



Biuro Rzecznika
Małych i Średnich Przedsiębiorców

Warszawa, 16 lipca 2020 r.

WPL. 419.2020.ŁP

Pani

Wanda Buk

Podsekretarz Stanu

Ministerstwo Cyfryzacji

ul. Królewska 27

00-060 Warszawa

Szanowna Pani Minister

w nawiązaniu do pisma z dnia 3 czerwca 2020 r., znak: DP-III.0211.18.2020, informującego o udostępnieniu w Biuletynie Informacji Publicznej Rządowego Centrum Legislacji *projektu rozporządzenia Ministra Cyfryzacji zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla urządzeń konsumenckich służących do odbioru cyfrowych transmisji radiofonicznych* (nr MC 156), w związku z otrzymanym pismem z dnia 5 czerwca 2020 r. Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego skierowanym do Pani Minister zawierającym uwagi i postulaty do ww. projektu, działając na podstawie art. 12 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 6 marca 2018 r. o Rzeczniku Małych i Średnich Przedsiębiorców¹, proszę o ustosunkowanie się do zawartych w nim zastrzeżeń i postulatów względem przedmiotowego projektu.

2 podpis
RADCA RZECZNIKA
Wydział Prawno-Legislacyjny
Marek Woch
Dr n. pr. Marek Woch

Załącznik:

1/ kopia pisma z dnia 5 czerwca 2020 r.

¹ Dz. U. z 2018 r. poz. 648.



Polski Związek Przemysłu
MOTORYZACYJNEGO

Warszawa, 5 czerwca 2020 roku

Pani
Wanda Buk
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Cyfryzacji

Szanowna Pani Minister,

W nawiązaniu do pisma nr DP-III.0211.18.2020 z dnia 3 czerwca 2020 roku, przy którym przekazano *projekt rozporządzenia Ministra Cyfryzacji zmieniającego rozporządzenie w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla urządzeń konsumenckich służących do odbioru cyfrowych transmisji radiofonicznych*, uprzejmie dziękuję za podjęte dotychczas przez Państwa działania w zakresie przedmiotowego rozporządzenia.

Niestety tak jak wspominaliśmy w poprzedniej korespondencji jest to niewystarczający zakres zmian do rozporządzenia Ministra Cyfryzacji z dnia 14 lutego 2020 r. w sprawie wymagań technicznych i eksploatacyjnych dla urządzeń konsumenckich służących do odbioru cyfrowych transmisji radiofonicznych (Dz. U. poz. 472). W obecnej sytuacji żaden z producentów nie posiada, ani nie będzie produkował w najbliższym czasie pojazdów z radioodbiornikami DAB+, które będą spełniały wymagania rozporządzenia. Wynika to m.in. z faktu, że rozporządzenie w obecnym kształcie stawia bardzo szerokie wymagania techniczne, które w niektórych obszarach pozostają w kolizji z innymi przepisami dotyczącymi pojazdów. Ponadto z naszej analizy prawnej wynika, że nie naruszamy wymagań rozporządzenia tylko wtedy, gdy spełniamy całość wskazanych standardów, a w niektórych obszarach odnoszą się one np. do komunikatów, które mogą rozpraszać uwagę kierowcy i nie są dopuszczane w Zaleceniach Komisji z dnia 26 maja 2008 r. w sprawie bezpieczeństwa i ergonomii samochodowych systemów informacyjnych i systemów łączności: nowa wersja europejskiego zbioru zasad dotyczących interakcji człowieka z urządzeniami (notyfikowane jako dokument nr C(2008) 1742) (2008/653/WE). Niniejsze wytyczne dotyczą zasad funkcjonowania interfejsu człowiek-maszyna (HMI) i jego prawidłowej konstrukcji. Jednocześnie w części wstępnej wskazują, że „Państwa członkowskie powinny obserwować działania związane z interfejsem człowiek-maszyna, upowszechniać nową wersję zbioru zasad wśród wszystkich zainteresowanych podmiotów oraz zachęcać je do przestrzegania tych zasad.” W wytycznych zawarty jest także wykaz obowiązujących przepisów i norm, które należy brać pod uwagę przy opracowywaniu i wdrażaniu nowych rozwiązań mających wpływ na uwagę kierowcy. Należy pamiętać, że w przypadku pojazdu najważniejsze jest zapewnienie bezpieczeństwa, i niezgodne z przepisami oraz zaleceniami są rozwiązania rozpraszające kierowcę, na co wskazują niektóre z punktów wytycznych:

