6.1接入层

建议如下修改：

1. 车载信息交互系统的接入层可支持向上层提供拥塞控制相关测量参数的能力。对于支持该能力的车载信息交互系统，~~应~~可基于YD/T xxx-xxxx《基于LTE的车联网无线通信技术 支持直连通信的车载终端设备技术要求》表A.1和表A.4向上层提供如下两种信息中的~~至少~~一种：

* 当前的CBR测量值；
* 当前满足CR limit要求的Max data rate建议值。

理由：在拥塞控制算法没有明确之前（虽然我们是建议将算法细节定义清楚的），拥塞控制可以基于CBR测量值或/和data rate，但不能排除也可以基于其他的测量值。

……

接入层数据发送应符合如下要求：

1. 当车载信息交互系统发送BSM消息时：

* 应采用广播发送方式。
* ~~至少~~应支持采用传输模式4进行数据发送。在发送BSM消息时，宜采用感知加半持续调度的资源选择方式。

理由：这里要求BSM应支持采用mode 4，如果有“至少”，意味着还必选需要支持其他模式，我们理解是不需要必选支持其他模式的，而是可以采用其他模式。所以，这个“至少”放在这里容易引起误解。去掉“至少”并不会限制使用其他模式。

* + 1. 拥塞控制与消息生成周期

我们同意奥迪的建议，需要将由于车辆的动态考虑进去，如速度、位移、转向等发生变化，如果这些变化发生但未及时生产消息，会对应用的性能和安全产生很大危害。举个极端的例子：如果车辆速度短期内发生很大变化，位置在100ms内发生了很大改变，但未到按周期生成消息的节点，这时候是需要生成一个消息，不然车辆可能已经到了发生交通事故的阶段，这对安全有很大的隐患。