



ПОЛЕЗНЫЕ НОВОСТИ

Сегодня в выпуске:

ДАЙДЖЕСТ

Шесть законодательных новелл, ставшие обязательной с 1 января.....стр. 2

Япония собрала новый «санкционный пакет».....стр. 3

В РФ с 1 января вводят правила недискриминационного доступа к ж/д инфраструктурестр. 4

Минтранс намерен отменить льготные коэффициенты "Платона" к 2028 году.....стр. 5

с 1 марта 2025 года за регистрацию во ФГИС декларации о соответствии будет взиматься плата.....стр. 6

КОПИЛКА ЗНАНИЙ

Что такое фура.....стр. 7



ДАЙДЖЕСТ

Шесть законодательных новелл, ставшие обязательной с 1 января

Общее ОСАГО, рост утильсбора и штрафов за нарушение ПДД, увеличение пошлин при импорте авто и др. изменения

С 1 января 2025 года транспортно-логистические компании ждет целый ряд важных законодательных изменений.

Во-первых, с 1 января размер суточных, необлагаемых НДФЛ, при осуществлении международных перевозок вырос с 2,5 тыс. до 3,5 тыс. рублей. Для поездок же внутри страны лимит остался прежним. Минфин отклонил предложение о повышении размера суточных до 1 500 рублей. Официальная причина – опасения, что такая мера приведет к уменьшению размера выплат страхового обеспечения работников: пенсий, пособий по временной нетрудоспособности и прочих.

Вместе с тем гендиректор «Лорри» Олег Хаустов ранее пояснял, что расчеты ФНС по командировочным расходам проводились еще в 2008 году, что неактуально в нынешних реалиях. Даже по самым скромным подсчетам, за последние годы расходы выросли в 3 раза, поэтому, по мнению эксперта, адекватный лимит суточных для поездок по РФ – это не менее 2 000 рублей в день.

Во-вторых, с 1 января штрафы за большинство нарушений ПДД выросли в 1,5 раза, за повторную езду без ОСАГО – в 6 раз, а за движение на грузовиках там, где это запрещено – в 10 раз. Поправки закреплены в федеральном законе №490 (ист.). Так, наказание за непристегнутый ремень безопасности увеличится до 1500 рублей вместо 1000 рублей. За выезд на встречную полосу будет ждать наказание в размере 7500 рублей, а не 5000 рублей, как сейчас. Штраф за превышение допустимой массы транспортного средства (ТС) или нагрузки на ось составит от 120 до 150 тыс. рублей для ИП, от 375 до 600 тыс. рублей для компаний.

Тот же закон предусматривает уменьшение скидки за оперативную оплату штрафа до 25%. При этом льготный период увеличится до 30 дней. Сейчас штраф можно оплатить со скидкой 50% в течение 20 календарных дней. Также будет увеличен штраф за повторное нарушение закона об ОСАГО до 3-5 тыс. рублей. В настоящее время сумма штрафа составляет 800 рублей.

[Продолжение статьи](#)



Япония собрала новый «санкционный пакет»

Новые экспортные ограничения вступят в силу с 23 января 2025 года

Правительство Японии приняло решение в рамках антироссийских мер ввести санкции против 11 физических лиц, 51 юридического лица и 3 банков из России, а также 31 организации из третьих стран. Кроме того, в РФ запрещен экспорт используемого в промышленности капсаицина и 335 видов товаров, в том числе деталей для спецтехники, малолитражных мотоциклов и инструментов, сообщают «ТАСС» и «РИА Новости».

Среди физлиц под рестрикциями оказались генеральный директор «Алросы» Павел Маринычев, первый замгендиректора госкорпорации «Ростех» Владимир Артяков, глава «ПСВ Технологии» Сергей Петров, вице-президент ЦМРБанка Дмитрий Никулин, гендиректор логистической компании Novelco Григорий Григорьев, глава «Электромашин» Игорь Афанасьев, гендиректор «Тесткомплекта» Руслан Булатов, глава Завода им. В. А. Дегтярева Андрей Казазаев, руководитель Нижегородского машиностроительного завода Василий Шупранов, названный владельцем «Рафорта» Рафаэль Газарян, названный владельцем «Технологии» Алексей Буднев.