- 4.3.1.1. System wspomaga kierowcę i nie daje podstawy do potencjalnie niebezpiecznego zachowania kierowcy lub innych użytkowników drogi;
- 4.3.1.2. Podział uwagi kierowcy w czasie interakcji z wyświetlaczami i urządzeniami sterującymi systemem musi uwzględniać zapotrzebowanie na uwagę angażowaną w obserwację sytuacji na drodze;
- 4.3.1.3. System nie może rozpraszać kierowcy ani dostarczać mu rozrywki wizualnej;
- 4.3.1.4. System nie może prezentować kierowcy informacji w sposób, który powoduje potencjalnie niebezpieczne zachowania kierowcy lub innych użytkowników dróg.

Powyższe wskazuje, że bardzo ważnym elementem dotyczącym projektowania, wdrażania, a następnie samego funkcjonowania, jest zapewnienie by dostarczane informacje i komunikaty nie rozpraszały uwagi kierowcy i nie generowały w ten sposób zagrożenia dla kierowcy i innych użytkowników dróg. Dlatego na gruncie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/2144 z dnia 27 listopada 2019 r. w sprawie wymogów dotyczących homologacji typu pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, w odniesieniu do ich ogólnego bezpieczeństwa oraz ochrony osób znajdujących się w pojeździe i niechronionych uczestników ruchu drogowego, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 oraz uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 78/2009, (WE) nr 79/2009 i (WE) nr 661/2009 oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 631/2009, (UE) nr 406/2010, (UE) nr 672/2010, (UE) nr 1003/2010, (UE) nr 1005/2010, (UE) nr 1008/2010, (UE) nr 1009/2010, (UE) nr 19/2011, (UE) nr 109/2011, (UE) nr 458/2011, (UE) nr 65/2012, (UE) nr 130/2012, (UE) nr 347/2012, (UE) nr 351/2012, (UE) nr 1230/2012 i (UE) 2015/166 (Dz. U. UE. L. z 2019 r. Nr 325, str. 1) od 2024 roku będzie obowiązkowy w nowych modelach pojazdów „zaawansowany system ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy”, który ma pomagać kierowcy w utrzymaniu koncentracji uwagi na sytuacji na drodze i ostrzegający kierowcę, gdy jego uwaga jest rozproszona. W związku z tym musimy zachować szczególną ostrożność przy wdrażaniu wszelkiego rodzaju komunikatów, w szczególności wizyjnych które w nadmiernym stopniu rozpraszałyby kierowcę, nie byłyby powiązane bezpośrednio z prowadzeniem i stanem pojazdu, i w konsekwencji doprowadzały do stałego uruchamiania systemu ostrzegania o rozproszeniu uwagi kierowcy. To także oznacza, że nie możemy w sposób prosty przełożyć wymagań standardów ETSI bez analizy powyższych wymagań.

Ponadto standardy ETSI są spisane jako katalog z różnymi możliwymi technicznymi opcjami, których nie da się wszystkich zawrzeć w jednym radioodbiorniku. W związku z tym w ramach rozporządzenia konieczna jest większa swoboda techniczna dająca możliwość skorzystania z nowszych wersji standardów.

