

Логистика с 1 сентября 2026 года: главное по итогам разъяснений Минтранса и ФНС на 23.08.2026

До 1 сентября остается совсем немного времени. На рынке по-прежнему много вопросов, противоречивой информации и тревоги вокруг перехода на электронные перевозочные документы.

На прошедшей открытой сессии с участием представителей **Минтранса России, ФНС России и Ассоциации «Цифровой транспорт и логистика»** были даны важные разъяснения о том, как фактически будет проходить переход на новую систему.

Собрали главное, что необходимо понимать бизнесу на текущий момент.

1. Переход с 1 сентября 2026 года не отменяется и не переносится

С 1 сентября 2026 года в предусмотренных законодательством случаях перевозочные и экспедиторские документы должны оформляться в электронном виде.

Это касается участников транспортного процесса: грузоотправителей, перевозчиков, грузополучателей, экспедиторов и заказчиков услуг. Поэтому рассчитывать на перенос реформы не стоит.

При этом важно разделять две вещи:

обязанность работать по новым правилам возникает с 1 сентября 2026 года, но государство предусматривает период адаптации рынка.

2. До 1 марта 2027 года ожидается мягкий период дорожного контроля

Одно из наиболее важных разъяснений Минтранса касается первых шести месяцев после запуска обязательной модели. Было озвучено, что МВД и Ространснадзор готовят внутренние документы, предусматривающие до **1 марта 2027 года** период без применения штрафных мер на дороге за отсутствие электронного документа: предполагается ограничиваться устным замечанием.

Однако это **не отменяет обязанности оформлять документы в электронном виде с 1 сентября.**

Поэтому период с сентября 2026 года по март 2027 года следует воспринимать не как отсрочку реформы, а как время для адаптации, настройки систем и исправления возникающих ошибок.

3. Ошибка в форме документа не означает автоматического снятия расходов и НДС

Отдельный блок вопросов был адресован ФНС.

Одна из главных тревог бизнеса заключалась в следующем: что произойдет, если после 1 сентября транспортная накладная там, где требовался электронный формат, по ошибке будет оформлена на бумаге? ФНС пояснила, что с наступлением 1 сентября подход налогового контроля одновременно не меняется. Сам факт наличия бумажной

транспортной накладной вместо электронной **не означает автоматического признания сделки фиктивной и автоматического снятия расходов или налоговых вычетов.**

Налоговые органы будут, как и прежде, оценивать совокупность обстоятельств и документов, подтверждающих реальность хозяйственной операции.

То есть будут иметь значение:

- факт реальной перевозки;
- первичные и закрывающие документы;
- расчеты между сторонами;
- движение денежных средств;
- счета и иные документы;
- фактическое исполнение сделки.

При этом оформление документа с нарушением установленной формы может являться нарушением. Поэтому данное разъяснение ФНС нельзя воспринимать как разрешение продолжать работать на бумаге.

4. Массовых налоговых проверок каждой ЭТрН с 1 сентября не анонсировано

ФНС отдельно пояснила, что **1 сентября не является днем, когда налоговые органы одномоментно начнут проверять каждую перевозку и каждую ЭТрН.**

Работа налоговых органов отличается от дорожного транспортного контроля и осуществляется с временным лагом. Поэтому бизнесу важно не паниковать, а последовательно переходить на новую систему и исправлять возникающие на первом этапе ошибки.

5. Бумажные исключения существуют

Законодательством предусмотрены отдельные случаи, когда документы продолжают оформляться на бумаге. В ходе вебинара Минтранс ссылаясь на соответствующие нормативные акты и называл среди примеров:

- отдельные военные и специальные перевозки;
- перевозки на территориях с особым режимом;
- отдельные операции с иностранными участниками;
- отдельные перевозки физических лиц для личных и семейных нужд;
- отдельные случаи, связанные с объективным отсутствием связи на определенных территориях.

