



# 中华人民共和国国家计量技术规范

JJF ××××-202×

## 道路货运车辆超限不停车检测系统

Non-stop over-limit detection systems for road freight vehicles

(征求意见稿)

202×-××-××发布

202×-××-××实施

国家市场监督管理总局 发布



# 道路货运车辆超限 不停车检测系统

Calibration specification of  
non-stop over-limit detection  
systems for road freight vehicles

JJF ××××—202×

**归口单位：**全国公路专用计量器具计量技术委员会

**主要起草单位：**交通运输部公路科学研究所

**参加起草单位：**中国计量科学研究院

北京市计量检测科学研究院

本规范委托全国公路专用计量器具计量技术委员会负责解释

本规范主要起草人：

参加起草人：

# 目 录

引言.....	II
1 范围.....	1
2 引用文件.....	1
3 术语和计量单位.....	1
4 概述.....	3
5 计量特性.....	4
6 校准条件.....	5
7 校准项目和校准方法.....	5
8 校准结果.....	10
9 复校时间间隔.....	10
附录 A 道路货运车辆超限不停车检测系统校准记录表样式.....	11
附录 B 道路货运车辆超限不停车检测系统校准证书样式.....	13
参考文献.....	15

# 引 言

JJF 1071-2010《国家计量校准规范编写规则》、JJF 1001-2011《通用计量术语及定义》、JJF1059.1-2012《测量不确定度评定与表示》共同构成支撑本规范制定工作的基础性系列规范。

本规范为首次制定。

# 道路货运车辆超限不停车检测系统

## 1 范围

本规范适用于在用道路货运车辆超限不停车检测系统的校准。

## 2 引用文件

本规范引用下列文件：

GB 1589 汽车、挂车及铰接列车外廓尺寸、轴荷及质量限值

GB 38900 机动车安全技术检验项目和方法

GB/T 21296.1 动态公路车辆自动衡器 第1部分：通用技术规范

GB/T 28649 机动车号牌自动识别系统

JJG 539 数字指示秤检定规程

凡是注日期的引用文件，仅注日期的版本适用于本规范；凡是不注日期的引用文件，其最新版本（包括所有的修改单）适用于本规范。

## 3 术语和计量单位

JJF 1001 界定的及下列术语和定义适用于本规范。

### 3.1

**道路货运车辆超限不停车检测系统 non-stop over-limit detection systems for road freight vehicles**

在不停车状态下快速检测货运车辆的车货总尺寸、总质量、车辆轴载荷、轴型、行驶速度等技术参数，并在一定置信度条件下快速筛查超限车辆的专用软硬件集成系统，本规范中简称超限检测系统。

### 3.2

**车货总尺寸 total size of vehicle and cargo**

载货车辆总体的外廓尺寸，在长、宽、高方向上分别由车货总长度、车货总宽度和车货总高度来表示。

### 3.3

**车货总质量 total mass of vehicle and cargo**

包括车辆所有部件、装载货物和司乘人员在内的总质量。

### 3.4

**车辆轴载荷 vehicle axle load**

车辆一个轴上所有车轮轮胎载荷的总和。

### 3.5

**轴间距 axle spacing**

称量时，相邻两轴前轴轮胎触地中心线与后轴轮胎触地中心线之间的距离。

注：触地中心线是指与行车方向垂直，且通过由轮胎受压接触地面形成的矩形区域中心的直线。

[GB/T 21296.1-2020，定义 3.3.9]

## 3.6

**总跨距 wheelbase**

称量时，车辆或其部分连续轴组合的最前轴轮胎触地中心线与最后轴轮胎触地中心线之间的距离。

[GB/T 21296.1-2020，定义 3.3.10]

## 3.7

**参考车辆 reference vehicle**

可用于超限检测系统校准试验的，已知车货总重量、车辆轴载荷、车货总尺寸、轴间距、总跨距等约定真值的公路货运车辆。

## 3.8

**动态称量重复性 repeatability of weighing in motion**

在重复性测量条件下，对同一参考车辆进行连续多次称量所得结果的一致性。根据 GB/T 21296.1-2020，动态称量重复性采用测量结果最大值和最小值的差值，即极差来表示。为便于比较，本规范采用相对于参考质量的百分比形式表示。