Tak skonstruowana legislacja stanowi techniczną barierę w wejściu na polski rynek. Przemysł samochodowy jest obecny na globalnym i wspólnotowym rynku. Unia Europejska doceniając ogromny potencjał tkwiący w cyfrowym przekazie radiowy poprzez wymagania zawarte w dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1972 z dnia 11 grudnia 2018 r. ustanawiająca Europejski kodeks łączności elektronicznej (wersja przekształcona) Tekst mający znaczenie dla EOG (Dz. U. UE. L. z 2018 r. Nr 321, str. 36 z późn. zm.) ustanowiła od 21 grudnia jako obowiązkowe implementowanie w radioodbiornikach w samochodach kategorii M możliwości cyfrowego odbioru DAB+. Jednakże nie wskazała jakie funkcje są obowiązkowe, w tym w szczególności TPEG, EPG czy Slideshow. Zaproponowane przez Państwa zmiany są w pełni wystarczające w obszarach TPEG i EPG, jednakże pozostają dodatkowe obszary, których z przyczyn wskazanych w piśmie nie spełniamy. Taką funkcją jest m.in. Slideshow. Część z obszarów dotyczących funkcji Slideshow, announcement lub DL Plus jest zaimplementowana

przez niektórych producentów ale nie w całym zakresie objętym standardem ETSI. Pragniemy podkreślić żaden z krajów członkowskich UE nie uznał standardów ETSI jako obowiązkowych.

Chcemy jeszcze raz podkreślić, że w pełni popieramy wprowadzanie rozwiązań, które będą rozpowszechniały radio cyfrowe w Polsce, jednakże w obecnej sytuacji faktycznej i prawnej, nawet pomimo naszych najlepszych intencji jest niemożliwe abyśmy dostosowali nasze pojazdy, zarówno te w magazynach jak i produkowane, do wymagań rozporządzenia do 18 czerwca 2020 roku.

Wprowadzenie nowych funkcji do radiodbiorników zamontowanych w pojazdach wymaga szczególnej procedury uwzględniającej bezpieczne zaimplementowanie w systemach multimedialnych samochodu. Zasadą jest, że wprowadzenie nowej funkcjonalności wymaga w przypadku nowych modeli pojazdów około 3 lat, a do istniejących już modeli pojazdów nawet do 5 lat. Ten czas jest niezbędny do:

- Zdefiniowania nowej funkcjonalności z działami technicznymi oraz dostawcami komponentów,
- Zaprojektowania tej funkcjonalności w platformie elektronicznej pojazdu,
- Dokonanie oceny funkcjonalności z uwzględnieniem aspektów dotyczących percepcji użytkownika, bezpieczeństwa wyświetlanej informacji i możliwej ingerencji w inne komunikaty na platformie elektronicznej i systemie multimedialnym.
- Wybrania dostawcy nowej funkcjonalności lub urządzenia na którym nowa funkcjonalność będzie oferowana,
- Przygotowanie logistyki produkcji pojazdu, by była gotowa na nowe urządzenia na których nowa funkcjonalność będzie oferowana,
- Wyprodukowania pojazdu i dostarczenia go do docelowego rynku.

Dzięki zastosowaniu się do powyższych zasad, producenci pojazdów mogą dostarczać na rynek pojazdy, które spełniają wszystkie regulacje, w tym także wewnętrzne regulacje dotyczące bezpieczeństwa i niezawodności, w ten sposób także spełniając oczekiwania klientów. Jako branża stawiamy bezpieczeństwo i niezawodność jako priorytety i nie chcemy pozostawiać miejsca w naszych procesach produkcyjnych na improwizację i szybkie niesprawdzone zmiany. Jeżeli rozporządzenie pozostanie w niezmiennym kształcie, sprzedaż pojazdów będzie musiała być zatrzymana, ze szkodą dla importerów i dealerów, którzy już są obecnie bardzo dotknięci bezprecedensowymi spadkami sprzedaży pojazdów spowodowanymi epidemią COVID-19. Jeżeli chcielibyśmy utrzymać sprzedaż narażamy się na konflikt w obszarze ustawy Prawo telekomunikacyjne, poprzez naruszenie wskazanej w niej ustawy o systemach oceny zgodności i nadzorze nad rynkiem. Ponadto istnieje ryzyko naruszenia zbiorowych interesów konsumentów i tym samym ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów. W obu przypadkach narażamy się na wysokie kary finansowe. I to co najważniejsze, pozostajemy w konflikcie z obowiązującymi w Polsce przepisami prawa.

