



П Р И К А З

**об утверждении в качестве регламента по законодательной метрологии
(законодательной методики выполнения измерений)**

№ 34 от 18.03.2014

Мониторул Официал № 80-85/417 от 04.04.2014

* * *

Для обеспечения единства, законности и точности измерений в областях общественного интереса на территории Республики Молдова и во исполнение ст.2 п.(2), лит.d) и ст.13 п.(1) [Закона о метрологии № 647-XIII от 17 ноября 1995](#), с последующими изменениями и дополнениями, по ходатайству Национального института стандартизации и метрологии

ПРИКАЗЫВАЮ:

1. Утвердить в качестве регламента по законодательной метрологии – законодательной методики выполнения измерений PML 2-01:2014 “Национальная система по метрологии. Методика измерения нагрузок на оси и общей массы транспортных средств” (прилагается).

2. Управлению развития инфраструктуры качества:

- обеспечить размещение настоящей законодательной методики выполнения измерений на web-сайте Министерства экономики и опубликование в Официальном мониторе Республики Молдова;

- передать настоящий приказ Национальному институту метрологии (НИМ).

3. НИМ опубликовать информацию об утверждении законодательной методики выполнения измерений, упомянутой в п.1 настоящего приказа, в периодическом специализированном издании журнал “metrologie”.

4. Контроль исполнения настоящего приказа возложить на заместителя министра г-на Думитру ГОДОРОЖУ.

**ЗАМ. ПРЕМЬЕР-МИНИСТРА,
МИНИСТР ЭКОНОМИКИ**

Валериу ЛАЗЭР

Кишинэу, 18 марта 2014 г.

№ 34.

Национальная система по метрологии.

Методика измерения нагрузок на оси и общей массы транспортных средств.

1. Объект и область применения

Настоящая процедура по законодательной метрологии устанавливает методику измерения нагрузок на оси и общей массы транспортных средств путем статического взвешивания и взвешивания в движении и распространяется на все виды транспортных средств.

Результаты официальных измерений нагрузки на ось и общей массы транспортных средств (далее измерение массы перевозок), выполненных по данной методике по законодательной метрологии, используются с целью контроля за транспортными перевозками по дорогам общего пользования, масса которых превышает предельные значения, допустимые действующим законодательством, и при осуществлении операций с товарами и транспортными средствами, необходимых для таможенного оформления.

Применяемая единица измерений: килограмм (kg), тонна (t).

2. Нормативные ссылки

[Закон № 509/1995](#) об автомобильных дорогах;

[Таможенный кодекс Республики Молдова № 1149/2000](#);

[Постановление Правительства № 1118/2018](#) об утверждении Общего регламента по законодательной метрологии о порядке уполномочивания на осуществление поверки средств измерения и выполнение измерений в областях общественного интереса;

[Постановление Правительства № 267/2014](#) об утверждении Технического регламента о неавтоматических весоизмерительных приборах;

NML 2-16:2020 «Весоизмерительные приборы для взвешивания транспортных средств в движении. Технические и метрологические требования. Методика поверки»;

SM EN ISO/CEI 17020:2013 Оценка соответствия. Требования к работе различных типов органов, проводящих инспекции.

SM EN 45501:2015 Метрологические аспекты неавтоматических приборов для взвешивания.

[Пкт.2 в редакции [Приказа Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

3. Общие положения

3.1. Измерение массы перевозок имеет целью выполнение положений [Закона об автомобильных дорогах](#) в части соблюдения предельно допустимых нагрузок на оси и общей массы транспортных средств, проезжающих по дорогам общего пользования, и для выявления фактических значений выявленных перегрузов и [Таможенного кодекса](#) при осуществлении операций с товарами и транспортными средствами, необходимых для таможенного оформления.

3.2. Измерение массы перевозок осуществляется согласно действующему законодательству, применимому к данному виду деятельности, и настоящей процедуре по законодательной метрологии на постах контроля по дорогам общего пользования и в пунктах пересечения Государственной границы Республики Молдова.

3.3. Экономические агенты, заявившие об выполнении измерений массы перевозок, должны:

- быть уполномочены согласно [Постановлению Правительства № 1118/2018](#) для выполнения официальных измерений;

- подтвердить свою техническую компетентность путем аккредитации согласно SM EN ISO/CEI 17020.

[Пкт.3.3 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

3.4. Все измерения массы перевозок, включительно измерения с целью предварительного выявления транспортных средств с грузами, превышающими допустимые пределы, осуществляются с использованием средств измерений, которые соответствуют требованиям законодательных актов и эксплуатационной документации и положениям, установленным в настоящей процедуре.