В санкционный список попали такие компании, как Московский институт теплотехники, НПО машиностроения, Алексинский химкомбинат, КБ «Турбина», Всероссийский научно-исследовательский Институт радиотехники, Межгосударственная акционерная корпорация «Вымпел», Марийский машиностроительный завод, входящее в концерн «Алмаз-Антей» предприятие «Гранит», Климовский специализированный патронный завод, Казанский и Тамбовский пороховые заводы, Институт радионавигации и времени и другие.

Также в отношении российских компаний (22 единицы) ввели экспортные ограничения. К примеру, в список внесли ООО «Новелко», ООО «Резонит», АО «Протон», ОАО Концерн «Созвездие», Ленинградские лазерные системы, ФГУП «НПП Гамма», «НВС Технологии», ФГУП 27 ЦНИИ, «Институт химической защиты», ООО «ЦИТИ» и прочие.

Экспортные ограничения коснулись и 335 наименований товаров, включая двигатели и запчасти для специальных транспортных средств, малые мотоциклы, звуковую аппаратуру, программы CAD. Меры вступят в силу 23 января 2025 года. Среди банков в немилости Японии оказались ЦМРБанк (TsMRBank), АО «РФК-Банк» и АО «Тимер Банк». Ограничения начнут действовать 9 февраля 2025 года, пишут «РИА Новости». Однако рестрикции коснулись не только России. Так, 18 компаний из Китая, 1 из ОАЭ, 1 из Казахстана, 2 из Киргизии, 1 из Таиланда и 8 из Турции подверглись ограничениям со стороны правительства Японии. Всего – 31 компания, а также один гражданин КНДР и грузинский MRB Bank. Причина давления на третьи страны – обход антироссийских санкций, а сами меры начнут действовать с 17 января 2025 года, пишут «РИА Новости» со ссылкой на пресс-релиз минторговли Японии. Напомним, что в декабре 2024 года послы Евросоюза (ЕС) согласовали 15-й пакет санкций против России. Ограничения коснутся российского теневого флота, а также 45 нефтяных танкеров, 50 человек и 30 компаний.

Источник



В РФ с 1 января вводят правила недискриминационного доступа к ж/д инфраструктуре

С 1 января 2025 года в России вводят правила недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре. Такое решение было принято правительством РФ, сообщил в интервью ТАСС глава Минтранса Роман Старовойт.

Таким образом, с вводом правил приоритетность вывоза нефтепродуктов и угля по железной дороге снижается с третьей очереди до шестой. По словам министра, окончательно структура грузов еще не утверждена. При этом объем вывоза угля в 2025 году будет не меньше, чем в 2024 году.

Правила недискриминационного доступа к железнодорожной инфраструктуре обеспечивают всем компаниям равный доступ к перевозкам.

Ранее РЖД повысили приоритетность поставок нефтепродуктов по железной дороге - в марте она была изменена с шестой на третью, это изменение действовало до сентября. При вступлении в силу правил недискриминационного доступа она вновь должна быть снижена до шестого уровня. В августе кабмин отложил до конца 2024 года вступление в силу правил.

Источник

An exhibition stand for the 'Platon' system. The stand is white with a blue top section featuring the word 'Платон' in large white letters. Below the name, there are images of a truck and a road. The stand is set up in a room with other exhibition materials visible in the background.

Платон

Минтранс намерен отменить льготные коэффициенты "Платона" к 2028 году

С 1 января 2025 года в России Льготный понижающий тарифный коэффициент госсистемы взимания платы с большегрузов за проезд по федеральным автодорогам "Платон", который применялся с 2017 года для адаптации бизнеса к работе системы, планируется постепенно отменить к 2028 году, что позволит обеспечить поступление в Федеральный дорожный фонд дополнительных 242,9 млрд руб. за 5 лет, сообщил Минтранс РФ.

Тариф госсистемы "Платон" с 1 февраля 2024 года был повышен на 21 копейку, или на 7,39% - с 2,84 руб./км до 3,05 руб./км. В середине июля Росавтодор известил перевозчиков о возможном размере следующей индексации, которая должна планомерно состояться с 1 февраля 2025 года. Прогнозировался рост тарифа на 16 копеек, или на 5,25%, - с нынешних 3,05 руб./км до 3,21 руб./км.

Соответствующий проект постановления правительства, подготовленный министерством, опубликован накануне для общественного обсуждения, оно продлится до 27 января. В пояснительной записке отмечается, что проект был подготовлен по итогам совещания у вице-преьера Марата Хуснуллина, которое состоялось в конце августа.

"Базовый тариф, установленный при запуске "Платона", составлял 3,73 руб./км. Для адаптации отрасли грузоперевозок к системе правительством изначально была установлена временная скидка к тарифу - понижающий коэффициент 0,51, который действует уже более 9 лет. В настоящее время предлагается поэтапно отказаться от практики использования скидки при расчете платы за проезд грузового транспорта по федеральным дорогам. Предполагается, что с 1 февраля 2026 года с учетом ежегодной индексации тарифа на уровень инфляции размер платы составит 5,1 руб./км", - говорится в сообщении Минтранса.

Полностью отказаться от использования понижающего коэффициента к тарифу "Платона" предлагается с 1 февраля 2028 года.

Соответствующие изменения, по оценке министерства, позволят за 5 лет обеспечить поступление в Федеральный дорожный фонд дополнительно в общей сложности 242,9 млрд руб., в том числе: в 2026 году - 24,6 млрд руб., в 2027 году - 28,2 млрд руб., в 2028 году - 58,2 млрд руб., в 2029 году - 63,4 млрд руб., в 2030 году - 68,6 млрд руб.

[Продолжение статьи](#)



национальная
система
аккредитации
инфраструктура
доверия



с 1 марта 2025 года за регистрацию во ФГИС декларации о соответствии будет взиматься плата

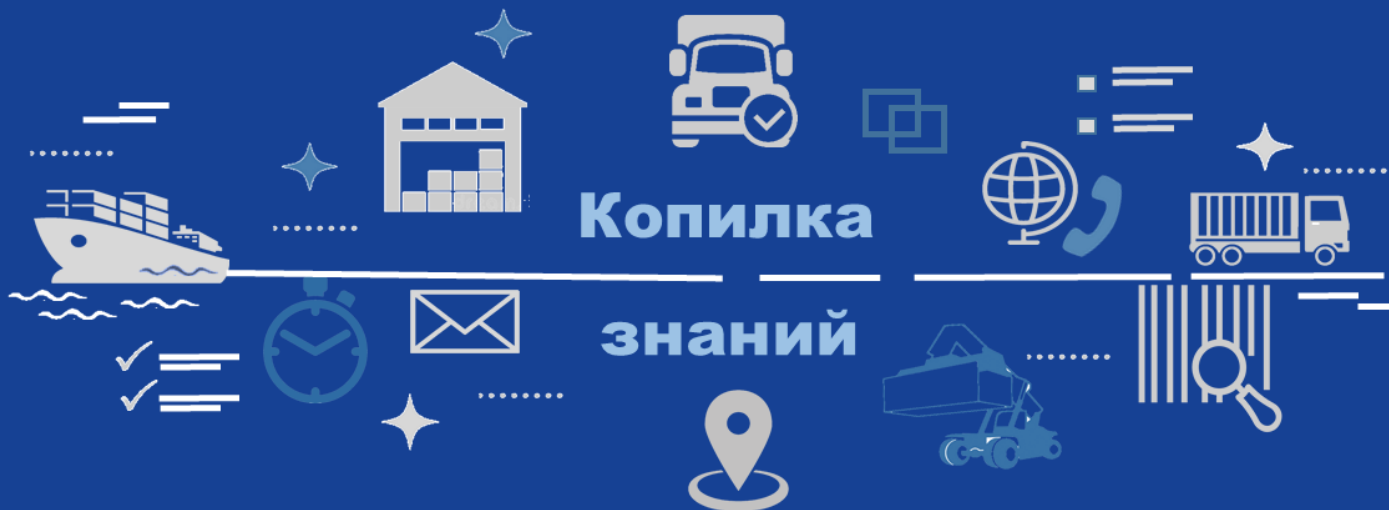
Согласно [приказу Минэкономразвития РФ от 14.11.2024 № 714](#), с 1 марта 2025 года за регистрацию во ФГИС декларации о соответствии будет взиматься плата в размере 1500 рублей, а за сертификат соответствия - 3000 рублей. Внесение изменений, замена ДС остаются бесплатными.

Предоплата за внесение данных во ФГИС будет производиться через отдельный ресурс: Федеральное автономное учреждение [«Национальный институт аккредитации»](#) (ФАУ НИА).

То есть с 1 марта 2025 года, чтобы зарегистрировать ДС и СС нужно будет:

- принять публичную оферту, которая будет размещена на сайте <https://niakk.ru/>. Формы и даже раздела пока нет;
- внести денежные средства в личный кабинет на ФАУ НИА. Отслеживать баланс и списания можно там же, оплата не возвращается;
- ФГИС убедится в наличии достаточной суммы на счету перед регистрацией ДС или СС;
- списание с баланса счета в ФАУ НИА произойдет в момент внесения записи о ДС или СС в реестр.

Оплата производится заявителем или органом по сертификации строго через банк по счёту, который формируется в личном кабинете ФАУ НИА. На сайте есть [раздел вопросов и ответов](#).



Что такое фура

По немецкой традиции, самые популярные, распространённые на дорогах Европы грузовики называют фурами или Еврофурами. Так в Германии 19 века называли большие грузовые фургоны на гужевой тяге.

Требования современной логистики и технические возможности производителей грузовых автомобилей породили невероятное количество модификаций и вариантов исполнения фур (или трейлеров - на американский манер), как универсального транспорта под любые задачи.

Сегодня, с технической точки зрения, фура представляет собой мощный седельный тягач с полуприцепом, одним или двумя прицепами (сцепка). Естественно, главным элементом фуры является тягач, от мощности которого, в конечном итоге, зависит грузоподъёмность фуры и способность перевозить (в составе сцепки или - на платформе) грузы весом до 200 тонн...



Классическая сцепка / автопоезд

Конструктивно и прицепы, и полуприцепы представляют собой стальную раму на колёсных осях с прикреплённым к ней кузовом или металлическим каркасом. Полуприцеп передней частью опирается на тягач, частично перенося на него часть веса, а прицеп несёт на своей раме и осях всю тяжесть перевозимого груза.

Классификация еврофур

При всём разнообразии, универсальные фуры конструктивно делятся на несколько типов:

Тентовые фуры

Самые распространённые в Европе и на территории Таможенного союза, тентовые фуры часто называют тентованными или Еврофурами. Из названия понятно, что на платформу и стальной каркас таких грузовиков (полуприцепов / прицепов) натягивается плотный, водонепроницаемый тент из ПВХ или прорезиненного брезента. Часто каркасом и тентом оснащаются бортовые фуры, что делает их более универсальными и удобными для загрузки.



Шторные фуры

Шторные фуры, как и тентовые, состоят из платформы и сварной (реже - сборной) рамы. Отличие составляют сдвигающаяся боковая стенка (штора) и жёсткие распашные задние ворота. Такая конструкция облегчает доступ к грузу и делает возможной боковую загрузку фуры.

Бортовые фуры

Бортовые фуры, не менее популярный, чем вышеописанные, вид грузового транспорта на российских дорогах состоят из платформы с жёстко закреплёнными или откидными бортами-ограничителями сзади и по бокам. Борты на таких прицепах и полуприцепах могут быть как неподвижными, так и откидными – для лучшего доступа.



Шторно-бортовые фуры

Шторно-бортовые совмещают свойства бортовых, шторных и тентовых фур. Раздвижные боковые стенки ускоряют процесс погрузки-разгрузки, жесткие борты фиксируют груз и предотвращают его сваливание на дорожных ухабах и в поворотах, а тент служит дополнительным креплением груза.



Самосвальные фуры

Самосвальные фуры, как и обычные бортовые, служат для перевозки сыпучих грузов, только дополнительно оборудованы механизмом наклона платформы для быстрой выгрузки. Встречаются модификации с наклоном в продольном (назад) или - боковом направлении