Поэтому нельзя применять одно универсальное правило ко всем перевозкам. Каждую конкретную ситуацию необходимо оценивать исходя из характера перевозки, участников сделки и действующих исключений.

6. Сбой государственной системы не должен останавливать перевозку

Это принципиально важный момент. Участник перевозки взаимодействует с ГИС ЭПД через оператора информационной системы электронных перевозочных документов. Если государственная система временно недоступна, это само по себе **не означает остановку**

перевозки. Документы могут продолжать формироваться в системе оператора, а после восстановления работы государственной системы оператор передаст накопленные сведения.

Таким образом, технический сбой ГИС ЭПД и невозможность оформить документ вообще – не одно и то же.

7. Отсутствие мобильного интернета не означает автоматический переход на бумагу

Еще одна распространенная ситуация – нестабильный или отсутствующий мобильный интернет. Само по себе отсутствие мобильной связи не дает автоматического права оформлять бумажные документы. Если у организации имеется другой доступ к сети, например, проводной интернет или Wi-Fi, – электронный документооборот должен продолжаться.

Исключения связаны прежде всего с объективным отсутствием связи на соответствующих территориях. Поэтому бизнесу необходимо заранее предусмотреть резервные варианты подключения и внутренний алгоритм действий при технических сбоях.

8. Электронный путевой лист не становится обязательным для всех с 1 сентября

Важно не смешивать разные виды документов.

Обязательный переход отдельных перевозочных документов в электронный формат **не означает, что абсолютно все путевые листы с 1 сентября должны стать электронными.** По разъяснению Минтранса, путевой лист в общем случае может продолжать оформляться в предусмотренном законодательством формате, в том числе на бумаге.

Поэтому:

обязательная ЭТрН и обязательный электронный путевой лист – не одно и то же.

9. Вес и грузоподъемность автомобиля сами по себе не определяют необходимость ЭТрН

Распространенное заблуждение – считать, что новые требования распространяются только на крупнотоннажный транспорт или автомобили свыше 3,5 тонн. Ключевым является не размер машины, а **характер самой перевозки и правоотношений между ее участниками.** Поэтому использование Газели или другого небольшого коммерческого транспорта само по себе не освобождает участников от оформления необходимых перевозочных документов.

10. Собственный груз на собственном автомобиле и коммерческая перевозка чужого груза – разные ситуации

При определении необходимости оформления документов необходимо понимать, какие отношения фактически существуют между сторонами. Если организация перемещает **собственный груз собственным транспортом,** ситуация отличается от случая, когда одна сторона оказывает другой услугу перевозки. Поэтому нельзя определять

необходимость ЭТрН только по факту движения автомобиля с грузом.

Необходимо определить:

кто является собственником груза, кто выполняет перевозку, существует ли договор перевозки и какие роли фактически выполняют участники.

11. Роуминг между операторами должен обеспечивать обмен документами

Участники одной перевозки могут пользоваться разными операторами ЭПД. Это не означает, что все стороны должны обязательно подключиться к одному оператору. Для электронных транспортных накладных механизм взаимодействия между операторами уже используется. Маршрутизация электронной транспортной накладной должна происходить автоматически, а задача доставки документа между участниками в значительной степени ложится на операторов информационных систем.

Если возникают проблемы с роумингом, в первую очередь необходимо обращаться к своему оператору.

12. С экспедиторскими документами рынок пока находится в процессе технической настройки

Для экспедиторов переход является отдельным большим блоком реформы. На момент проведения вебинара операторы продолжают тестировать ряд механизмов взаимодействия по электронным экспедиторским документам. Поэтому в первые месяцы после 1 сентября именно в этой части возможны дополнительные технические вопросы и доработки. Это необходимо учитывать компаниям, которые работают не только как перевозчики, но и как экспедиторы.

13. МЧД нужна для подтверждения полномочий подписанта

При электронном подписании документов необходимо учитывать полномочия конкретного лица, действующего от имени организации. Для этого используется в том числе машиночитаемая доверенность. При этом было отдельно разъяснено, что сама ГИС ЭПД не занимается проверкой полномочий подписанта по МЧД.

