**深 圳 市 地 方 标 准**

**征求意见汇总处理表**

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| 标准名称 | | 智能网联汽车自动泊车系统技术要求 | | | | |
| 序号 | 章条编号 | | 意见内容 | 提出单位 | 处理意见 | 备注 |
|  | 前言 | | 建议：修改为“自动驾驶功能在特定的设计运行条件下，能够代替驾驶员持续自动地执行全部动态驾驶任务。自动驾驶系统是激活系统处于车辆主要控制的系统。 ” 理由：文本不通，建议按照《智能网联汽车术语和定义》进行描述。 | 宝马 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 前言 | | 建议：修改为“包括在驾驶员没有恰当响应的情况下系统执行最小风险策略（MRM）的能力。 理由：用词更准确。 | 宝马 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 4 总体要求 | | 建议：修改为“制造商应证明第4章规定的符合性（尤其是对于附录B和附录C中未测试的内容），作为附录A 审核评估内容，并应通过附录B和附录C中的相关测试。” 理由：文本编辑错误，标准中无附录D。 | 宝马 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 4.12 | | 建议：修改为”ADS在激活状态下". 理由：文本编辑错误。 | 宝马 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 5动态驾驶任务执行 | | 建议：修改为“制造商应证明第5章规定的符合性（尤其是对于附录B和附录C未测试的内容），作为附录A审核评估内容，并应通过附录B和附录C中的相关测试。” 理由：文本编辑错误，标准中无附录D。 | 宝马 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 5.14 | | 建议：修改为“ADS应合理控制车辆的照明和信号装置，包括但不限于转向信号灯、危险警告信号。” 理由：参照《GBT智能网联汽车 自动驾驶系统通用技术要求》进行修改。 | 宝马 | 部分采纳 | 按照“通用技术要求”表述修改。 |
|  | 7.1.3.2 | | 建议：修改为“至少满足如下任一条件时，ADS才可退出：” 理由：用词更准确。参照《GBT智能网联汽车 自动驾驶系统通用技术要求》进行修改。 | 宝马 | 采纳 | 已修改 |
|  | A.5 | | 建议：补充“评估报告目录”。 理由：内容编辑错误，缺少相关内容。 | 宝马 | 不采纳 | 附录A已删除。 |
|  | B.12.2 | | 建议：补充“A.6自动驾驶系统信息文件表单”。 理由：内容编辑错误，缺少相关内容。 | 宝马 | 不采纳 | 附录A已删除。 |
|  | 标准正文 | | ADS系统的要求建议直接引用《01标准草案-智能网联汽车 自动驾驶系统技术要求》或删除。 | 上海集度 | 不采纳 | 地标项目组统一格式。 |
|  | 附录C 5.1.1c | | “标线车位”应与表1中的“车位线车位”统一叫法 | 上海集度 | 采纳 | 已修改 |
|  | 附录C 5.1.4.1 a） | | 考虑前后边界车辆左车身未对齐的情况，如何确定边缘线。其他空间车位同此建议。 | 上海集度 | 不采纳 | 有对齐方法。 |
|  | 附录C 5.3.1 c） | | 改为“禁止车辆停放标志”。 | 上海集度 | 不采纳 | 理解错误。 |
|  | 附录C 5.3和6.3.2和7.3~7.5 | | 障碍物中应包含120cm以下的儿童。 | 上海集度 | 采纳 | 根据最新国标执行。 |
|  | 附录C 7.3.4 | | 明确是儿童假人还是成人假人（另，建议全文统一假人名称，全文有“成人目标假人”、“成年假人”）。 | 上海集度 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 7.1 | | 针对II类系统：建议增加跨层坡道巡航能力试验。 | 小鹏 | 采纳 | 与最新国标保持一致。 |
|  | 前言 | | 将字体改为“宋体” | 深城交 | 采纳 | 已修改 |
|  | 7.3.6.2 | | 增加图1的题注 | 深城交 | 不采纳 | 原草案已有题注。 |
|  | A3.1 | | 将“形式批准机构”改为“型式批准机构”，删除“最新和” | 深城交 | 采纳 | 已修改 |
|  | A3.3 | | 删除“相关学科的” | 深城交 | 采纳 | 已修改 |
|  | A3.4 | | 将“自动车道保持系统”改为“自动驾驶系统” | 深城交 | 采纳 | 已修改 |
|  | 全文布局 | | 标准题目叫自动泊车，标准内容都是围绕ADS来提要求，有点跑偏 | 百度 | 采纳 | 修改为“自动泊车系统”。 |
|  | 附录C | | 附录C不能包括范围，规范性文件，术语和定义 | 百度 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 范围 | | 在标准的范围中增加“外部连接安全要求，通信通道安全要求，软件升级安全要求，数据代码安全要求” | 百度 | 不采纳 | 草案未找到修改意见所指内容。 |
|  | 附录A | | 建议删除 右上角 DB4403/T 138—2021 | 百度 | 不采纳 | 附录A已删除。 |
|  | 4.19 | | 修改为：ADS应不存在由于功能异常表现引起的危害而导致的不合理风险，应符合附录A。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 4.20 | | 修改为：ADS应不存在由预期功能不足引起的危害而导致的不合理的风险，应符合附录A。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 6.1.2 | | ADS在激活状态下，系统应通过以下a)或b)方式进行驾驶员在位监测，并在满足条件时，ADS应按照6.2发出介入请求： a) 驾驶员不在驾驶位超过1 s； b) 驾驶员未系安全带。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 正文6.1.3 | | 只针对巡航阶段进行驾驶员状态监测，删除泊入泊出阶段的驾驶员执行DDT能力监测要求 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 正文6.1.3.6 | | 删除对于泊入泊出阶段的要求，仅对巡航阶段适用。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 正文6.2.4.2 | | 删除对于泊入泊出阶段的要求，仅对巡航阶段适用。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 7.2.2.1 | | 当驾驶员对转向控制的干预超过车辆制造商声明的为防止误用而设计的合理阈值时，车辆应执行驾驶员输入的横向控制。 注：上述合理阈值可随驾驶员注意力状态的不同而变化。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 7.2.3.1 | | 当驾驶员对制动控制的干预产生比ADS引起的减速度更大，或通过任何制动系统使车辆保持静止时，车辆应执行驾驶员输入的制动控制。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 7.2.3.2 | | 对于需要驾驶员执行接管的ADS，当驾驶员对制动或加速控制的干预超过为防止误用而设计的合理阈值时，ADS应具备合理的控制策略。 注：上述合理的控制策略如ADS退出，ADS发出介入请求或ADS执行MRM等。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 7.3.6.2 | | 介入请求的光学提示信号应直观和明确地提示驾驶员介入请求的响应方式，应至少包括表示手部和方向盘的基本构成要素。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 附录A | | 参照最新的《通用技术要求国标》附录A刷新本标准功能安全和预期功能安全附录；或工作组；或工作组讨论是否必须要求泊车系统的功能安全要求。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 附录C 4.2 | | 删除 | 华为 | 采纳 | 已修改 |
|  | 4.19 | | 修改为：ADS应不存在由于功能异常表现引起的危害而导致的不合理风险，应符合附录A。 | 华为 | 采纳 | 已修改 |