Mając powyższe na uwadze, dla zapewnienia możliwości oferowania i sprzedaży w Polsce pojazdów wyposażonych w radiodbiornik DAB+, a od 21 grudnia 2020 roku wszystkich nowych pojazdów kategorii M konieczne jest dokonanie następujących dodatkowych zmian w załączniku do rozporządzenia:

- Pkt 2.2 otrzymuje brzmienie: „2.2. W przypadku gdy wykaz, o którym mowa w pkt 2.1., zawiera odesłanie do konkretnej wersji dokumentu (identyfikowanej przez datę publikacji, numer edycji, numer wersji, itd.), można stosować kolejne wersje tego dokumentu.”

- Pkt. 6.1 lit. d) otrzymuje brzmienie: „d) w przypadku odbiorników samochodowych odbiór announcement (ogłoszenia), bądź zdefiniowanych w pkt 6.11 ETSI TS 103 461 V1.1.1:2017-08 [10] lub ich elementów, bądź przy wykorzystaniu innej funkcjonalności;”
- Pkt. 6.2 lit. b) otrzymuje brzmienie: „b) odbiór komunikatów DL Plus zgodnie z ETSI TS 102 980 V2.1.1:2017-01 [8] lub ich elementów, i jeśli odbiornik umożliwia pokaz slajdów – pokazu slajdów zgodnie z ETSI TS 101 499 V3.1.1:2015-01 [2] lub jego elementów;”
- Pkt. 6.3 lit. a) otrzymuje brzmienie: „a) odbiór profilu podstawowego EPG dla odbiorników standardowych zgodnie z ETSI TS 102 818 V3.1.1:2015-01 [6] lub jego elementów;”
- Pkt 6.3 lit. c) otrzymuje brzmienie: „c) odbiór announcement zdefiniowanych w pkt 6.11 ETSI TS 103 461 V1.1.1:2017-08 [10] lub ich elementów.”
- Pkt 7.2 otrzymuje brzmienie: „7.2. Strojenie i wybieranie usług

Odbiornik radiofonii DAB+ umożliwia automatyczne przeszukanie całego zakresu częstotliwości podanego w pkt 7.1. oraz dostrojenie do prawidłowego bloku częstotliwości DAB+ w celu utworzenia listy dostępnych usług. Odbiornik radiofonii DAB+ zapewnia funkcję przeszukania pasma za pomocą automatycznej funkcji w tle lub osobnego przycisku lub funkcji na najwyższym lub drugim poziomie w menu.

Odbiornik samochodowy przemieszczający się między różnymi obszarami zasięgu różnych częstotliwości automatycznie przełącza się do bloku częstotliwości DAB+ na sąsiednim obszarze, realizującego transmisję tej samej grupy programów, w celu utrzymania ciągłości odbioru wybranej usługi, jeżeli odbierane strumienie danych zawierają sygnalizację Service following (podążanie usługi) transmitowaną zgodnie z ETSI TS 103 176 V2.1.1:2017-08 [9].