3.5. В качестве средств измерений для измерения массы перевозок используются следующие электронные весы:

- при взвешивании в движении – стационарные весы для взвешивания нагрузки на ось класса точности 1В согласно NML 2-16:2020 или весы для взвешивания нагрузки на ось класса точности 2 согласно NML 2-16:2020;

- при статическом взвешивании – весы неавтоматического действия среднего класса точности согласно [Постановлению Правительства № 267/2014](#) и SM EN 45501:2015.

ПРИМЕЧАНИЕ.

1. Переносные весы неавтоматического действия, могут использоваться только для официальных измерений нагрузки на оси, а не для определения общей массы транспортного средства путем суммирования нагрузок на ось.

2. Для статического взвешивания общей массы транспортного средства используются весы неавтоматического действия или весы для статического взвешивания при полном опирании транспортного средства всеми колесами на грузоприемное устройство.

3. Допускается измерять общую массу движущихся транспортных средств, загруженных жидкими продуктами. Запрещается измерять осевые нагрузки движущихся транспортных средств, загруженных жидкими продуктами.

[Пкт.3.5 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

3.6. Весы, используемые для измерения массы перевозок, должны сопровождаться свидетельствами о поверке и быть доступны для демонстрации по запросу любого лица, подвергшегося этим измерениям.

3.7. Если результаты измерения массы перевозок превышают предел допустимой массы плюс установленные погрешности для конкретного типа оси и/или транспортного средства, то применяются санкции, установленные действующим законодательством. При измерении массы перевозок допускаются следующие погрешности:

а) при использовании стационарных весов:

для одиночной оси или оси в составе группы осей	+200 кг;
для двойной оси	+300 кг;
для тройной оси	+350 кг;
для общей массы автотранспортного средства	+350 кг;

б) при использовании переносных весов:

для одиночной оси или оси в составе группы осей	+200 кг;
для двойной оси	+300 кг;
для тройной оси	+350 кг.

ПРИМЕЧАНИЕ.

- При проведении измерений массы перевозок применяются допускаемые погрешности, установленные действующим законодательством в момент проведения измерений;

- В контексте данной процедуры стационарная установка весов предусматривает фундаментное исполнение грузоприемного устройства.

[Пкт.3.7 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

3.8. Для предварительной выборки транспортных средств с грузами, превышающими допустимый предел, могут быть применены автоматизированные системы взвешивания и регистрации транспортных средств в движении. Погрешность предварительных взвешиваний не должна превышать при измерении следующие пределы:

- для нагрузки на ось(группу осей) транспортного средства:
- двусосного автотранспортного средства на рессорной подвеске $\pm 8\%$;
- для других типов транспортных средств $\pm 16\%$;
- для общей массы транспортного средства $\pm 10\%$.

3.9. К выполнению измерений массы перевозок допускаются лица, ознакомленные с настоящей процедурой, которые располагают необходимой квалификацией для корректного использования весов, применяемых при осуществлении таких измерений.

4. Условия установки, окружающей среды и алгоритм действий.

4.1. Для обеспечения точности измерений массы перевозок должны соблюдаться условия по установке, специфицированные в 4.1.1–4.1.8 настоящей процедуры.

4.1.1 Весы должны устанавливаться в зонах, предназначенных для выполнения измерений, которые бы соответствовали следующим условиям:

- подъездные пути должны быть устроены на выровненном участке дороги с устойчивым к нагрузкам и гладким покрытием до и после места установки грузоприемного устройства;
- протяженность подъездных путей с обеих сторон должна быть оптимальной для расположения в этой зоне всеми колесами транспортного средства максимальной длины;
- зона контакта грузоприемного устройства должна быть в одном уровне с покрытием подъездных путей с горизонтальным отклонением не более ± 3 мм (обязательно при взвешивании в движении);

ПРИМЕЧАНИЕ. Для выравнивая грузоприемных устройств переносных весов с поверхностью подъездных путей разрешается использовать пандусы со слепыми платформами, которые должны маркироваться таким образом, чтобы обеспечить их легкое и корректное позиционирование, а центральная линия (продольная) зоны взвешивания должна быть промаркирована.