## 3.9

**机动车号牌 vehicle license plate (VLP)**

按照机动车管理机关要求在机动车规定位置悬挂的号码牌，简称号牌。本规程中也简称车牌。

## 3.10

**有效号牌 valid VLP**

被检测机动车的号牌完整、清晰、安装规范，且无遮挡、无严重污损（人眼可辨识）。

[GB/T 28649-2012，定义 3.4]

## 3.11

**车牌识别准确率 accuracy rate of VLP recognition**

统计时间内，系统识别出的号牌字符与机动车号牌实际字符一致的机动车数

量，与实际通过的具有有效号牌的机动车总数量的比值。

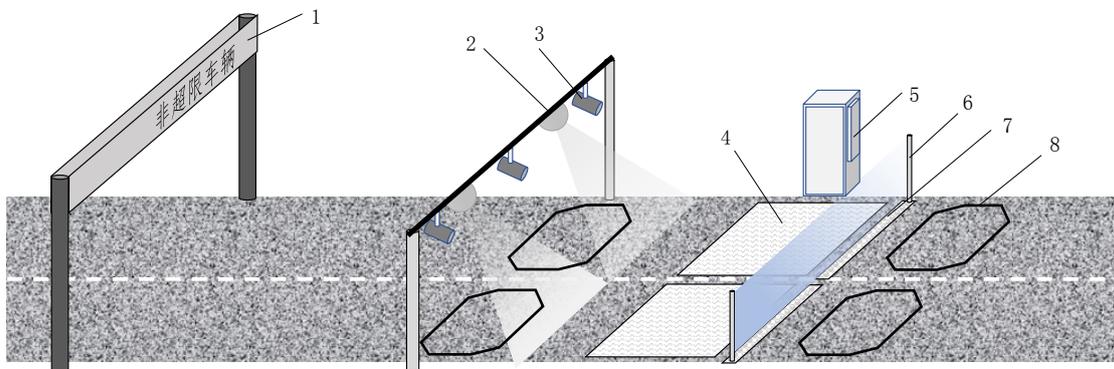
### 3.12

#### 车牌颜色识别准确率 accuracy rate of VLP color recognition

统计时间内，系统识别出的号牌颜色与机动车号牌实际颜色一致的机动车数量，与实际通过的具有有效号牌的机动车总数量的比值。

## 4 概述

超限检测系统通常由车牌识别及抓拍子系统、车货尺寸检测子系统、车货称重子系统、车辆轴型检测子系统、车速检测子系统、信息发布子系统，以及用于实现分车、诱导和数据存储等功能的设备构成，其示意图如图 1。



说明：

- |                |               |
|----------------|---------------|
| 1——信息发布子系统；    | 5——控制柜；       |
| 2——车货尺寸检测子系统；  | 6——分车器；       |
| 3——车牌识别及抓拍子系统； | 7——车辆轴型检测子系统； |
| 4——车货称重子系统；    | 8——车速检测子系统。   |

图 1 检测系统示意图

超限检测系统工作流程：当货运车辆通过检测区域时，车牌识别及抓拍子系统识别车牌信息并进行图像抓拍；同时，车货尺寸检测子系统、车货称重子系统、车辆轴型检测子系统、车速检测子系统分别对车货总尺寸、车货总质量、车辆轴载荷、轴型、行驶速度等参数进行检测，并按 GB 1589 或相关行业管理要求做出判断和筛查；信息发布子系统对上述信息进行发布，并给出引导建议。

超限检测系统根据用户使用需求可由不同子系统构成，结合现场交通条件，可在不同的车辆运行状况下使用。本规范按超限检测系统的适用的行车速度将其分为两类：I 类系统主要用于检测 40km/h 以下的货运车辆；II 类系统主要用于检测 40km/h 以上的货运车辆。

## 5 计量特性

### 5.1 车货称重子系统

车货称重子系统的主要计量性能要求见表 1。

表1 车货称重子计量性能要求

测量参数		I 类	II 类
动态称重误差	车货总质量	MPE: $\pm 5.0\%$	MPE: $\pm 7.0\%$
	车辆轴载荷	MPE: $\pm 4.0\%$	MPE: $\pm 8.0\%$
动态称重重复性	车货总质量	$\leq 5.0\%$	$\leq 7.0\%$
	车辆轴载荷	$\leq 4.0\%$	$\leq 8.0\%$