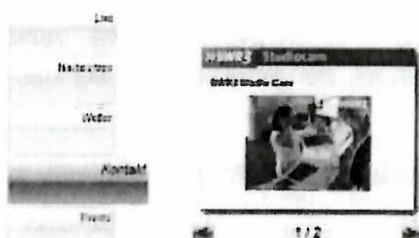
Odbiornik samochodowy odbierający również radiofonię analogową UKF FM w zakresie 87,5-108 MHz, zgodnie z ITU-R BS.450-3 (11/2001) [26], i wyposażony w dekodery RDS, zgodnie z IEC 62106-2:2018 [12], zapewnia automatyczne przełączanie na odbiór UKF FM po opuszczeniu obszaru objętego zasięgiem sygnału DAB+ i odwrotnie, jeżeli odbierane strumienie danych zawierają sygnalizację Service following transmitowaną zgodnie z ETSI TS 103 176 V2.1.1:2017-08 [9]. W przypadku możliwości odbioru tego samego programu za pomocą UKF FM i DAB+ odbiór DAB+ jest preferowany.”

W przypadku gdybyście Państwo postanowili pozostawić projekt zmiany rozporządzenia bez zaproponowanych powyżej zmian, w świetle powyższych wymagań dotyczących wdrażania nowych rozwiązań w pojazdach, przed rozpoczęciem procesu wdrażania konieczne jest udzielenie odpowiedzi na szereg pytań, poniżej przedstawiamy tylko niektóre z nich. Oczywiście oznacza to także brak dostępności pojazdów z radioodbiornikami DAB+ od 18 czerwca, a od 21 grudnia 2020 roku blokadę sprzedaży nowych samochodów kategorii M. W praktyce oznacza to także blokadę sprzedaży samochodów wyposażonych w radioodbiorniki DAB+ znajdujących się w magazynach importerów i dealerów od 18 czerwca. Są to także ogromne starty finansowe dla importerów i dealerów. Dotyczy to pojazdów o łącznej wartości około 5 mld złotych i straty dla budżetu z tytułu akcyzy i VAT liczonej w setkach milionów złotych. Wynika to z faktu, że radioodbiorniki są w obecnych pojazdach zintegrowane fizycznie i systemowo z pojazdem i nie jest możliwe ich usunięcie ani zmiana w tak krótkim czasie. Nie jest także możliwe przesuwanie pojazdów na inne rynki.

Przykłady pytań i zagadnień wymagających wyjaśnienia:

1. Funkcja SlideShow zgodnie z ETSI TS 101 499 V3.1.1:2015-01

- Jak wspomnieliśmy powyżej nie jesteśmy ze względów techniczno-rozwojowych spełnić wymagań w tak krótkim czasie (od 3 do 5 lat cyklu wdrożeniowo-produkcyjnego)
- Konieczne jest więcej informacji jaki rodzaj informacji/zawartości będzie przesyłany przez rozgłośnię radiowe i dostawców usług do pojazdów i jak ich zawartość będzie kontrolowana
 - o Informacje o ruchu drogowym?
 - o Reklamy?
 - o Obraz z kamery studyjnej (przykład w ETSI TS 101 499)?



rys 1: Przykład interaktywnej funkcji UI dla dotykowego ekranu urządzenia pokazujący otrzymane kategorie po lewej i obecnie wybrany obraz (informacyjny)

- W świetle bezpieczeństwa czy radiodbiornik powinien mieć możliwość odbierania każdego typu informacji ?
 - o Jeżeli tak, w jaki sposób mamy zapewnić bezpieczeństwo w obszarze naruszania uwagi kierowcy, gdy ekran multimedialny pokazuje reklamę i obraz z kamery studyjnej? W naszej opinii takie działanie narusza wspomniane powyżej wytyczne Komisji Europejskiej z 26 maja 2008 roku, które jednoznacznie wskazują, że system nie powinien rozpraszać uwagi kierowcy i zapewniać wizualnej rozrywki.
 - o Jeżeli nie, w jaki sposób mam rozróżnić informacje o ruchu drogowym SLS od innej zawartości?
- Ten TS dotyczy aplikacji dostarczanych za pośrednictwem sygnału radiowego albo internetu, bądź kombinacji obu. Rozporządzenie nie wskazuje, który sposób dostarczania ma być używany, zatem system w pojeździe musi odbierać SLS poprzez sygnał radiowy, internetowy albo oba. Jeżeli nasze systemy multimedia dają możliwość odbioru radia internetowego, to czy radiodbiornik powinien także odbierać SLS?
- SlideShow jest aplikacją dla urządzeń, która pozwala dostawcy usługi na dostarczanie sekwencji obrazów. To może być użyte dla wizualizacji informacji audio np.:
 - o Program informacyjny uzupełniony zdjęciami z przekazywanych zdarzeń
 - o Program muzyczny, w którym każdy utwór jest uzupełniony obrazem okładki piosenki/albumu
 - o Podczas przerwy reklamowej obrazy pokazywane dla reklamowych bądź promocyjnych celów.