Участникам бизнеса необходимо самостоятельно корректно организовать полномочия сотрудников, которые будут подписывать электронные документы.

14. Предварительная стоимость перевозки и итоговая стоимость могут различаться

ФНС также прокомментировала ситуацию, когда первоначально в перевозочных документах указана одна стоимость услуги, а после выполнения перевозки итоговая сумма изменилась. Само по себе такое расхождение не означает нарушение. На текущем этапе ЭТрН не рассматривается как единственный окончательный финансовый документ, определяющий итоговую стоимость оказанной услуги. Для налогового учета существенное значение продолжают иметь документы, которыми стороны закрывают фактически оказанную услугу.

При существенных необъяснимых расхождениях у контролирующих органов, конечно,

могут возникнуть дополнительные вопросы.

15. Задача реформы значительно шире простой замены бумаги на электронный документ

Очень важно понимать саму логику происходящих изменений. Речь идет не просто о том, чтобы вместо бумажной транспортной накладной создать ее электронную копию. Государство последовательно движется к созданию **цифровой и прослеживаемой модели грузоперевозки**. В дальнейшем данные о перевозке должны позволять связывать между собой ее участников, транспорт, водителя, груз, маршрут и соответствующие документы.

Следующий этап – развитие государственной цифровой транспортно-логистической инфраструктуры и дальнейшая автоматизация обмена данными между бизнесом и государственными системами. ФНС также обозначила перспективу, при которой необходимые сведения о перевозках в будущем смогут поступать налоговым органам непосредственно из государственных информационных систем.

При этом было отдельно подчеркнуто: **это перспектива дальнейшего развития системы, а не изменение, которое одномоментно произойдет 1 сентября 2026 года.**

Что в итоге важно понимать бизнесу на 24 августа 2026 года

Первое. Переход с 1 сентября состоится. Рассчитывать на отмену или перенос реформы не стоит.

Второе. Это не означает, что 1 сентября вся логистика должна остановиться из-за первой технической ошибки.

Третье. Государственные органы понимают масштаб перехода и предусматривают период адаптации.

Четвертое. Мягкий контроль не означает отмену обязанности работать по новым правилам.

Пятое. Бумажная ТН вместо обязательной электронной сама по себе не означает автоматического снятия расходов и НДС, однако нарушение формы документа остается нарушением.

Шестое. Не каждая перевозка абсолютно одинакова. Необходимо учитывать участников, договорные отношения, вид перевозки и предусмотренные законом исключения.

Седьмое. Бизнесу необходимо уже сейчас подключиться к оператору ЭПД, определить роли участников, настроить электронные подписи и полномочия сотрудников, проверить взаимодействие с контрагентами и протестировать реальные сценарии перевозок.

Восьмое. Особенно важно заранее продумать нестандартные ситуации: отсутствие связи, технический сбой, изменение водителя или автомобиля, изменение стоимости, разные операторы у участников перевозки и другие отклонения от стандартного процесса.

Главный вывод

1 сентября 2026 года – не дата, когда российская логистика должна одномоментно стать идеальной. Это дата, с которой новая модель становится обязательной.

Первые месяцы фактически становятся периодом адаптации бизнеса, операторов и государственных систем. Поэтому сейчас главная задача участников рынка – не паниковать и не ждать очередного переноса, а **подключаться, тестировать, учиться работать по новым правилам и постепенно перестраивать свои процессы.**

Электронные перевозочные документы – только начало более масштабного изменения транспортной отрасли. Государство движется к цифровой прослеживаемости перевозок, и привычная модель работы рынка будет постепенно меняться.

Именно поэтому сегодня выигрывает не тот бизнес, у которого 1 сентября не возникнет ни одной ошибки, а тот, кто уже начал перестраиваться и способен быстро адаптироваться к новой системе.