- подъездные пути по всей длине должны иметь достаточную ширину и быть шире в поперечном направлении минимум на 300 мм от каждого бокового края грузоприемного устройства;

- допустимые продольные и поперечные отклонения подъездных путей, в том числе и для обеспечения дренажа должны быть не более 1% (обязательно для переносных весов);

- для достижения необходимых уровней точности весов шероховатость подъездных путей до и после грузоприемного устройства должна быть на протяжении 8 м в пределах

допуска ± 3 мм от средней горизонтальной плоскости, более 8 м в пределах допуска ± 6 мм от средней горизонтальной плоскости (обязательно при взвешивании в движении).

4.1.2 Для весов со стационарной установкой необходимо обеспечить:

- защиту против механических повреждений кабеля от грузоприемного устройства до электронного измерительного устройства;
- дренаж скоплений атмосферных осадков из приемка, в котором установлено грузоприемное устройство.

4.1.3 В зимний период поверхность зоны, предназначенной для проведения измерений, должна быть очищена от снега и наледи.

4.1.4 Зона взвешивания должна быть оснащена специальными сигнальными знаками, промаркирована и отделена соответствующим образом от зоны интенсивного дорожного движения таким образом, чтобы исключить создание дорожно-транспортных происшествий во время взвешивания:

- знак предельно допустимой скорости движения транспортного средства в ходе взвешивания;
- знак направления движения транспортного средства, которое взвешивается;
- ограждения или выделенные полосы для обеспечения правильного расположения колес транспортного средства на грузоприемном устройстве, максимально приближенного к центрально-симметричному положению.

4.1.5 Если изготовитель весов установил в эксплуатационной документации и другие условия монтажа или ограничения, то они должны быть соблюдены.

4.1.6 Автоматические системы взвешивания и регистрации транспортных средств в движении монтируются и вводятся в эксплуатацию согласно условиям, установленным в технической документации изготовителя.

4.1.7 Измерение массы перевозок осуществляется в следующих условиях окружающей среды:

- температура окружающей среды – в пределах рабочего диапазона весов;
- относительная влажность воздуха – от 30% до 85%;
- атмосферное давление – от 84 до 106,6 кПа (от 640 до 800 мм Нг);
- отсутствие атмосферных осадков.

ПРИМЕЧАНИЕ. Допускается выполнение измерений в других условиях окружающей среды, если изготовитель гарантирует корректную работу весов в этих условиях.

[Пкт.4.1.7 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

4.1.8 Весы подготавливаются к использованию и поддерживаются в рабочем состоянии согласно порядку, установленному в эксплуатационной документации.

4.1.9 Требования к горизонтальности, плоскостности, твердости и устойчивости во времени зон взвешивания должны быть проверены до первого использования и впоследствии с интервалом времени, не превышающим 12 месяцев.

4.2. Измерение массы перевозок осуществляется по следующему алгоритму:

- предварительное выявление транспортных средств с массой, которая превышает допустимые пределы (визуальное выявление или по данным автоматизированной системы взвешивания и регистрации транспортных средств в движении);
- измерение нагрузок на оси транспортного средства в режиме статического взвешивания /в движении и измерение общей массы транспортного средства в режиме статического взвешивания /в движении при измерении без расцепки;
- контрольное взвешивание (в случае если водитель транспортного средства не согласен с полученными результатами);
- определение значения перегруза и расчет размера вноса за превышение допустимых пределов нагрузки на оси и/или общей массы транспортного средства.

5. Осуществление измерений массы перевозок

5.1. Описание принципа измерения массы перевозок

Принцип измерения основан на эффекте уравнивания нагрузки от каждого колеса или оси транспортного средства упругой механической силой тензометрических датчиков, встроенных в грузоприемное устройство весов, и преобразовании этой силы сначала в

аналоговый, а затем в цифровой электрический сигнал, с последующей индикацией декодированного результата измерения на дисплее электронного устройства весов.

Измерения массы перевозок производятся путем прямого считывания результатов взвешивания с дисплея электронного устройства и/или весового чека.

5.2. Определение нагрузки на ось транспортного средства в режиме статического взвешивания

5.2.1 Зона взвешивания должна соответствовать требованиям 4.1. Для переносных весов неавтоматического действия до начала измерений необходимо проверить согласно эксплуатационной документации правильность установки грузоприемных устройств на поверхности зоны взвешивания. На подъездных путях и на грузоприемном устройстве не должно быть лишних предметов.

5.2.2 Весы неавтоматического действия независимо от способа установки включаются и приводятся в рабочий режим с соблюдением указаний эксплуатационной документации. Лицо, осуществляющее измерения массы перевозок, вводит в память электронного устройства весов госномерной знак транспортного средства и количество осей.