Prosimy o wyjaśnienie dlaczego tego typu wizualna zawartość została uznana za obowiązkową w radioodbiornikach samochodowych, gdyż wprost one naruszają zasady wytycznych Komisji Europejskiej?

- Który z trybów (interaktywny/normalny) i profili (Simple/Enhanced) jest obowiązkowy?

- Czy funkcja ClickThrough URL jest obowiązkowa?

o To nie jest wprowadzone przez producentów ze względu na wytyczne Komisji Europejskiej

Zatem czy mamy uważać funkcję ClickThrough URL za obowiązkową, nawet jak jest to niezgodne z wskazanymi powyżej Wytycznymi Komisji?

- Czy kategoryzowanie obrazów jest obowiązkowe? (Pkt. 5.3.5)

o ETSI pozwala dostawcą usług na kategoryzowanie na "news", "sport", "traffic" or "weather" i pozwala użytkownikowi na przełączenie się na tryb interaktywnej prezentacji

o To nie jest wprowadzone przez producentów ze względu na wytyczne Komisji Europejskiej

Zatem czy mamy uważać ten tryb interaktywny za obowiązkowy, nawet jak jest to niezgodne z wskazanymi powyżej Wytycznymi Komisji?

- Zakończenie/wyłączenie SLS (Pkt 5.3.4)

Jeżeli głównym celem polskich regulacji jest dostarczanie informacji drogowej SLS, to czy jest dopuszczalne że inny dostawca usług przerywa informacje drogowe SLS?

- Dostarczanie SlideShow za pośrednictwem MOT (Pkt 6)

Który z wskazanych typów kontentów (JFIF (JPEG) lub PNG lub oba) i ContentSubType jest obowiązkowy?

- Pozostają także niejasne takie kwestie jak:

o Ekran multimedialny jest używany także do wyświetlania informacji dotyczących pojazdu (klimatyzacja, nawigacja, kontrola dźwięku, zużycie paliwa i energii, tryby jazdy, interwały serwisowe, połączenia alarmowe,...)

Czy kontent SLS powinien mieć priorytet nad informacjami dotyczącymi pojazdu na ekranie multimedialnym?

Czy producent pojazdu może zdecydować i uznać, że informacje dotyczące pojazdu mają priorytet?

2. Funkcja DL Plus zgodnie z ETSI TS 102 980 V2.1.1 (2017-01)

- Standard ETSI wskazuje jakie dodatkowe oprogramowanie i osprzęt jest wymagany dla DL Plus:

(Annex B): DL Plus Jest prostym rozszerzeniem funkcji DL. Wymaga dodatkowego oprogramowania głównie, gdyż większość odbiorników DAB ma niezbędny osprzęt: wyświetlacz tekstu i przycisk do wyboru wiadomości DL.

To wymaga prac rozwojowych nad integracją nowego oprogramowania w systemach radiodbiornika samochodowego.

