieczeństwem zastosowań ITS transportu drogowego.
- (5) W odpowiedzi na ten mandat w dniu 7 listopada 2025 r. CEPT przyjęła sprawozdanie nr 91 („sprawozdanie CEPT”), w którym określono zharmonizowane warunki techniczne umożliwienia wykorzystania szerszych kanałów częstotliwości w paśmie częstotliwości 5,9 GHz na potrzeby związanych z bezpieczeństwem zastosowań ITS transportu drogowego.
- (6) W sprawozdaniu CEPT stwierdzono, że dwa kanały o szerokości 10 MHz mogą zostać połączone w jeden ciągły kanał o szerokości 20 MHz na potrzeby związanych z bezpieczeństwem zastosowań ITS transportu drogowego. W sprawozdaniu CEPT stwierdzono również, że do czasu udostępnienia rozwiązań zapewniających ochronę ITS kolei miejskiej w zakresie częstotliwości 5 915–5 925 MHz wykorzystanie kanału 20 MHz w zakresie częstotliwości 5 905–5 925 MHz na potrzeby ITS transportu drogowego powinno być ograniczone do łączności infrastruktura–pojazd. W sprawozdaniu CEPT zaproponowano również zmiany warunków technicznych i operacyjnych określonych w decyzji wykonawczej (UE) 2020/1426.

⁽¹⁾ Dz.U. L 108 z 24.4.2002, s. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/dec/2002/676\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/dec/2002/676(1)/oj).

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1426 z dnia 7 października 2020 r. w sprawie zharmonizowanego wykorzystania widma radiowego w zakresie częstotliwości 5 875–5 935 MHz na potrzeby związanych z bezpieczeństwem zastosowań inteligentnych systemów transportowych (ITS), uchylająca decyzję 2008/671/WE (Dz.U. L 328 z 9.10.2020, s. 19, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2020/1426/oj).

- (7) Należy zatem odpowiednio zmienić decyzję wykonawczą Komisji (UE) 2020/1426.
- (8) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Komitetu ds. Spektrum Radiowego,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Załącznik do decyzji wykonawczej (UE) 2020/1426 zastępuje się tekstem znajdującym się w załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 lipca 2026 r.

W imieniu Komisji
Henna VIRKKUNEN
Wiceprzewodnicząca wykonawcza

ZAŁĄCZNIK

ZAŁĄCZNIK

Tabela 1

Parametry techniczne związanych z bezpieczeństwem zastosowań inteligentnych systemów transportowych (ITS) w zakresie częstotliwości 5 875–5 935 MHz

Parametr	Wartość
Maksymalna widmowa gęstość mocy (średnia e.i.r.p. ⁽¹⁾)	23 dBm/MHz
Maksymalna całkowita moc nadawania (średnia e.i.r.p.)	33 dBm z mechanizmem sterowania mocą nadawania (TPC) TPC musi być w stanie zmniejszyć całkowitą moc z maksymalnej do 3 dBm e.i.r.p.

Tabela 2

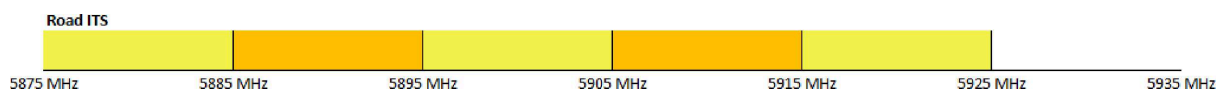
Parametry techniczne właściwe dla ITS transportu drogowego pracujących w zakresie częstotliwości 5 875–5 925 MHz

Parametr	Wartość
Emisje niepożądane powyżej 5 925 MHz	Nie więcej niż -30 dBm/MHz e.i.r.p.

Techniki dostępu do widma oraz redukcji zakłóceń, które zapewniają odpowiedni poziom skuteczności, stosuje się zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE ⁽²⁾. Jeżeli stosowne techniki są opisane w normach zharmonizowanych lub ich częściach, do których odniesienia opublikowano w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* na podstawie dyrektywy 2014/53/UE, zapewnia się skuteczność działania co najmniej równoważną skuteczności przypisywanej tym technikom.

Aranżacja częstotliwości

Aranżacja częstotliwości opiera się na blokach o wielkości 10 MHz, począwszy od dolnej granicy pasma, a mianowicie na poziomie 5 875 MHz.

W przypadku ITS transportu drogowego:

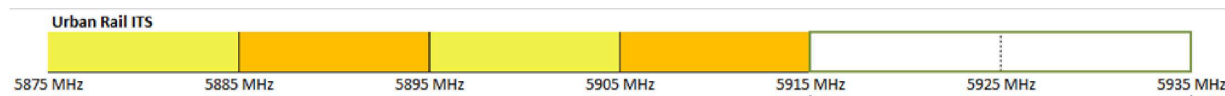
W paśmie częstotliwości 5 875–5 925 MHz zastosowania ITS transportu drogowego wykorzystują kanały w granicach każdego bloku 10 MHz. Szerokość kanału może być mniejsza niż 10 MHz.

Dwa bloki mogą zostać połączone w jeden ciągły kanał o szerokości 20 MHz.

Wykorzystanie kanału 20 MHz utworzonego z dwóch bloków o szerokości 10 MHz w zakresie częstotliwości 5 905–5 925 MHz musi się ograniczać do łączności infrastruktura–pojazd, przy czym do zakresu częstotliwości 5 915–5 925 MHz mają zastosowanie ograniczenia zgodnie z art. 3 ust. 3.

⁽¹⁾ e.i.r.p.: zastępcza moc promieniowana izotropowo.

⁽²⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/53/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich dotyczących udostępniania na rynku urządzeń radiowych i uchylająca dyrektywę 1999/5/WE (Dz.U. L 153 z 22.5.2014, s. 62, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/53/oj>).

W przypadku ITS kolei miejskiej:

W paśmie częstotliwości 5 875–5 915 MHz zastosowania ITS kolei miejskiej wykorzystują kanały w granicach każdego bloku 10 MHz. Szerokość kanału może być mniejsza niż 10 MHz.

W paśmie częstotliwości 5 915–5 935 MHz dla zastosowań ITS kolei miejskiej maksymalna szerokość kanału wynosi 10 MHz. Linia przerywana pokazuje preferowany sposób aranżacji częstotliwości zharmonizowanych, ale na poziomie krajowym poszczególne zastosowania mogą wykorzystywać kanał o częstotliwości środkowej 5 925 MHz.