5.2.3 Взвешивание нагрузки возможно только после стабилизации нулевых показаний. В весах с неавтоматическим действием показания могут быть приведены к нулю нажатием соответствующей клавиши. После стабилизации нулевых показаний лицо, осуществляющее измерения массы перевозок, командует заезд транспортного средства на грузоприемное устройство с установленной скоростью. После заезда транспортного средства на грузоприемное устройство должна проверяться правильность расположения колес на грузоприемном устройстве. Для обеспечения точности измерений колеса на грузоприемном устройстве необходимо расположить максимально приближенно к центрально-симметричному положению. Во время взвешивания двигатель рекомендуется заглушить.

5.2.4 Значение нагрузки на ось (кг) афишируется на дисплее электронного устройства весов. Результаты могут быть прочитаны или распечатаны только после их стабилизации.

5.2.5 Максимальную абсолютную погрешность измерения нагрузки на ось при статическом взвешивании принимают равной предельно допустимой погрешности весов неавтоматического действия для соответствующего диапазона взвешивания. Приведенную относительную погрешность вычисляют по формуле:

$$\delta = \pm \frac{100 \Delta_{os}}{M_{os}} \quad (1)$$

где:

Δ_{os} – значение допустимой погрешности весов в соответствующем диапазоне взвешивания, кг;

M_{os} – суммарное значение нагрузки на ось, считанное с дисплея электронного устройства или весового чека, кг.

5.2.6 Действия по 5.2.1 повторяются для каждого случая установки, действия по 5.2.2 повторяются при каждом включении весов неавтоматического действия и/или для каждого транспортного средства, действия по 5.2.3–5.2.5 повторяются для каждой оси транспортного средства.

ПРИМЕР.

Измерения нагрузок на оси комбинированного трехосного транспортного средства в статическом режиме с использованием весов неавтоматического действия, с ценой деления d 5 кг, с ценой поверочного деления e 5 кг.

Результаты измерения взяты из чека о взвешивании

Ось № 1:

Платформа 1: 2530 кг;

Платформа 2: 2625 кг;

Итого по оси 1: 5155 кг;

Ось № 2:

Платформа 1: 1625 кг;

Платформа 2: 1630 кг;

Итого по оси 2: 3255 кг

Ось № 3:

Платформа 1: 1190 кг;

Платформа 2: 1025 кг;

Итого по оси 3: 2215 кг

Предельно допустимая погрешность весов неавтоматического действия в эксплуатации:

- в диапазоне взвешивания от 100 кг до 2,5 т включительно составляет 10 кг;

- в диапазоне взвешивания от 2,5 т до 10,0 т составляет 20 кг.

Максимальные относительные погрешности измерения для каждой оси определяют по формуле 1:

$$\delta_1 = \pm \frac{100 \cdot 20}{5155} = \pm 0,38\%$$
$$\delta_2 = \pm \frac{100 \cdot 20}{3255} = \pm 0,61\%$$
$$\delta_2 = \pm \frac{100 \cdot 10}{2215} = \pm 0,45\%$$

5.3. Измерения нагрузки на ось транспортного средства в движении.

5.3.1 Зона взвешивания должна соответствовать требованиям 4.1. На подъездных путях и грузоприемном устройстве не должно быть лишних предметов.

5.3.2 Весы для взвешивания нагрузки на ось включаются и приводятся в рабочий режим с соблюдением указаний эксплуатационной документации. Лицо, осуществляющее измерения массы перевозок, вводит госномерной знак транспортного средства и количество осей в память электронного устройства весов, если не предусмотрен автоматизированный режим. В случае, когда транспортное средство регистрируется автоматически, должна быть обеспечена его корректная идентификация. При взвешивании должна соблюдаться скорость движения транспортного средства, установленная в документах по эксплуатации на весы.

5.3.3 Измерение нагрузки на ось транспортного средства в движении осуществляется путем прямого считывания результатов взвешивания с дисплея электронного устройства весов или с весового чека после взвешивания всех осей.

5.3.4 При осуществлении измерений с использованием весов, изготовленных согласно NML 2-16:2020, максимальная относительная погрешность измерения нагрузки на ось принимается равной предельно допустимому отклонению от исправленного среднего значения нагрузки на одиночную ось или группу осей транспортного средства согласно таблицы 3 NML 2-16:2020.

[Пкт.5.3.4 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

5.3.5 При осуществлении измерений с использованием весов для взвешивания нагрузки на ось поверенных средств согласно NML 2-16:2020 максимальная относительная погрешность измерения нагрузки на ось или группу осей транспортного средства принимается равной предельно допустимой погрешности весов для взвешивания нагрузки на ось, установленной в таблице 2 и таблице 3 NML 2-16:2020.

[Пкт.5.3.5 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

5.3.6 Действия по 5.3.1 повторяются для каждого случая установки, действия по 5.3.2 повторяются при каждом включении весов для взвешивания нагрузки на ось и/или для каждого транспортного средства, действия по 5.3.3–5.3.5 повторяются после завершения каждого взвешивания.

ПРИМЕР.

Измерения нагрузки на ось № 1 автотранспортного средства в движении проводились с использованием весов для взвешивания нагрузки на ось, цена деления d 20 кг.

Результаты взвешивания оси № 1 транспортного средства, считанные с дисплея электронного устройства

Ось 1: 4340 кг

Максимальная погрешность измерения весов для взвешивания нагрузки на ось в диапазоне взвешивания от 1 т до 5,25 т (35% от Max) составляет $\pm 1\%$ от 5,25 т, значение, приведенное в килограммах: ± 80 кг, что не превышает допустимую погрешность измерения массы нагрузки на одиночную ось согласно 3.7 скалярного значения 100 кг.

5.4. Измерение полной массы транспортного средства при взвешивании в движении без расцепки.

5.4.1 Общая масса транспортного средства определяется путем автоматического суммирования нагрузок на ось (группу осей) транспортного средства в ходе проведения измерений по 5.3 и считывается непосредственно с дисплея-индикатора весов для взвешивания нагрузки на ось или весового чека после завершения взвешивания.

5.4.2 При проведении измерений с использованием весов для взвешивания нагрузки на ось, изготовленных согласно из NML 2-16:2020, максимальная относительная погрешность измерения полной массы принимается равной максимально допустимой погрешности для полной массы транспортного средства по таблице 4 из NML 2-16:2020.

[Пкт.5.4.2 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

5.4.3 При взвешивании с использованием весов для взвешивания нагрузки на ось, поверяемых согласно из NML 2-16:2020, максимальная относительная погрешность измерения полной массы транспортного средства определяется по формуле 2.

$$\delta = \pm \frac{100}{M_{\text{total}}} \cdot \sum_{i=1}^n \Delta M_{\text{max}} \quad (2)$$

где:

- ΔM_{max} – погрешность измерения нагрузки на одну ось, определенная по таблице 2 из NML 2-16:2020 и приведенная в кг;

M_{total} – полная масса транспортного средства, кг;

- n – количество осей автомобиля или автопоезда.

ПРИМЕР.

Измерение полной массы комбинированного транспортного средства, состоящего из трехосного автомобиля, сцепленного с двусосным прицепом, проводилось с использованием весов для взвешивания нагрузки на ось, цена деления d 20 кг.

Результаты измерений, считанные с дисплея электронного устройства после завершения взвешивания:

Ось 1 (одиночная)	3560 кг
Ось-тандем 2 (сдвоенная)	4320 + 4980 = 9300 кг
Ось-тандем 3 (сдвоенная)	7160 + 6040 = 13200 кг
Общее количество осей	5
Полная масса транспортного средства	26060 кг

Максимальная погрешность измерения нагрузки на ось определяется по таблице 2 из NML 2-16:2020 и приводится в кг:

Ось 1	± 60 кг
Первая ось тандема 2	± 60 кг
Вторая ось тандема 2	± 60 кг
Первая ось тандема 3	± 80 кг
Вторая ось тандема 3	± 80 кг

Значения максимальной погрешности для конкретных значений нагрузки на ось округляется до ближайшего большего значения, кратного дискретности весов для взвешивания нагрузки на ось d .

Максимальная относительная погрешность измерения полной массы транспортного средства в движении без расцепки вычисляется по формуле 2

$$\delta = \pm \frac{100}{26060} \cdot (3 \cdot 60 + 2 \cdot 80) \approx \pm 1,5\%$$

Допускаемая погрешность для полной массы транспортного средства согласно 3.7 составляет +500 кг.

Максимальная относительная погрешность измерения полной массы, приведенная в килограммах, составляет ± 400 кг, что не превышает допускаемое скалярное значение допустимой погрешности по 3.7.

[Пкт.5.4.3 изменен [Приказом Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

5.5. Определение перегруза при перевозках по дорогам общего пользования грузов, превышающих предельно допустимые значения.

5.5.1 Масса общего перегруза в (кг) или (т) определяется как разность измеренной полной массы транспортного средства и установленного действующим законодательством значения полной допустимой массы для конкретного типа транспортного средства.

5.5.2 Значение перегруза в (кг) или (т) на ось транспортного средства определяется как разность измеренной нагрузки на ось и установленной действующим законодательством допустимой предельной нагрузки для оси конкретного типа в составе конкретного типа транспортного средства.

5.6. Контрольные взвешивания

5.6.1 Контрольные взвешивания осуществляются в случае несогласия водителя с результатами, полученными при измерении массы перевозок. При контрольном взвешивании определяется фактическое отклонение нагрузки на ось или полной массы транспортного средства измеренных в движении от действительного значения нагрузки и полной массы транспортного средства.

5.6.2 Действительные значения нагрузки на ось или полной массы транспортного средства определяются путем статического взвешивания на весах неавтоматического действия или весах для статического взвешивания.

5.6.3 Для контрольных взвешиваний должны использоваться легализованные весы, погрешность которых не превышает 1/3 погрешности весов, использованных при проведении измерений массы транспортного средства (далее весы для контрольного взвешивания).

5.6.4 Относительная погрешность определения фактического отклонения нагрузки на ось или полной массы транспортного средства, измеренной в движении, от действительного значения нагрузки и полной массы транспортного средства вычисляется по формуле:

$$\delta_c = \pm \frac{100}{S} \sqrt{\Delta_m^2 + \Delta_s^2}$$

где:

S – действительное значение нагрузки на ось «j» или общей массы транспортного средства, кг;

Δ_m – погрешность измерения нагрузки на ось или общей массы транспортного средства в движении, кг;

Δ_s – погрешность измерения нагрузки на ось или общей массы транспортного средства с использованием весов для контрольного взвешивания, кг.

5.6.5 Отклонение между измеренными значениями нагрузок на оси и/или общей измеренной массы транспортного средства и значениями нагрузок на оси и/или общей массы, определенными при контрольном взвешивании, не должно превышать:

1) $\pm 1\%$ при контрольном измерении, выполняемом с теми же весами в движении;

2) $\pm 2\%$ при контрольном измерении, выполняемом с другими весами в движении;

3) $\pm 1\%$ при контрольном измерении, выполняемом с помощью весов для статического взвешивания.

[Пкт.5.6.5 в редакции [Приказа Министерства экономики N 70 от 12.07.2022](#), в силу 22.07.2022]

5.6.6 Если осуществлялось контрольное взвешивание, расчет значения перегруза транспортного средства производится по результатам контрольного взвешивания.

6. Оформление результатов измерений

6.1. Официальным документом, представляющим результаты измерений нагрузок на оси и общей массы транспортного средства, является весовой чек, который должен содержать, как минимум, следующую информацию:

- регистрационный номер;
- дату и время проведения измерения;
- госномерной знак автотранспортного средства;
- заводской номер весов, использованных для официальных измерений;
- число осей;
- нагрузки на оси автотранспортного средства в кг;
- общая масса автотранспортного средства в кг.

6.2. В случае выявления перегруза транспортного средства результаты измерений и расчета общего перегруза и перегруза по осям транспортного средства в обязательном порядке вносятся в протокол измерений, который должен содержать, как минимум, следующую информацию:

- регистрационный номер протокола измерений;
- дату и время проведения измерения;
- место, где осуществлялось измерение;
- наименование экономического агента, проводившего измерение (адрес, контактные данные);

- данные о весах, использованных в официальных измерениях (тип/модель, класс точности, заводской номер, свидетельство о метрологической поверке и дата последней поверки);

- госномерной знак транспортного средства, подвергнутого измерениям;
- количество и типы осей;
- нагрузка на каждую ось транспортного средства в кг, значение перегруза на ось в кг (т);
- общая масса транспортного средства в кг, значение общего перегруза в кг (т);
- имя, фамилия, подпись лица, осуществившего измерение;
- имя, фамилия, подпись водителя.

6.3. Значения относительных погрешностей округляют до ближайшего значения из ряда 0,1; 0,2; 0,3; 0,4; 0,5; 0,6; 0,8; 1; 1,5; 2; 2,5; 3; 3,5 и т.д.

6.4. При расчетах значений перегруза в тонах сохраняют не менее трех значащих цифр после десятичной точки для уменьшения погрешности округления.