(przykład A.1) Niezbędne zasoby (w tym wyświetlacz DL): przełącznik do przełączania pomiędzy DL a DL Plus

To wymaga prac rozwojowych w celu zintegrowania przełącznika w radiodbiorniku

(Przykład A.2) Niezbędne zasoby (w tym wyświetlacz DL): 1 nawigacja wymiarowa (obrotowy kontroler + przycisk wyboru + lub równoważny przycisk)

To wymaga prac rozwojowych w celu zintegrowania narzędzia nawigacji wymiarowej w radiodbiorniku

- Annex A (Lista typów kontentów DL Plus)

To jest lista 63 kodów kontentu DL Plus. Nie jest jasne, które z tych kodów są obowiązkowe. Dodatkowo nie wszystkie z tych kodów są w pojazdach, ze względu na wytyczne Komisji Europejskiej.

Czy możemy otrzymać informację, które z tych kodów są obowiązkowe w polskim prawie?

- Annex A (Lista typów kontentów DL Plus)

Niektóre z tych kodów wymagają określonego działania ze strony radiodbiornika np. kod 27 Info Alarm (Informacje alarmowe i inne nagłe informacje, gdy wprowadzone w urządzeniu, powinny być pokazywane użytkownikowi niezwłocznie. Konfiguracja radiodbiornika powinna pozwalać na odznaczenie tej funkcjonalności.

Naszym zdaniem wprowadzenie tego kodu jako obowiązkowego ma tylko sens gdy obowiązkowe jest także wprowadzenie możliwości odznaczenia.

- DL Plus udostępnia listę przypadków użycia terminala odbiornika (Tabela. B1). W przypadku radia samochodowego opisano dwa przypadki użycia

(Przykład A.1):

Funkcja:

Patrz rysunek B.2: Wyświetlanie tytułu, wykonawcy, kompozytora; szablon statyczny; wyświetlacz o wyższej rozdzielczości umożliwia prezentację dodatkowych informacji DL Plus (ITEM.COMMENT); użytkownik może przełączać między trybami DL i DL Plus. Wyświetlacz może być również zintegrowany z pilotem zdalnego sterowania (np. Odbiornika HiFi-stereo)

Title	A very famous song
Artist	Big Celebrity
Dynamic Label	Lee Hazlewood, who wrote Nancy Sinatra's "These Boots Were Made For Walkin'", dies of cancer aged 78.

Figure B.2: Display with DL Plus and Dynamic Label and configured to show title and artist information

Nie rozumiemy, dlaczego ten rodzaj funkcji został uznany za obowiązkowy.

(Przykład A.2):

Funkcja:

Użytkownik może skonfigurować terminal DL Plus: wybiera interesujące go typy treści (zakładki / ulubione); domyślne typy treści: element kategorii; terminal wyświetla informacje, które zostały wcześniej wybrane (i dlatego jest najbardziej interesujące dla użytkownika)

Nie rozumiemy, dlaczego ten rodzaj funkcji został uznany za obowiązkowy.

3. Funkcja Announcement zgodnie z ETSI TS 101 499 V3.1.1: 2015-01

- Pkt 6.11 odniesienia do ETSI EN 300 401 i ETSI EN 300 401 zawierają dalsze odniesienia do ETSI TS 101 499 V3.1.1: 2015-01. Tabela 14 zawiera 16 rodzajów ogłoszeń (patrz rysunek poniżej), a także zawiera typy ogłoszeń zarejestrowane dla kilku krajów, takich jak Hiszpania, Dania, Francja, Norwegia, Szwecja,.... . Standard nie ma tabeli dla Polski.