注：表中，与车货总质量相关的百分比以参考车辆车货总质量的约定真值为计算基准，与车辆轴载荷相关的百分比以参考车辆轴载荷的约定真值为计算基准。

### 5.2 车货尺寸检测子系统

车货尺寸检测子系统的计量性能要求见表 2。

表2 车货尺寸检测子系统的计量性能要求

测量参数	测量范围 (mm)	测量误差 (mm)	
		I 类	II 类
车货总长度误差	3200~5000	$\pm 100$	$\pm 150$
	5000~26000	$\pm 2.0\% L$	$\pm 3.0\% L$
车货总宽度误差	1100~3300	$\pm 100$	$\pm 150$
车货总高度误差	1400~5200	$\pm 100$	$\pm 150$

注：表中  $L$  为校准中所用参考车辆的总长度，单位：mm。

### 5.3 车速检测子系统

车速测量误差要求如下：

- a) I 类超限检测系统车速测量 MPE:  $\pm 3\text{km/h}$ ;
- b) II 类超限检测系统车速测量 MPE:  $\pm 5\text{km/h}$ 。

### 5.4 车辆轴型检测子系统

车辆轴距、总跨距和轴型检测的计量性能要求如下：

- a) 轴间距和总跨距 MPE:  $\pm 0.15\text{m}$ ;
- b) 轴型识别准确率：不低于 99.5%。

### 5.5 车牌识别及抓拍子系统

车牌识别准确率要求如下：

- a) 车辆号牌识别准确率：白天不低于 95%，夜间不低于 90%；
- b) 车辆号牌颜色识别准确率：白天不低于 95%，夜间不低于 90%。

注：上述计量特性不作为合格与否的判定依据。

## 6 校准条件

### 6.1 环境条件

- a) 环境温度： $-10^{\circ}\text{C}\sim 40^{\circ}\text{C}$ ；
- b) 相对温度：不大于 85% RH。

### 6.2 测量标准及其他设备

对超限检测系统进行校准时，可选用表中所列仪器、设备。

表 1 校准用设备一览表

序号	仪器、设备名称	技术要求	用途
1	砝码或配重块	质量稳定，且可保证试验过程中重心不发生变化，总重不少于 40t，最小调节量不大于 50kg	装载于参考车辆上，用于调整车货总质量和车辆轴载荷。
2	参考车辆	含 2 轴刚性载货汽车 1 台、5 轴或 6 轴铰接列车 1 台，符合 GB 1589 要求	超限检测系统校准中，提供车货总质量、车辆轴载荷、车货尺寸的参考值，并辅助开展其他现场试验。
3	控制衡器	具备静态称重功能的电子汽车衡，满足 JJG 539 中 III 级要求	称量确定参考车辆的车货总质量、车辆轴载荷等约定真值。
4	钢卷尺	2 级，测量范围：0m~50m	车辆外廓尺寸测量、速度试验时的距离测量等
5	标尺、铅垂、水平尺	符合 GB 38900 使用要求	用于车辆外廓尺寸的辅助测量
6	光电触发计时装置	光电开关的感应距离 $\geq 1000\text{mm}$ ，响应时间 $\leq 5\text{ms}$ ，计时分辨力 $\leq 1\text{ms}$	用于车辆速度测量误差校准时的计时控制
7	汽车轴型识别参考系统	可形成供轴型判别的完整车辆底盘图像	车辆轴型检测子系统的计量性能的图像记录

## 7 校准项目和校准方法

### 7.1 外观及铭牌

通过设备现场目测检查。

### 7.2 动态称重误差

超限检测系统动态称重误差校准采用装载砝码或配重块的 2 轴刚性载货车和 5 轴以上铰接列车作为参考车辆。其中，2 轴刚性参考车辆用于车辆轴载荷校

准，5 轴以上参考车辆用于车货总质量校准。试验步骤如下：

- a) 采用控制衡器按 GB/T 21296.1-2020 第 10.4.3.5 节方法确定 5 轴以上参考车辆的车货总质量的约定真值，记为  $W_{w,0}$ ；
- b) 采用控制衡器按 GB/T 21296.1-2020 第 10.4.3.6 节方法确定 2 轴刚性参考车辆的轴载荷约定真值，记为  $W_{s,0}$ ；
- c) 在保证行驶安全的前提下，两参考车辆分别以 60km/h（或现场最大安全车速）通过动态称重设备，分别记录超限检测系统对车货总质量和车辆轴载荷的测量结果  $W_{w,i}$  和  $W_{s,i}$ ；
- d) 重复 c) 的试验过程 3 次，按下式计算车货总质量和车辆轴载荷的动态称重误差：

$$\delta_w = \frac{\bar{W}_w - W_{w,0}}{W_{w,0}} \times 100\% \quad (1)$$

$$\delta_s = \frac{\bar{W}_s - W_{s,0}}{W_{s,0}} \times 100\% \quad (2)$$

式中，

$\delta_w$  ——车货总质量的动态称重误差；

$\delta_s$  ——车辆轴载荷的动态称重误差；

$\bar{W}_w$  ——车货总质量的动态称重平均值， $\bar{W}_w = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 W_{w,i}$ ，单位与  $W_{w,0}$  一致；

$\bar{W}_s$  ——车辆轴载荷的动态称重平均值， $\bar{W}_s = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 W_{s,i}$ ，单位与  $W_{s,0}$  一致。

### 7.3 动态称重重复性

试验条件和试验步骤同 7.2 a)~d)，按下式计算车货总质量和车辆轴载荷的重复性：

$$RSD_w = \frac{\max(W_{w,i}) - \min(W_{w,i})}{\bar{W}_w} \times 100\% \quad (3)$$

$$RSD_s = \frac{\max(W_{s,i}) - \min(W_{s,i})}{\bar{W}_s} \times 100\% \quad (4)$$

式中，

$RSD_w$  ——车货总质量动态称重重复性，%；

$RSD_s$  ——车辆轴载荷动态称重重复性，%；

$\max(W_{w,i})$  ——3 次车货总质量称量结果的最大值，kg；

$\min(W_{w,i})$ ——3 次车货总质量称量结果的最小值, kg;

$\max(W_{s,i})$ ——3 次车辆轴载荷称量结果的最大值, kg;

$\min(W_{s,i})$ ——3 次车辆轴载荷称量结果的最小值, kg.

#### 7.4 车货总尺寸测量误差

超限检测系统车货总尺寸测量误差的校准采用 5 轴以上参考车辆作为试验车辆, 试验步骤如下:

- a) 采用 GB 38900 的方法测量车辆长、宽、高, 分别记为  $L_{t,0}$ 、 $L_{w,0}$ 、 $L_{h,0}$ ;
- b) 在保证安全的前提下, 试验车辆以稳定的车速行驶通过检测区域, 其中, 校准 I 类系统时以 30km/h (或现场最大安全车速) 行驶, 校准 II 类系统时以 60km/h (或现场最大安全车速) 行驶, 记录试验车辆的长、宽、高的实测结果  $L_{t,i}$ 、 $L_{w,i}$ 、 $L_{h,i}$ ;
- c) 重复 b) 的试验过程 3 次, 按式 (5) 计算试验车辆的长、宽、高的测量结果;

$$\bar{L}_l = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 L_{t,i}, \quad \bar{L}_w = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 L_{w,i}, \quad \bar{L}_h = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 L_{h,i} \quad (5)$$

式中:

$\bar{L}_l$ ——试验车辆长度测量结果, m;

$\bar{L}_w$ ——试验车辆宽度测量结果, m;

$\bar{L}_h$ ——试验车辆高度测量结果, m.

- d) 按式 (6) 计算长、宽、高测量误差。

$$\Delta_l = \bar{L}_l - L_{t,0}, \quad \Delta_w = \bar{L}_w - L_{w,0}, \quad \Delta_h = \bar{L}_h - L_{h,0} \quad (6)$$

式中:

$\Delta_l$ ——试验车辆长度测量误差, m;

$\Delta_w$ ——试验车辆宽度测量误差, m;

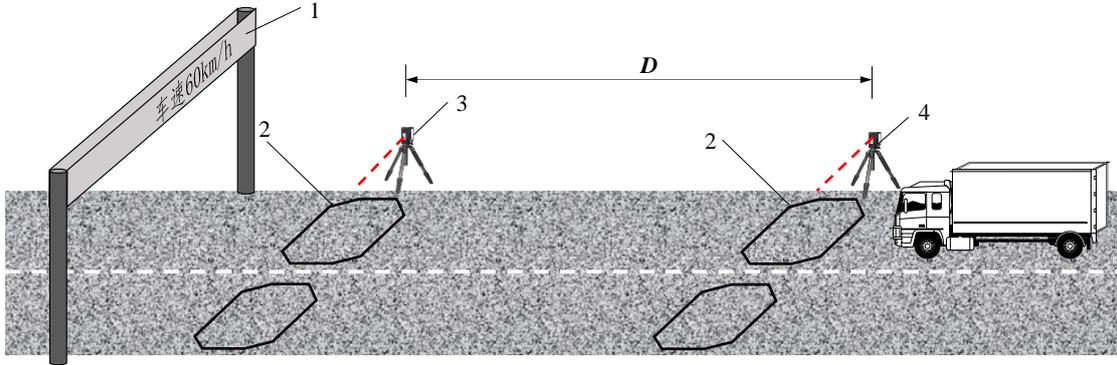
$\Delta_h$ ——试验车辆高度测量误差, m.

#### 7.5 车速测量误差

超限检测系统车速测量误差的校准采用现场测速比较的方式进行校准, 试验步骤如下:

- a) 在测试路段两侧沿车辆行驶平行方向用钢卷尺量取距离  $D$ , 按图 2 方式布置两套光电开关搭建光电触发计时装置, 使光电投射方向与试验车辆

行驶方向垂直， $D$ 的设置与待校准系统的测速区间长度一致，未明确测速区间长度时，可设置 $D=10\text{m}$ ；



说明：

- |             |              |
|-------------|--------------|
| 1——信息发布子系统； | 3——光电开关（终点）； |
| 2——测速传感器；   | 4——光电开关（起点）。 |

图 2 光电触发计时装置布置

b) 现场车辆以正常行驶速度通过测试区域，车辆测速仪显示速度测量结果  $v_i$ ，同时光电触发计时装置记录车辆通过距离  $D$  的时间  $\Delta t_i$ ；

c) 重复 b) 的步骤 3 次，按式 (7) 计算速度测量误差。

$$\Delta v = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 \left( v_i - \frac{3600D}{\Delta t_i} \right) \quad (7)$$

式中：

$v_i$ ——车辆检测器第  $i$  次测速结果，km/h；

$\Delta t_i$ ——试验车辆第  $i$  次通过距离  $D$  的时长，ms；

$\Delta v$ ——车速测量误差，km/h。

## 7.6 车辆轴间距和总跨距测量误差

车辆轴间距和总跨距测量误差的校准，采用 5 轴以上参考车辆。试验步骤如下：

- 采用钢卷尺测量参考车辆的轴间距和总跨距，分别记为  $D_{s,0}$  和  $D_{r,0}$ ，测量结果的最小单位不大于 0.01m；
- 在保证安全的前提下，试验车辆以稳定的车速行驶通过检测区域，其中，校准 I 类系统时以 30km/h（或现场最大安全车速）行驶，校准 II 类系统时以 60km/h（或现场最大安全车速）行驶，记录试验车辆的轴间距和总跨距实测结果  $D_{s,i}$  和  $D_{r,i}$ ；

- c) 重复 b) 的试验过程 3 次, 按式 (8) 计算试验车辆的轴间距和总跨距的测量结果;

$$\bar{D}_S = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 D_{S,i}, \quad \bar{D}_T = \frac{1}{3} \sum_{i=1}^3 D_{T,i} \quad (8)$$

式中:

$\bar{D}_S$  —— 参考车辆轴间距测量结果, m;

$\bar{D}_T$  —— 参考车辆总跨距测量结果, m.

- d) 按式 (9) 计算轴间距和总跨距的测量误差。

$$\Delta_S = \bar{D}_S - D_{S,0}, \quad \Delta_T = \bar{D}_T - D_{T,0} \quad (9)$$

式中:

$\Delta_S$  —— 参考车辆轴间距测量误差, m;

$\Delta_T$  —— 参考车辆总跨距测量误差, m.

## 7.7 车辆轴型识别准确率

车辆轴型识别准确率通过图像记录和识别结果与车辆轴型检测子系统的比较分析进行校准。试验步骤如下:

- 特定工况下, 在被校准的车辆轴型检测子系统的工作区域内布置汽车轴型识别参考系统, 实现试验过程的全程图像记录;
- 由被校准系统连续记录不少于 200 辆通行车辆的轴型数据, 包括轴数、驱动轴数 (如适用)、轮胎数 (如适用);
- 通过汽车轴型识别参考系统的图像记录, 分析车辆轴型数据, 结果完全一致的为识别准确;
- 按公式 (10) 计算车辆轴型识别准确率。

$$R_{SR} = \frac{N_{SR}}{N_{VP}} \times 100\% \quad (10)$$

式中:

$R_{SR}$  —— 车辆轴型识别准确率, %;

$N_{SR}$  —— 车辆轴型识别准确的车辆数量, 辆;

$N_{VP}$  —— 连续通过检测区域的车辆总数, 辆。

## 7.8 车牌识别准确率

车牌识别准确率通过图像记录与车牌识别结果的比较分析进行校准。试验步骤如下:

- a) 记录校准试验的开始时间（以秒为单位）；
- b) 车辆识别子系统连续抓拍通行车辆的车身图像（含车牌），并对应保存车牌颜色、车牌号码、识别时间等结果；
- c) 采用其他录像系统同步对测试道路进行全景与各个车道近景录像，其录像数据作为人工统计的基本数据；
- d) 以连续的 24h 为一个试验周期，达到 24h 后即停止试验；
- e) 提取试验数据，从 0~24h 每小时时间段内连续提取前 30 条数据，根据时间段整理成白天数据和夜晚数据两部分；
- f) 按公式（11）计算车辆号牌识别准确率；

$$R_{LPR} = \frac{N_{LPR}}{N_{VLP}} \times 100\% \quad (11)$$

式中：

$R_{LPR}$  ——车辆号牌识别准确率，%；

$N_{LPR}$  ——车辆号牌识别准确的车辆数量，辆；

$N_{VLP}$  ——特定试验工况（白天或夜晚）下车牌有效的机动车数量，辆。

- g) 按公式（12）计算车辆号牌颜色识别准确率。

$$R_{LPCR} = \frac{N_{LPCR}}{N_{VLP}} \times 100\% \quad (12)$$

式中：

$R_{LPCR}$  ——车辆号牌颜色识别准确率，%；

$N_{LPCR}$  ——车辆号牌颜色识别准确的车辆数量，辆；

$N_{VLP}$  ——特定试验工况（白天或夜晚）下车牌有效的机动车数量，辆。

## 8 校准结果

### 8.1 校准记录

道路货运车辆超限不停车检测系统的校准记录应信息齐全、内容完整，校准记录式样见附录 A。

### 8.2 校准证书

道路货运车辆超限不停车检测系统的校准结果以校准证书的形式表达，校准证书包含的信息及内页式样见附录 B。

## 9 复校时间间隔

道路货运车辆超限不停车检测系统的复校时间间隔建议为 6 个月。

## 附录 A

## 道路货运车辆超限不停车检测系统校准记录表样式

表 A.1 道路货运车辆超限不停车检测系统校准记录表

记录编号：

第×页 共×页

计量器具名称				样品编号				
型号/规格				出厂编号				
制造单位				校准依据				
校准时间				校准地点				
校准前器具情况				校准后器具情况				
环境条件		温度：_____； 湿度：_____； 其它：____/____						
校准所用的主要计量器具								
名称		测量范围		不确定度或准确度等级或最大允许误差		证书编号	证书有效期至	
序号	校准项目			校准结果				
1	通用技术要求							
2	动态称重误差	车货总质量 /t	$W_{w,0}$	$W_{w,1}$	$W_{w,2}$	$W_{w,3}$	$\bar{W}_w$	$\delta_w$
		车辆轴载荷 /t	$W_{s,0}$	$W_{s,1}$	$W_{s,2}$	$W_{s,3}$	$\bar{W}_s$	$\delta_s$
3	动态称重重复性	车货总质量 /t	$W_{w,1}$	$W_{w,2}$	$W_{w,3}$	$\bar{W}_w$	极差	$RSD_w$
		车辆轴载荷 /t	$W_{s,1}$	$W_{s,2}$	$W_{s,3}$	$\bar{W}_s$	极差	$RSD_s$
4	车货总尺寸	车货总长度 /mm	$L_{l,0}$	$L_{l,1}$	$L_{l,2}$	$L_{l,3}$	$\bar{L}_l$	$\Delta_l$
		车货总宽度 /mm	$L_{w,0}$	$L_{w,1}$	$L_{w,2}$	$L_{w,3}$	$\bar{L}_w$	$\Delta_w$
		车货总高度 /mm	$L_{h,0}$	$L_{h,1}$	$L_{h,2}$	$L_{h,3}$	$\bar{L}_h$	$\Delta_h$

表 A.1 道路货运车辆超限不停车检测系统校准记录表（续）

记录编号：

第×页 共×页

序号	校准项目	校准结果							
		5	车速测量误差	$D$ / m	$v_1$ / km/h	$v_2$ / km/h	$v_3$ / km/h	$\Delta t_1$ / ms	$\Delta t_2$ / ms
6	车辆轴间距和总跨距 测量误差	轴间距 / cm	$D_{S,0}$	$D_{S,1}$	$D_{S,2}$	$D_{S,3}$	$\bar{D}_S$	$\Delta_S = \bar{D}_S - D_{S,0}$	
		总跨距 / cm	$D_{T,0}$	$D_{T,1}$	$D_{T,2}$	$D_{T,3}$	$\bar{D}_S$	$\Delta_T = \bar{D}_T - D_{T,0}$	
7	车辆轴型识别准确率	依适用范围	轴数	驱动轴数	轮胎数	$N_{SR}$	$N_{VP}$	$R_{SR}$	
		<input type="checkbox"/> 适用	<input type="checkbox"/> 适用	<input type="checkbox"/> 适用					
8	车牌识别准确率	白天	$N_{VLP}$	$N_{LPR}$	$R_{LPR}$	$N_{LPCR}$	$R_{LPCR}$		
		夜间	$N_{VLP}$	$N_{LPR}$	$R_{LPR}$	$N_{LPCR}$	$R_{LPCR}$		

校准人员：\_\_\_\_\_ 核验人员：\_\_\_\_\_ 时间：\_\_\_\_\_

## 附录 B

### 道路货运车辆超限不停车检测系统校准证书样式

#### B.1 校准证书信息

道路货运车辆超限不停车检测系统校准证书应至少包括以下信息：

- a) 标题：“校准证书”；
- b) 校准实验室名称和地址；
- c) 进行校准的地点；
- d) 证书编号、页码及总页数；
- e) 委托单位的名称和地址；
- f) 被校准仪器的信息；
- g) 进行校准的日期；
- h) 校准所依据的技术规范名称和代号；
- i) 所用测量标准或主要设备的名称、编号、主要技术参数及溯源证书有效期；
- j) 校准时的环境条件；
- k) 校准报告批准人的签名或识别；
- l) 校准结果仅对校准对象有效的声明；
- m) 未经校准实验室书面批准，不得部分复制校准证书的声明；
- n) 如可获得，任何调整或修理前后的结果；
- o) 相关时，与要求或规范的符合性声明；
- p) 已与客户达成协议时，给出复校时间间隔的建议。

## B.2 道路货运车辆超限不停车检测系统校准结果内页式样

表 B.1 道路货运车辆超限不停车检测系统校准结果

记录编号：

第×页 共×页

序号	校准项目		校准结果
1	通用技术要求		
2	动态称重误差	车货总质量 /t	
		车辆轴载荷 /t	
3	动态称重重复性	车货总质量 /t	
		车辆轴载荷 /t	
4	车货总尺寸	车货总长度 /mm	
		车货总宽度 /mm	
		车货总高度 /mm	
5	车速测量误差		
6	车辆轴间距和总跨距测量误差	轴间距 /cm	
		总跨距 /cm	
7	车辆轴型识别准确率		
8	车牌识别准确率	白天	
		夜间	

## 参考文献

- [1] JJG 907—2006 动态公路车辆自动衡器检定规程.
- [2] JJG (交通) 005—2021 汽车轴重动态检测仪.
- [3] JTG ××× 超限运输车辆行驶公路管理系统技术规范.