Table 14: Announcement types and their descriptions

Bit flag	Announcement type	Description
b ₀	Alarm	Information about a serious or even life-threatening situation
b ₁	Road traffic flash	Information about problems on the road
b ₂	Transport flash	Information concerning Public Transport, such as: schedules of buses, ferries, planes or trains
b ₃	Warning service	Information about incidents of less importance than Alarm Announcements, such as: disruption of power or water supplies
b ₄	News flash	News bulletin
b ₅	Area weather flash	Weather bulletin
b ₆	Event announcement	Information about commercial, cultural or public events
b ₇	Special event	Information on unexpected or previously unforeseen events
b ₈	Programme information	Information about current or future radio broadcasts or programmes
b ₉	Sport report	Bulletin of news about sport
b ₁₀	Financial report	Bulletin of news about finance or business
b ₁₁	Reserved for future definition	tba
b ₁₂	Reserved for future definition	tba
b ₁₃	Reserved for future definition	tba
b ₁₄	Reserved for future definition	tba
b ₁₅	Reserved for future definition	tba

Dziś nie wszystkie z tych ogłoszeń są wdrażane w naszych odbiornikach radiowych. Dodanie nowego ogłoszenia będzie wymagało nowego dostosowania. Czy możemy uzyskać informację, które ogłoszenia są obowiązkowe dla Polski i czy Polska je również zarejestruje w standardach ETSI?

- Pkt 6.11 nie zezwala na stosowanie komunikatów FM-RDS dla odbiorników DAB +, które obsługuje większość systemów w przypadku złego sygnału DAB +

Czy komunikaty FM-RDS mogą być dalej stosowane?

4. Pozostałe kwestie

- § 2.2–2.3 wymagają wyjaśnienia: czy w przypadku modyfikacji normy (§ 2.3) mamy modyfikować nasze stare systemy, nawet jeśli nie planujemy ich dalszego rozwoju? Czy to oznacza, że mamy utrzymywać stare systemy? Jeśli tak, to jak długo powinniśmy utrzymywać te systemy? Jakie będzie opóźnienie w wprowadzaniu nowych wymagań?

- § 7.2 jest niejasny (obowiązkowy czy opcjonalny?): „Zapewnia automatyczne przełączanie na odbiór FM VHF po opuszczeniu obszaru zasięgu sygnału DAB + i odwrotnie, jeśli odebrane strumienie danych zawierają usługę następującą po sygnale przesłaną zgodnie z ETSI TS 103 176 V2. 1.1: 2017-08 [9]. Jeśli ten sam program można odbierać przez VHF FM i DAB +, preferowany jest odbiór DAB +. ”

- § 7.2 „Jeśli ten sam program można odbierać przez VHF FM i DAB +, preferowany jest odbiór DAB +”. Potrzebujemy wyjaśnienia, co jest wymagane (czy sugerowane jest nowe rozwiązanie techniczne?)

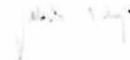
- § 7.2 i § 9 wydają się zbędne.

The Definicja «odbiornika» obejmuje 5 kategorii (odbiornik radiowy DAB +, odbiornik standardowy, odbiornik multimedialny, adapter, odbiornik samochodowy). W projekcie te oznaczenia są stosowane niejednoznacznie.

Mając na uwadze powyższe, w szczególności zakres koniecznych zmian oraz zakres zagadnień bezpośrednio związanych z wprowadzeniem tych zmian prosimy Państwa o powtórne przeanalizowanie złożonej przez nas wcześniej propozycji polegającej na wydłużeniu *vacatio legis* dla radioodbiorników samochodowych. W naszej opinii dałoby to możliwość spokojnego i rzeczowego przedyskutowania docelowych wymagań technicznych dla radia cyfrowego w samochodach, z jednoczesnym uwzględnieniem interesów wszystkich zainteresowanych podmiotów i pozwalającym na szeroką popularyzację radia DAB+ w Polsce.

Jednocześnie uprzejmie informujemy, że we wtorek 9 czerwca dostarczymy Państwu dodatkowo szczegółową analizę prawną dotyczącą zapisów rozporządzenia, która wskazuje na bardzo dużą złożoność wprowadzania poszczególnych funkcjonalności w pojazdach kategorii M.

Z poważaniem



Jakub Faryś – Prezes

Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego