



200 ответов на вопросы про ЭТрН

Практический справочник перевозчика: обязательный переход, путевой лист и медосмотр, операторы и роуминг, роли и подписи, водитель и QR-код, свои грузы, экспедитор, международные перевозки, учёт и налоги.

Что важно знать за 2 минуты

- **1 сентября 2026.** Общая дата обязательного электронного оформления; бумага остаётся только в установленных исключениях.
- **Оператор ИС ЭПД.** Компания не подключается к ГИС ЭПД напрямую — нужен оператор ИС ЭПД из реестра Минтранса. На 5 августа 2026 года в реестре 14 действующих операторов, 12 работают в продуктивном контуре.
- **Три основные стороны.** Грузоотправитель, перевозчик и грузополучатель; экспедитор участвует по фактической договорной роли.
- **Водителю не нужна КЭП.** Его действие подтверждается ПЭП или УНЭП «Госключа», затем подписывает перевозчик.
- **QR до выезда.** Код появляется после стартовых титулов Т1 и Т2. Открывайте его в приложении до выезда, пока есть связь: сохранённая картинка или распечатка — только страховка, прохождение проверки они не гарантируют. Смена водителя или машины требует обновить сведения и код.
- **Контроль.** Поручение об устных замечаниях до 1 марта 2027 года не отменяет переход с 1 сентября.

Матрица ролей

Роль	Действие	Подпись	Риск
Грузоотправитель	Создаёт и подписывает стартовые сведения	КЭП руководителя или ИП либо сотрудника с МЧД	Ошибка в грузе, адресе, стороне
Водитель	Подтверждает фактический приём, оставляет замечания	ПЭП или УНЭП «Госключа»	Чужая учётная запись, выезд без QR
Перевозчик	Подписывает приём и завершение перевозки	КЭП или допустимая УНЭП; сотруднику — полномочия	Нет дежурного подписанта
Грузополучатель	Фиксирует приём, расхождения или отказ	Подпись уполномоченного лица	Документ зависает без Титула 3
Экспедитор	Участвует по договору и фактическому владению грузом	По роли и полномочиям	Подписывает чужую роль «для удобства»

Пять вопросов перед выездом

1. Кто фактически предъявляет груз и кто фактически его принимает?
2. Кто является перевозчиком именно по этому договору и рейсу?
3. Все ли подписанты имеют личный доступ, подпись и полномочия?
4. Получен ли актуальный QR-код до выезда и сохранён ли резерв?
5. Что делать, если связь пропадёт или фактические данные не совпадут?

Содержание

- | | |
|--|---|
| 1. Главное об обязательном переходе — 15 вопросов | 7. Ошибки, изменения и нештатные ситуации — 22 вопроса |
| 2. Путевой лист, медосмотр и журналы — 4 вопроса | 8. Свои грузы, самовывоз и работа с поставщиками — 19 вопросов |
| 3. Операторы ИС ЭПД, программы и роуминг — 10 вопросов | 9. Экспедитор, субподряд и аренда транспорта — 14 вопросов |
| 4. Кто создаёт и подписывает: роли в перевозке — 29 вопросов | 10. Международные, специальные и многоэтапные перевозки — 26 вопросов |
| 5. Подписи, МЧД и полномочия — 20 вопросов | 11. Учёт, налоги, стоимость и доказательства — 12 вопросов |
| 6. Водитель в рейсе: приложение, QR и связь — 29 вопросов | |

1. Главное об обязательном переходе

1 Что такое ЭТрН простыми словами?

ЭТрН — это транспортная накладная в электронном формате.

Она подтверждает заключение и исполнение договора перевозки груза так же, как бумажная транспортная накладная, но создаётся, подписывается и передаётся через информационную систему оператора ИС ЭПД и ГИС ЭПД.

2 С какой даты ЭТрН становится обязательной?

С 1 сентября 2026 года перевозочные документы, перечисленные в законе, должны оформляться электронно, кроме прямо установленных случаев бумажного оформления. Для автомобильной перевозки это прежде всего транспортная накладная и заказ (заявка).

Читать дальше: [Электронная транспортная накладная с 1 сентября 2026: как перейти без штрафов](#)

3 С чего начать ИП с небольшим количеством автомобилей, если нет 1С?

Обязательно ли устанавливать такую программу?

1С для работы с ЭТрН не обязательна. ФНС прямо указывает несколько вариантов работы с ЭПД: веб-версия оператора, мобильное приложение, модуль для 1С/SAP или интеграция через API. Поэтому небольшому ИП совершенно не обязательно сначала внедрять бухгалтерскую или транспортную систему.

Самый простой путь для ИП с несколькими автомобилями:

- проверить КЭП ИП
- выбрать аккредитованного оператора ИС ЭПД
- открыть его веб-сервис или мобильное приложение
- подключить водителей
- провести одну тестовую перевозку целиком — T1 → T2 → T3 → T4.

ФНС прямо рекомендует сначала проанализировать процессы, выбрать оператора, проверить подписи, предоставить доступ сотрудникам и протестировать один маршрут.

Государство не ранжирует операторов по удобству. Для малого перевозчика практический критерий другой: Можно ли создать и подписать ЭТрН без 1С, работать со смартфона, подключить водителя и обмениваться документами с контрагентами другого оператора?

4 Открыто новое предприятие, имеем пять машин. С чего начать, чтобы правильно построить работу в новых условиях?

Начинать нужно не с выбора 1С и не с регистрации в государственной системе. Сначала надо понять, как именно компания участвует в перевозках: является только перевозчиком, сама выступает грузоотправителем или получателем, привлекает сторонний транспорт либо оказывает ещё и экспедиторские услуги.

Если компания оказывает услуги перевозки по договорам с грузоотправителями, с 1 сентября 2026 года транспортная накладная, а также заказы и заявки на автомобильную перевозку по общему правилу должны оформляться электронно. Бумажные документы сохраняются только в специальных случаях, установленных Минтрансом. Федеральный закон № 140-ФЗ, разъяснения Минтранса от 20 июля 2026 года, приказ Минтранса № 262.

Для компании с пятью машинами можно порекомендовать следующий порядок.

Шаг 1. Описать свои перевозки

Нужно выписать:

- кто обычно заказывает перевозку
- кто является грузоотправителем и грузополучателем
- есть ли договор об организации перевозок и заявки к нему
- кто у перевозчика принимает груз
- кто подписывает документы после выгрузки
- используются свои или наёмные водители
- выполняет ли компания функции экспедитора.

Это важно, потому что состав участников и порядок подписания ЭТрН определяются не названием компании в заявке, а её фактической ролью в конкретной перевозке.

Если компания перевозит исключительно собственный груз собственными машинами и договора перевозки с другим лицом нет, транспортная накладная, как правило, не требуется. Официальный ответ Минтранса о перевозках для собственных нужд.

Шаг 2. Выбрать оператора ИС ЭПД

Нужно выбрать не обычного оператора ЭДО, а оператора ИС ЭПД, который включён в реестр Минтранса и подключён к ГИС ЭПД.

Компания заключает с ним соглашение и работает:

- через браузер
- через мобильное приложение
- через модуль для 1С
- либо через интеграцию с собственной системой.

Для пяти машин без 1С обычно достаточно веб-кабинета и мобильного приложения. Покупать 1С только ради ЭТрН законодательство не требует. Алгоритм перехода ФНС, реестр и сведения об операторах ИС ЭПД.

Шаг 3. Подготовить электронные подписи

Минимально потребуется:

- руководителю организации или ИП — КЭП
- сотруднику, который подписывает документы за компанию, — КЭП физического лица и МЧД

- водителю — способ подписания, который поддерживает выбранный оператор.

Второй титул ЭТрН водитель может подписать простой электронной подписью либо неквалифицированной подписью в «Госключе», если после этого файл подписывает перевозчик КЭП либо допустимой НЭП «Госключ». Конкретный сценарий нужно заранее проверить у оператора. Разъяснение Минтранса о подписании Т2, разъяснение ФНС о КЭП и МЧД.

Шаг 4. Подключить сотрудников и водителей

В кабинете оператора нужно:

- назначить администратора
- добавить машины и водителей
- проверить номера телефонов водителей
- выдать пользователям права
- настроить МЧД
- научить водителя получать задание, подписывать приём груза и открывать QR-код.

Это настройка сервиса оператора, а не предварительная регистрация всего автопарка в ГИС ЭПД.

Шаг 5. Согласовать работу с контрагентами

Нужно заранее узнать:

- какого оператора использует грузоотправитель
- подключён ли грузополучатель
- настроен ли роуминг между операторами
- кто создаёт первый титул
- кто исправляет ошибку
- кто отвечает за подписание после выгрузки.

Участники могут пользоваться разными программами. Главное, чтобы операторы обеспечивали обмен документами. Большинство крупных операторов уже настроили роуминг, но его нужно проверять применительно к конкретному документу и контрагенту. ФНС об обмене через разных операторов.

Шаг 6. Провести тестовую перевозку

Необходимо выбрать одного постоянного грузоотправителя, один автомобиль и одного водителя и полностью провести тест:

1. Грузоотправитель оформляет и подписывает Т1.
2. Перевозчик или водитель принимает груз и подписывает Т2.
3. После Т1 и Т2 формируется QR-код.
4. Грузополучатель принимает груз и подписывает свой титул.
5. Перевозчик завершает оформление документа.

Проверять нужно не только создание ЭТрН, но и исправление ошибок, замену водителя или автомобиля, отказ от приёма и действия при отсутствии интернета.

Для пяти машин минимальная рабочая схема выглядит так: оператор ИС ЭПД, веб-кабинет, подписи, подключённые водители и тест с одним грузоотправителем. 1С и сложная интеграция на старте не обязательны. Но откладывать тестирование до 1 сентября уже нельзя.

5 С чего начать ИП с небольшим количеством автомобилей, если нет 1С?

ИП не обязан устанавливать 1С. Но полностью обойтись без программного решения нельзя: работать с ЭТрН нужно через сервис оператора ИС ЭПД.

Для небольшого перевозчика оптимальный стартовый вариант — веб-кабинет плюс мобильное приложение водителя. Интеграция с 1С имеет смысл, если компания уже ведёт в ней рейсы и хочет автоматически переносить данные, а не вводить их вручную.

6 Что конкретно требуется от перевозчика?

Перевозчик должен быть готов:

- получить ЭТрН от грузоотправителя
- проверить сведения о себе, машине и водителе
- обеспечить подписание Т2 при приёме груза
- получить и предъявить QR-код
- фиксировать замечания и изменения
- после доставки получить подписание грузополучателя
- завершить оформление ЭТрН со своей стороны.

То есть недостаточно купить доступ к сервису. Должны быть определены люди, подписи и действия на погрузке, в дороге и на выгрузке.

7 Что необходимо сделать уже сейчас, чтобы 1 сентября не остаться без груза?

Минимальный чек-лист:

Что проверить	Результат
Оператор ИС ЭПД	Договор заключён, доступ получен
Подписи	КЭП выпущены, МЧД оформлены
Водители	Добавлены в сервис, умеют подписывать Т2
Машины	Внесены в справочник оператора
Контрагенты	Определены операторы и проверен роуминг
Процессы	Назначены ответственные за Т1–Т4
Практика	Проведена минимум одна тестовая перевозка
Сбои	Есть инструкция водителю и контакты поддержки

8 Если автомобиль только категории В, нужно ли состоять в реестре перевозчиков?

Смотреть нужно не на букву В в водительском удостоверении, а на категорию транспортного средства и его технически допустимую максимальную массу. Минтранс уже дал официальный ответ: Федеральный закон № 520-ФЗ не распространяется на автомобили с технически допустимой максимальной массой не более 3,5 тонны.

Реестр с 1 марта 2027 года относится к услугам перевозки на ТС категории N массой более 3,5 т.

Но важно: «не нужен реестр» ≠ «не нужна ЭТрН». Минтранс отдельно подчёркивает: если автомобилем до 3,5 т выполняется перевозка по договору перевозки, ЭТрН нужна на общих основаниях.

9 Как действовать, пока система ЭТрН не заработает у большинства контрагентов?

До 1 сентября 2026 года можно продолжать работать на бумаге и одновременно тестировать ЭТрН с отдельными контрагентами.

После 1 сентября ждать, пока подключится большинство рынка, нельзя. Обязанность возникает у конкретных участников конкретной перевозки. Неготовность других компаний не освобождает вашу организацию от соблюдения требований.

Практический план такой:

1. Составить перечень всех отправителей, получателей и перевозчиков.
2. Письменно запросить их готовность к ЭТрН.
3. Определить оператора каждого участника и проверить роуминг.
4. Заранее провести хотя бы одну тестовую перевозку.
5. Закрепить в договоре обязанность формировать и своевременно подписывать титулы.
6. Установить порядок действий при отказе, простое, отсутствии интернета и техническом сбое.

Не подавать машину под коммерческую перевозку, если заранее известно, что обязательный участник не сможет оформить свою часть ЭТрН и нет законного основания для бумаги.

10 Можно ли предусмотреть «аварийный вариант» — бумажную транспортную накладную?

Да, но только при наличии одного из восьми оснований приказа Минтранса № 262.

Для обычной внутренней перевозки наиболее актуальны:

- отсутствие доступа к интернету
- квалифицированный технический сбой, отвечающий условиям приказа
- грузоотправитель и грузополучатель являются одним лицом
- перевозка для личных нужд физического лица
- участие иностранного юридического лица, не включённого в реестр аккредитованных филиалов и представительств.

Нежелание участника подключаться, отсутствие оплаченного тарифа или модуля — не аварийное основание.

11 Насколько рынок и система готовы к запуску?

По данным Минтранса на 24 июля 2026 года, в ГИС ЭПД было оформлено около 44 миллионов электронных документов, к системе подключено более 24 тысяч организаций. Аккредитовано 14 операторов ИС ЭПД, 11 из них работают в продуктивном контуре. Крупнейшие операторы обмениваются ЭТрН в роуминге.

Это означает, что государственная инфраструктура работает. Основной риск сейчас находится не столько в ГИС ЭПД, сколько во внутренних процессах компаний: не определены роли, нет подписей и МЧД, не подключены склады и получатели, не прописаны действия водителя.

Источник: Минтранс России, совещание 24.07.2026.

12 Каковы шансы на перенос обязательного запуска?

По состоянию на 20 августа 2026 года нормативного решения о переносе нет. Дата обязательного перехода остаётся прежней — 1 сентября 2026 года.

Минтранс и ФНС в июле и августе продолжали официально подтверждать эту дату. Поэтому строить подготовку компании в расчёте на отсрочку рискованно.

При этом предусмотрен нештрафуемый период до 1 марта 2027 года. Но Минтранс отдельно подчёркивает: это не отсрочка и не разрешение продолжать работать на бумаге. Первоначально речь шла об устном предупреждении дорожного инспектора, если водитель предъявил бумажный документ вместо электронного. Такой период не устраняет налоговые, договорные и гражданско-правовые риски незавершённой ЭТрН.

Источники: официальное сообщение Минтранса, стенограмма совещания с Президентом.

13 Груз в собственности, нужно ли регистрироваться в Гослог и нужны ли ЭЦП? Нужен ли путевой лист и медосмотр?

Здесь есть очень важное исключение. № 520-ФЗ регулирует допуск к предоставлению услуг по перевозке грузов за плату. Закон распространяется на перевозки на основании договора перевозки или иного договора, предусматривающего обязанность доставки груза за плату.

Поэтому если организация просто перемещает собственный груз собственным транспортом для собственных нужд, нельзя автоматически приравнивать её к коммерческому перевозчику, который с 1 марта 2027 года должен получать допуск по № 520-ФЗ.

Минтранс также прямо описывает будущий реестр как реестр компаний и ИП, осуществляющих перевозку грузов автомобильным транспортом, а закон связывает допуск именно с предоставлением услуг перевозки.

Но отдельно нужно определить, возникает ли в конкретной хозяйственной операции договор перевозки и обязанность оформления транспортной накладной. То, что груз принадлежит самой компании, само по себе ещё не даёт ответа на все вопросы по перевозочным и первичным документам.

И ещё важный момент: путевой лист, медосмотр и ЭТрН — разные документы и разные требования. Наличие или отсутствие обязанности оформить ЭТрН само по себе не отменяет требований законодательства к допуску транспортного средства и водителя к эксплуатации.

14 В приказе Минтранса № 262 от 01.06.2026 ЭПД могут оформляться на бумажном носителе при перевозке грузов в случае, если грузоотправитель и грузополучатель являются одним лицом.

Этот пункт Приказа будет скорректирован до 1 сентября для коммерческих перевозок?

20 июля 2026 года — уже после утверждения приказа № 262 — Минтранс специально разъяснил: при перевозке между филиалами одной компании, когда грузоотправитель и грузополучатель являются одним лицом, транспортная накладная оформляется на бумаге. Сам приказ Минтранса России от 01.06.2026 № 262 официально опубликован 2 июня 2026 года и вступает в силу 1 сентября 2026 года.

15 Допускается ли смешанный документооборот по одной перевозке?

Нет. Смешанный документооборот по одной и той же перевозке законодательством не предусмотрен. Документооборот, начатый на бумаге, завершается на бумаге, а документооборот, начатый в электронном виде, завершается в электронном виде.

Норма права: Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ, статья 5; постановление Правительства РФ от 21.05.2022 № 931; ПП РФ 469 от 27.04.2026 г.

2. Путевой лист, медосмотр и журналы

16 Нужно ли уже с 1 сентября делать электронные путевки?

Нет, для большинства обычных грузоперевозчиков с 1 сентября 2026 года переход именно на электронный путевой лист не становится обязательным.

Нужно разделять два документа:

- транспортная накладная подтверждает заключение договора перевозки груза
- путевой лист нужен для учёта и контроля работы автомобиля и водителя, прохождения медосмотра и предрейсового контроля технического состояния.

С 1 сентября транспортную накладную при коммерческой перевозке по общему правилу нужно будет оформлять в электронном виде. А путевой лист можно продолжать оформлять на бумаге. Поэтому рабочая схема «электронная транспортная накладная плюс бумажный путевой лист» законна.

Электронный путевой лист — это отдельный электронный перевозочный документ. Он не является разделом или титулом ЭТрН и не формируется автоматически вместе с ней. Программа оператора может технически связать два документа одним рейсом, автомобилем или водителем, но юридически это два самостоятельных документа. Федеральный закон № 140-ФЗ в редакции поправок от 4 августа 2026 года перечисляет их как отдельные виды электронных перевозочных документов. Федеральный закон № 140-ФЗ, Федеральный закон от 04.08.2026 № 302-ФЗ.

Специальный случай — маркируемая алкогольная продукция

При перевозке пива, сидра, пуаре, медовухи и маркируемой спиртосодержащей непищевой продукции применяется специальное правило. Электронный УПД должен использоваться совместно с электронным перевозочным документом — электронной транспортной накладной или электронным путевым листом.

То есть постановление не требует всегда оформлять одновременно и ЭТрН, и ЭПЛ:

- если товар везёт привлечённый перевозчик по договору перевозки — оформляется ЭТрН
- если компания перевозит собственный товар собственным транспортом и транспортная накладная не составляется — используется электронный путевой лист.

Это прямо следует из пункта 4 Постановления Правительства РФ от 28.11.2025 № 1944.

17 Как организовать медосмотр, если нет своего врача? Какие медучреждения будут это делать, если у компании нет своего врача?

С переходом на электронные документы требования к медицинскому осмотру не отменяются. Предрейсовый медосмотр обязателен в течение всего времени работы человека водителем. Послереисовый медосмотр обязателен для водителей, перевозящих пассажиров или опасные грузы. Статья 23 Федерального закона № 196-ФЗ.

Если в компании нет штатного врача, необходимо заключить договор:

- с государственной или муниципальной медицинской организацией
- с частной клиникой
- с иной организацией, осуществляющей медицинскую деятельность.

Главное условие — наличие действующей лицензии, в которой прямо указаны работы или услуги по медицинским осмотрам: предсменным, предрейсовым, послесменным и послереисовым. Это требование закреплено пунктом 6 Порядка, утверждённого приказом Минздрава от 30.05.2023 № 266н.

Специального закрытого перечня клиник, которые перевозчик обязан выбрать, нет. Лицензию конкретной организации можно проверить по ИНН или названию в Едином реестре лицензий Росздравнадзора.

Как врач оформит результат

Если путевой лист бумажный, медработник указывает в нём дату, время и результат осмотра и ставит собственноручную подпись.

Если формируется электронный путевой лист, результат медосмотра включается в ЭПЛ и подписывается усиленной квалифицированной электронной подписью медицинского работника.

Поэтому при выборе медорганизации важно проверить не только лицензию, но и готовность клиники:

- работать с выбранным оператором ИС ЭПД
- формировать электронный результат осмотра
- подписывать его КЭП медицинского работника
- проводить осмотры в нужные перевозчику часы.

Можно ли проходить медосмотр дистанционно

Да, законодательство разрешает дистанционные медосмотры с использованием специальных зарегистрированных медицинских изделий. Но просто созвона с врачом или фотографии показаний недостаточно. Оборудование должно обеспечивать идентификацию водителя, проведение установленных измерений и передачу результатов медицинскому работнику. Порядок установлен Постановлением Правительства РФ от 30.05.2023 № 866 и приказом Минздрава № 266н.

Дистанционный формат нельзя применять к водителям, занятым:

- организованной перевозкой групп детей
- перевозкой опасных грузов
- регулярной междугородной перевозкой пассажиров по маршрутам протяжённостью 300 километров и более.

Кроме того, при дистанционных медосмотрах не менее двух раз в год необходимо проходить очное химико-токсикологическое исследование.

До перехода на ЭПЛ перевозчику нужно сначала найти медорганизацию, проверить её лицензию и уточнить, поддерживает ли она электронный формат. Иначе может получиться, что компания

подключила ЭПЛ, но медицинская организация не может подписать соответствующий титул.

Если такой готовой медорганизации пока нет, для обычных грузоперевозок можно сохранить бумажный путевой лист и бумажную отметку медработника, а ЭТрН оформлять электронно.

18 Путевой лист будет привязан к ЭТрН или электронный путевой лист будет отдельно? И продолжат ли вестись бумажные журналы?

С 1 сентября 2026 года ЭТрН становится обязательной, а электронный путевой лист — нет. Для обычной грузоперевозки можно использовать ЭТрН вместе с бумажным путевым листом. ЭТрН и ЭПЛ — отдельные документы.

ЭТрН оформляет отношения между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем. Электронный путевой лист оформляется владельцем транспортного средства и содержит сведения об автомобиле, водителе, медосмотре, техническом контроле, выпуске на линию и показаниях одометра.

Оператор или транспортная система может связать их внутри одного рейса, но закон не требует, чтобы ЭТрН и ЭПЛ обязательно оформлялись одновременно. Для обычной грузоперевозки допустима схема: ЭТрН — электронная, путевой лист — бумажный.

По журналам необходимо различать три вида учёта.

Журнал регистрации путевых листов. С 1 марта 2023 года обязательного требования вести такой журнал в приказе Минтранса № 390 нет. Компания может продолжать вести его для внутреннего контроля — на бумаге или электронно, но это уже не общая обязательная обязанность. Приказ Минтранса от 28.09.2022 № 390.

Журнал медицинских осмотров. Его ведение сохраняется. Журнал может быть бумажным или электронным. Бумажный журнал должен быть прошнурован и пронумерован. Сведения электронного журнала заверяются КЭП медработника и электронной подписью осматриваемого. Переход на ЭПЛ этот журнал не отменяет. Требования установлены пунктами 21–23 приказа Минздрава № 266н.

Журнал контроля технического состояния ТС. Он также продолжает вестись отдельно — на бумаге или в электронном виде. Требование установлено приказом Минтранса от 15.01.2021 № 9.

Таким образом, электронный путевой лист не отменяет автоматически все журналы. Нужно смотреть назначение каждого конкретного журнала и нормативный акт, которым он предусмотрен.

19 Как оформлять электронный путевой лист?

Электронный путевой лист оформляется через оператора ИС ЭПД по формату ФНС. В нём последовательно фиксируются сведения о рейсе, водителе, автомобиле, медицинских осмотрах и контроле технического состояния. Состав сведений путевого листа — приказ Минтранса № 390, формат ЭПЛ — перечень ФНС.

При этом важно не вводить участников в заблуждение: в общем перечне документов, которые Минтранс требует перевести исключительно в электронный вид с 1 сентября 2026 года, названы транспортная накладная, заказ, заявка и ряд других документов, но не путевой лист. Поэтому повсеместной обязанности отказаться от бумажных путевых листов с этой даты нет.

Исключение — специальные случаи, в частности установленный порядок перевозок отдельных видов маркируемой алкогольной и спиртосодержащей продукции. Постановление Правительства № 1944.

3. Операторы ИС ЭПД, программы и роуминг

20 У нас грузоотправитель работает через одного оператора, перевозчик — через другого оператора, а грузополучатель — через третьего оператора. Как быть?

Использование разных операторов не отменяет возможность оформления одной ЭТрН. Обмен осуществляется через роуминг операторов ИС ЭПД и ГИС ЭПД.

Участники перевозки не подключаются к ГИС ЭПД напрямую. Порядок подключения к ГИС ЭПД.

Порядок оформления

До первой перевозки

Нужно проверить:

- реализован ли роуминг между всеми операторами
- поддерживает ли роуминг именно ЭТрН, а не только счета и акты
- корректно ли сопоставлены ИНН, КПП и идентификаторы участников
- получает ли перевозчик Т1
- получает ли грузополучатель документ для формирования Т3
- возвращаются ли подписанные титулы всем участникам.

Т1

Грузоотправитель создаёт Т1 в своей системе и подписывает КЭП. Его оператор направляет титул в ГИС ЭПД и другим участникам.

Т2

Перевозчик получает Т1 через своего оператора, принимает груз и подписывает Т2. Оператор перевозчика направляет Т2 в ГИС ЭПД.

QR-код

Формируется в ГИС ЭПД после поступления Т1 и Т2 независимо от того, через каких операторов работают стороны.

Т3 и Т4

Грузополучатель формирует Т3 в своей системе. Затем перевозчик получает сведения и формирует Т4 в системе своего оператора.

Кто отвечает за завершение

Роли участников не меняются:

- Т1 — грузоотправитель
- Т2 и Т4 — перевозчик
- Т3 — грузополучатель.

Операторы отвечают за техническую передачу, но не за правильность сведений, внесённых участниками.

Если роуминг не работает

До отправки груза нужно:

1. Подать операторам заявку на настройку роуминга.
2. Либо договориться об использовании одного оператора.
3. Либо одному из участников подключиться к дополнительному сервису.

Отправка PDF по электронной почте или распечатка визуальной формы ЭТрН не заменяет передачу титулов через операторов в ГИС ЭПД.

ФНС рекомендует проверять роуминг с фактическими контрагентами заранее. Алгоритм перехода ФНС.

21 Нужно ли перевозчику регистрироваться в «ГосЛоге»?

По состоянию на 13 августа 2026 года обычному перевозчику для оформления ЭТрН регистрироваться в «ГосЛоге» не нужно.

Здесь важно различать два реестра:

Реестр экспедиторов уже действует с 1 марта 2026 года. В него должны включаться компании и ИП, которые фактически оказывают транспортно-экспедиционные услуги. FAQ Минтранса по реестру экспедиторов.

Реестр перевозчиков грузов автомобильным транспортом начнёт работу с 1 марта 2027 года. Сообщение Минтранса, Федеральный закон № 520-ФЗ.

Следовательно, до 1 сентября 2026 года перевозчику нужно подключиться к оператору ИС ЭПД, а не регистрироваться в «ГосЛоге». Но если компания одновременно является экспедитором, обязанность по реестру экспедиторов уже действует.

22 ЭТрН будет в общей программе или у каждого своя?

Единой государственной программы, в которой должны работать все компании, нет.

Каждый участник может выбрать своего оператора и свой интерфейс. Один работает в 1С, другой — в СБИС, третий — в веб-кабинете другого оператора. Юридически это остаётся одним перевозочным документом, а обмен между системами обеспечивают операторы ИС ЭПД и ГИС ЭПД.

23 Что удобнее: 1С-ЭДО или кабинет СБИС?

Сам факт прямого договора с грузоотправителем не определяет выбор программы.

Если компания уже ведёт рейсы в 1С и хочет автоматически подставлять данные, удобнее рассматривать интегрированное решение для транспортных ЭПД. Если 1С в компании нет, для пяти машин обычно проще веб-кабинет.

При выборе нужно проверять:

- является ли поставщик или его партнёр оператором ИС ЭПД
- поддерживает ли сервис именно ЭТрН, заказ, заявку и при необходимости ЭПЛ
- есть ли роуминг с операторами ваших заказчиков
- как подключается водитель
- поддерживаются ли ПЭП и «Госключ»
- можно ли работать со смартфона
- как исправляются ошибки и меняются данные в пути
- есть ли тестовый контур и оперативная поддержка.

Обычный сервис ЭДО для актов и счетов сам по себе ещё не означает готовность к работе с ЭТрН.

24 Где посмотреть реестр перевозчиков? Когда вносить машины и водителей?

Государственный реестр внутренних грузовых перевозчиков начнёт действовать 1 марта 2027 года. Поэтому на 13 августа 2026 года вносить в него перевозчика и машины ещё не требуется.

В реестре будут учитываться перевозчик и используемые им транспортные средства. Водители не являются отдельными объектами этого реестра. Сейчас сведения о машинах и водителях нужно внести в сервис выбранного оператора ИС ЭПД, чтобы подставлять их в документы и предоставлять водителям доступ.

25 Как подтвердить, что у клиента не подключён нужный модуль?

Письмо клиента, скриншот или ответ его технической поддержки подтвердят, что контрагент не готов к работе. Но они не дают права после 1 сентября заменить ЭТрН бумажной накладной.

Отсутствие модуля, интеграции с 1С или другого программного решения не считается отсутствием интернета и не является техническим сбоем в понимании приказа № 262.

Более того, для подключения не всегда нужна сложная интеграция. Операторы предлагают веб-интерфейсы, мобильные приложения и другие простые способы работы. Получатель, который только принимает груз, не формирует ЭТрН с нуля, но должен подписать свою часть документа.

ФНС указывает, что транспортный ЭДО должен охватывать всех участников цепочки, а сервисы операторов могут работать через браузер, мобильное приложение или интеграцию: пошаговая инструкция ФНС.

26 Грузоотправитель работает в СБИС, перевозчик — в CARGO.RUN, грузополучатель — в Контуре. Они смогут обмениваться одной ЭТрН?

Да, смогут. Участники ЭТрН не обязаны работать в одной программе или у одного оператора. Для обмена между разными операторами используется межоператорский роуминг.

В этой схеме:

- грузоотправитель оформляет Т1 в СБИС через оператора «Тензор»
- перевозчик получает документ и работает с ним в CARGO.RUN через интеграцию с «Контур.Логистикой»
- грузополучатель получает и подписывает свой титул в Контуре.

Все титулы объединяются одним уникальным идентификатором. Поэтому это будет одна ЭТрН, а не три разных документа.

По официальной матрице ФНС от 13 августа 2026 года обмен ЭТрН Т1–Т4 между операторами «Тензор» и «Контур» работает в продуктивной среде в обоих направлениях. Следовательно, указанная цепочка технически поддерживается.

Но перед началом работы необходимо проверить:

- заключены ли у всех участников договоры с операторами ИС ЭПД
- активирована ли интеграция CARGO.RUN с «Контур.Логистикой»
- правильно ли указаны ИНН, КПП и роли участников
- настроен ли роуминг и доступы сотрудников
- проходит ли полный тестовый сценарий Т1 → Т2 → Т3 → Т4.

Поэтому короткий ответ: да, СБИС, CARGO.RUN и Контур могут обмениваться одной ЭТрН. Главное — чтобы за программами стояли аккредитованные операторы с настроенным роумингом.

Источники

Матрица поддержки форматов и роуминга операторов ИС ЭПД — ФНС России, 13.08.2026 — обмен ЭТрН Т1–Т4 между «Тензором» и «Контуром» отмечен как работающий в продуктивной среде.

Операторы ИС ЭПД — ФНС России — актуальная информация об операторах, поддерживаемых форматах и роуминге.

Регламент взаимодействия с ГИС ЭПД — Минтранс России — определение и механизм межоператорского роуминга.

Постановление Правительства РФ от 21.05.2022 № 931 — правила обмена электронными перевозочными документами.

Интеграция CARGO.RUN с «Контур.Логистикой» — техническая схема работы ЭТрН в интерфейсе CARGO.RUN.

27 Какую программу должен установить ИП-перевозчик

Единой обязательной государственной программы для водителя нет. Подключаться непосредственно к ГИС ЭПД не требуется.

ИП выбирает сервис одного из аккредитованных операторов ИС ЭПД. Это может быть:

- веб-кабинет
- мобильное приложение
- модуль для учётной системы
- интеграция через API.

Если ИП является перевозчиком, он подписывает свой файл электронного заказа или заявки, а затем T2 и T4. Если ИП одновременно управляет автомобилем, отдельная «водительская» программа не обязательна: главное, чтобы выбранный сервис позволял выполнить необходимые действия с допустимой подписью. Перечень операторов и порядок подключения приведены на странице ФНС.

28 Приложение для водителя-ИП. Самый простой способ продолжить работу с 01 сентября для водителя-ИП

Являюсь предпринимателем и водителем в одном лице на своем автомобиле. Как выстроить процесс подписания ЭТрН, если находишься в рейсе?

Как подписать ЭТрН на телефоне? ИП и водитель одно лицо. Какая должна быть УКЭП для этого и где ее оформить?

Один автомобиль, перевозчик и водитель в одном лице. Как осуществить перевозку? Везти с собой компьютер с КЭП как перевозчику и подписывать как водителю?

Как оформляет документы водитель? Я водитель, ИП. Нашел груз на АТИ Самара- Смоленск. Стою в Самаре. Какая последовательность моих действий.

Какой подписью должен подтверждать прием и сдачу груза ИП без наемных водителей?

Все эти вопросы — один типовой кейс. Если вы ИП, сами заключили договор перевозки и сами поехали за рулём, это наиболее простая с точки зрения распределения полномочий схема. В ЭТрН вы выступаете как ИП-перевозчик, а физически автомобиль ведёте сами.

Для перехода на ЭТрН необходимо:

- получить КЭП индивидуального предпринимателя
- выбрать аккредитованного оператора ИС ЭПД
- подключиться к его сервису
- настроить работу водителя
- проверить, позволяет ли выбранный сервис выполнять необходимые действия непосредственно со смартфона.

ФНС именно такую последовательность рекомендует участникам перевозок: КЭП руководителя/ИП → оператор ИС ЭПД → доступ участникам процесса и при необходимости водителям.

Нужно ли возить ноутбук и Рутокен?

Нет, сам по себе закон не требует возить в кабине ноутбук.

ФНС уже предоставляет мобильные варианты работы с КЭП. Например, приложение «Моя подпись» позволяет ИП получить КЭП ФНС и хранить ключ на смартфоне. При этом конкретная возможность подписывать именно ЭТрН таким способом зависит от поддержки соответствующей технологии вашим оператором/информационной системой.

То есть если вы ИП и сами водитель, при выборе оператора ИС ЭПД сразу задайте практический вопрос: «Смогу ли я весь мой сценарий — приём груза, подписание необходимых сведений и сдачу груза — пройти со смартфона, не используя ноутбук?». Это намного важнее, чем выбирать сначала Рутокен, а потом программу.

29 Лучше и проще обслуживание ЭДО Контур или Тензор? Можно ли заявки оформлять в АТИ, а перевозчикам и клиентам-получателям высылать на подпись, допустим, через Тензор?

С точки зрения государства Контур и Тензор — оба операторы ИС ЭПД; ФНС включает их в перечень операторов. Государство не говорит, что один из них «проще» или «правильнее». Поэтому выбирать лучше по реальному процессу компании:

- есть ли мобильное приложение водителя
- как решено подписание Т2/Т4
- есть ли роуминг
- можно ли работать без 1С
- есть ли интеграция с вашей TMS/АТИ
- как оформляются ЭЗЗ
- есть ли круглосуточная поддержка.

Можно ли оставить заявку в АТИ?

Здесь важное изменение. С 1 сентября 2026 года обязательный электронный формат распространяется не только на транспортную накладную, но и на заказ/заявку. Поэтому обычная заявка, созданная на площадке, и электронный заказ/заявка как ЭПД установленного формата — не обязательно одно и то же.

Правило такое: если АТИ или интегрированный с ней сервис формирует полноценный ЭЗЗ установленного формата и передаёт его через оператора ИС ЭПД в ГИС ЭПД — такой сценарий возможен. Если это просто файл/PDF/запись на бирже, она сама по себе не заменяет обязательный ЭЗЗ.

4. Кто создаёт и подписывает: роли в перевозке

30 Какие сценарии оформления ЭТрН ждут перевозчиков?

Как читать карточки

В стандартной перевозке используются четыре обязательных титула:

Титул	Что подтверждает	Кто отвечает
T1	Оформление перевозки и передача сведений о грузе	Грузоотправитель
T2	Приём груза к перевозке	Перевозчик
T3	Приёмку, частичную приёмку или отказ от груза	Грузополучатель
T4	Выдачу груза грузополучателю	Перевозчик
T5–T6	Изменение и согласование стоимости перевозки	Перевозчик и грузоотправитель
T7	Переадресовку груза	Перевозчик по указанию управомоченного лица
T8	Замену водителя и/или транспортного средства	Перевозчик

T1–T4 обязательны для завершения стандартной перевозки. T5–T8 оформляются при наступлении соответствующего события. Такой состав установлен форматом ФНС и регламентом ГИС ЭПД. Форматы ЭПД на сайте ФНС, регламент информационного взаимодействия ГИС ЭПД.

Что важно знать о подписях

В карточках под КЭП организации понимается:

- КЭП руководителя юридического лица
- КЭП индивидуального предпринимателя
- либо КЭП физического лица — сотрудника вместе с МЧД.

Водитель может подтвердить приём груза в T2 простой электронной подписью или НЭП «Госключ», но после этого файл должен быть подписан перевозчиком КЭП либо другим допустимым способом, предусмотренным законодательством и реализованным оператором. Аналогичная схема обычно применяется при подтверждении водителем выдачи груза в T4: водитель фиксирует действие в мобильном приложении, а перевозчик подписывает титул своей электронной подписью.

После поступления в ГИС ЭПД подписанных T1 и T2 формируется QR-код. Разъяснения Минтранса о T1, T2, подписях и QR-коде.

31 Схема оформления перевозки, когда идет прямой договор: грузоотправитель — перевозчик — грузополучатель

Когда применяется

Грузоотправитель напрямую заключил договор перевозки с транспортной компанией или ИП-перевозчиком. Экспедитора в цепочке нет.

Например:

- ООО «Поставщик» — грузоотправитель
- ИП Иванов — перевозчик
- ООО «Покупатель» — грузополучатель.

Роли

Роль	Кто выполняет
Грузоотправитель	Лицо, заключившее договор перевозки и передающее груз перевозчику
Перевозчик	Юридическое лицо или ИП, принявшие на себя обязанность перевезти груз
Водитель	Перевозчик лично либо его работник
Грузополучатель	Лицо, уполномоченное принять груз

Порядок оформления

T1. Оформление перевозки

Грузоотправитель создаёт ЭТрН либо получает предварительно заполненный проект документа, проверяет сведения и подписывает T1 своей КЭП.

В T1 проверяются:

- грузоотправитель и грузополучатель
- перевозчик
- условия перевозки
- сведения о грузе
- адреса погрузки и выгрузки
- водитель и транспортное средство
- лицо, фактически осуществляющее погрузку
- сопроводительные документы
- специальные условия перевозки.

Технически проект T1 может подготовить перевозчик или информационная система, но юридически сведения грузоотправителя должны быть подтверждены самим грузоотправителем.

T2. Приём груза перевозчиком

Водитель на погрузке:

1. Сверяет сведения о грузе, количестве мест, упаковке, пломбе и состоянии груза.
2. Вносит замечания, если сведения не совпадают.
3. Подтверждает приём груза ПЭП или НЭП «Госключ».

После этого перевозчик подписывает T2 КЭП. Если перевозчик — ИП и сам находится на погрузке, он может подписать титул собственной КЭП.

Когда появляется QR-код

QR-код формируется после поступления в ГИС ЭПД подписанных Т1 и Т2. До этого момента перевозка ещё не получила полноценный подтверждающий QR-код.

Т3. Приёмка груза

Грузополучатель после доставки:

- указывает дату и время прибытия
- подтверждает полную или частичную приёмку
- фиксирует состояние груза
- вносит расхождения и замечания
- либо оформляет отказ от приёмки.

Т3 подписывается КЭП грузополучателя или КЭП его уполномоченного сотрудника с МЧД.

Т4. Выдача груза

Водитель подтверждает передачу груза грузополучателю. После этого перевозчик формирует и подписывает Т4 своей КЭП.

Кто отвечает за завершение

за Т3 — грузополучатель;

за Т4 и окончательное закрытие перевозки — перевозчик;

за получение полного комплекта документов — все участники в пределах своего титула.

ЭТрН считается полностью оформленной по стандартному сценарию после Т1, Т2, Т3 и Т4.

32 Я ИП и одновременно являюсь перевозчиком и водителем. Как мне подписывать титулы?

Когда применяется

ИП заключает договор перевозки от своего имени, управляет собственным автомобилем и лично принимает и сдаёт груз.

Роли

Роль	Кто выполняет
Грузоотправитель	Заказчик перевозки
Перевозчик	ИП
Водитель	Тот же ИП
Грузополучатель	Получатель груза

ИП не становится отдельным участником дважды. Юридически перевозчиком является ИП, а физически действия на погрузке и выгрузке выполняет тот же человек как водитель.

Порядок оформления

Титул 1. Грузоотправитель оформляет и подписывает Т1 своей КЭП.

В документе указываются:

- ИП — в роли перевозчика
- тот же гражданин — в сведениях о водителе
- его автомобиль — в сведениях о транспортном средстве.

Титул 2. ИП проверяет груз и фиксирует приёмку. Возможны два технических варианта:

1. ИП подтверждает действия водителя в мобильном приложении ПЭП, а затем подписывает Т2 как перевозчик своей КЭП.
2. Если сервис оператора позволяет, ИП сразу подписывает Т2 КЭП в статусе перевозчика.

Конкретная последовательность зависит от интерфейса оператора, но итоговый Т2 должен содержать юридически значимую подпись перевозчика.

QR-код

Появляется после подписания и передачи в ГИС ЭПД Т1 и Т2.

Титул 3. Грузополучатель принимает груз и подписывает Т3 своей КЭП.

Титул 4. ИП:

1. Как водитель подтверждает выдачу груза.
2. Как перевозчик подписывает Т4 своей КЭП.

Кто отвечает за завершение

За Т2 и Т4 отвечает сам ИП. Делегировать подписание сотруднику или оформлять МЧД не требуется, если все действия ИП выполняет лично.

Практическая рекомендация

ИП необходимо заранее проверить, позволяет ли выбранный сервис подписывать КЭП с планшета или телефона. Если КЭП хранится на токене, нужно проверить совместимость токена с мобильным

устройством. Альтернативный вариант — водитель подтверждает действие со смартфона, а КЭП перевозчика накладывается через веб-кабинет.

33 Как быть перевозчику с наёмным водителем. У меня ИП, я являюсь перевозчиком, а автомобилем управляет работник либо привлечённый водитель. Как распределятся роли?

Роль	Кто выполняет
Перевозчик	Компания или ИП
Водитель	Работник или привлечённое лицо
Подписант перевозчика	Руководитель, ИП или уполномоченный сотрудник
Грузоотправитель и грузополучатель	Контрагенты по перевозке

Порядок оформления

T1

Грузоотправитель указывает перевозчика, конкретного водителя и автомобиль и подписывает T1 КЭП.

T2

Водитель на погрузке:

- проверяет количество грузовых мест
- осматривает упаковку
- проверяет пломбы
- фиксирует доступные ему расхождения
- подписывает подтверждение ПЭП или НЭП «Госключ».

После подтверждения водителя T2 подписывает:

- руководитель перевозчика своей КЭП
- либо уполномоченный сотрудник КЭП физического лица с МЧД
- либо ИП своей КЭП.

ПЭП водителя не следует воспринимать как замену подписи перевозчика: водитель подтверждает фактическое действие, а перевозчик несёт обязательства по договору.

QR-код

Формируется после подписания T1 и T2. Водитель получает его в мобильном приложении либо иным способом, предусмотренным оператором.

T3

Грузополучатель принимает груз и подписывает T3.

T4

Водитель подтверждает факт выдачи груза и вносит замечания по выгрузке. Затем перевозчик подписывает T4 своей КЭП.

Кто отвечает за завершение

- водитель — за своевременную фиксацию действий и замечаний;
- диспетчер или логист перевозчика — за контроль статусов;
- уполномоченный подписант перевозчика — за КЭП на T2 и T4;
- грузополучатель — за T3.

Что закрепить во внутренней инструкции

Водитель должен знать:

- в какой момент нажимать «Принять груз»
 - где вносить замечания
 - как открыть QR-код
 - кому звонить, если документ не появился
 - что нельзя подтверждать T2 до окончания фактической погрузки и проверки доступных сведений.
-

34 Грузополучатель не может подписать ЭТрН

Как действовать, если конечный участник не может подписать ЭТрН?

Здесь необходимо разделить четыре разные ситуации.

Ситуация 1. Грузополучатель — организация или ИП, но не подключён к ЭТрН

Отсутствие у коммерческого грузополучателя нужного модуля или оператора не является самостоятельным основанием для оформления бумажной накладной.

До перевозки грузополучателю необходимо:

- выбрать оператора ИС ЭПД
- получить доступ к веб-кабинету
- назначить подписанта
- оформить КЭП и при необходимости МЧД
- проверить получение Т1 и возможность подписать Т3.

Кто подписывает

Т3 подписывает грузополучатель либо его уполномоченный сотрудник КЭП с МЧД.

Перевозчик, водитель или грузоотправитель не могут подписать Т3 вместо коммерческого грузополучателя.

Кто отвечает за завершение

грузополучатель — за Т3;

перевозчик — за последующий Т4;

сторона, организующая перевозку, — за предварительную проверку готовности контрагента.

Без Т3 стандартный документооборот не будет завершён. ФНС прямо указывает, что получатель груза обязан подписать Т3. Разъяснения ФНС для грузополучателей.

Ситуация 2. Грузополучатель принимает груз, но временно не может подписать из-за технической ошибки

Нужно:

1. Зафиксировать ошибку в сервисе.
2. Обратиться к оператору.
3. Сохранить номер обращения, скриншот и время сбоя.
4. Подписать Т3 после восстановления работы.

Сам по себе локальный сбой компьютера, отсутствие КЭП или неподключённый модуль не дают права автоматически перейти на бумагу.

Ситуация 3. Грузополучатель отказывается принимать груз

Отказ от груза не означает отказ от оформления ЭТрН.

Грузополучатель формирует Т3 с признаком отказа в приёмке и указывает причину. Затем перевозчик оформляет Т4, фиксируя результат выдачи. Далее по указанию уполномоченной стороны оформляется переадресовка Т7 либо возврат груза.

При частичной приёмке расхождения также фиксируются в Т3 и при необходимости актом.

Ситуация 4. Грузополучатель — физическое лицо, получающее груз для личных нужд

Если перевозка оказывается физическому лицу для личных, семейных, домашних и иных не связанных с предпринимательством нужд, приказ Минтранса № 262 предусматривает бумажную транспортную накладную.

В таком случае изначально используется бумажный сценарий, а не ЭТрН без Т3.

35 Запутаться с ЭТрН, кто когда подписывает не понятно, если я ИП

Короткая памятка для гайда

Сценарий	Кто подписывает Т1	Кто подписывает Т2	Кто подписывает Т3	Кто подписывает Т4	QR-код
Прямой договор	Грузоотправитель	Перевозчик	Грузополучатель	Перевозчик	После Т1 + Т2
ИП сам водитель	Грузоотправитель	ИП-перевозчик	Грузополучатель	ИП-перевозчик	После Т1 + Т2
Наёмный водитель	Грузоотправитель	Водитель подтверждает, перевозчик подписывает	Грузополучатель	Водитель подтверждает, перевозчик подписывает	После Т1 + Т2
Разные операторы	Грузоотправитель	Перевозчик	Грузополучатель	Перевозчик	После получения ГИС ЭПД Т1 + Т2
Замена в пути	Уже подписан	Уже подписан; перевозчик оформляет Т8	Грузополучатель	Перевозчик	Обновляется после Т8
Исправление ошибки	Исправляет владелец ошибочного титула	По ситуации	По ситуации	По ситуации	Обновляется, если изменились сведения QR
Получатель не может подписать	Грузоотправитель	Перевозчик	Должен подписать получатель	Перевозчик	Возникает после Т1 + Т2, но ЭТрН без Т3–Т4 не завершена
Бумажное исключение	Электронные титулы не формируются	—	—	—	Не формируется

36 Как поступать с водителем из другой компании?

Водителя подключает фактический перевозчик — его работодатель или компания, от имени которой выполняется перевозка. Грузоотправитель не должен регистрировать и обучать каждого чужого водителя в своей системе.

Необходимо заранее проверить, что:

- фактический перевозчик подключён к оператору ИС ЭПД
 - водитель внесён в его систему
 - оператор поддерживает роуминг
 - выбран способ подписания T2
 - водитель знает, где получить документ и QR-код.
-

37 Как и кто оформляет в ЭТрН пункт 7?

Если речь идёт о разделе 7 «Транспортное средство», то там указываются сведения о машине, используемой перевозчиком. Правила прямо предусматривают:

- сведения о тягаче
- отдельно — прицепе или полуприцепе
- тип владения транспортным средством перевозчиком.

Раздел связан с разделом 6 «Перевозчик»: автомобиль должен находиться в законном владении перевозчика, указанного в разделе 6.

Поэтому нельзя указывать: раздел 6 — ООО «Ромашка», раздел 7 — совершенно чужое ТС, которым фактически пользуется другой перевозчик, не разобрав юридическую схему.

38 Мы грузоотправители, пользуемся наёмным транспортом и не хотим оформлять ЭТрН. Кто тогда её делает? А получатели — люди из ближнего зарубежья на стройках.

С 1 сентября 2026 года просто отказаться от ЭТрН потому, что компании неудобно её оформлять, нельзя. Минтранс прямо отвечает: по общему правилу транспортную накладную составляет грузоотправитель, если договором перевозки не предусмотрено иное. То есть договором можно предусмотреть другой порядок технического формирования документа, но юридические роли участников от этого не исчезают.

Что касается Ближнего зарубежья, здесь есть важное исключение. Приказ № 262 предусматривает бумажный сценарий, когда грузоотправителем или грузополучателем является иностранное физическое или юридическое лицо. Минтранс это отдельно подтверждает. Но надо проверить, кто указан грузополучателем юридически.

Если грузополучатель — российское ООО, а на стройке товар просто принимает его иностранный работник, это не превращает российского грузополучателя в иностранного.

39 Какой минимальный и правильный вариант заполнения ЭТрН?

Тут опасно искать способ заполнить «как можно меньше полей». Минтранс исходит из другого принципа: обязательные реквизиты должны быть заполнены, а сведения должны соответствовать фактической перевозке. Например, адреса погрузки и выгрузки должны быть фактическими, а масса обязательна в предусмотренных Правилами случаях.

В типовом сценарии минимальная цепочка выглядит так:

T1 — грузоотправитель формирует сведения о перевозке и грузе.

T2 — перевозчик подтверждает приём груза; водитель выполняет своё действие, а файл перевозчика получает предусмотренную подпись.

T3 — грузополучатель подтверждает фактическое получение/приёмку.

T4 — перевозчик подтверждает выдачу груза.

После поступления T1 и T2 в ГИС ЭПД формируется QR-код перевозки.

При этом не все дополнительные титулы возникают всегда. T7 нужен при переадресовке, T8 — при замене водителя или транспортного средства, T5–T6 связаны с финансовыми сведениями.

40 Автомобиль и водитель — ИП, но в разделе 6 логисты пишут своё ООО. Кто на самом деле перевозчик?

Вот здесь Минтранс даёт очень чёткий критерий. В разделе 6 должен быть указан ЮЛ или ИП, который по договору перевозки принял обязанность перевезти груз и фактически осуществляет его перемещение. Причём Правила прямо говорят: если лицо не осуществляет фактическое перемещение груза, оно в разделе 6 как перевозчик не указывается.

Нужно квалифицировать договоры.

Если ООО организует перевозку как экспедитор, а фактическим перевозчиком является ИП, роли должны отражать реальную договорную конструкцию, а не то, кто получил деньги от клиента.

Если ИП — фактический перевозчик, именно его нужно рассматривать для раздела 6 в соответствии с правилами.

41 Если грузоотправитель нанял перевозчика, но не хочет оформлять ЭТрН

После 1 сентября формулировка «не хотим оформлять» не работает. При обычной перевозке наёмным транспортом грузоотправитель формирует и подписывает отправительскую часть ЭТрН. Перевозчик оформляет свои титулы, а грузополучатель подписывает приёмку.

Переложить весь документ на перевозчика нельзя: каждый участник отвечает за свой файл и свои сведения.

Если получатель на стройке — сотрудник российской организации, в ЭТрН указывается сама организация, а она должна определить уполномоченного на приёмку и подписание.

Если грузополучатель — иностранное юридическое лицо, не включённое в российский реестр аккредитованных филиалов и представительств, применяется бумажная транспортная накладная. Если это иностранный гражданин, участвующий в предпринимательской деятельности или представляющий организацию, исключение для личных нужд физического лица не применяется.

ФНС отдельно подчёркивает: даже компания, которая только получает груз, обязана подписать свою часть ЭТрН: разъяснение от 04.08.2026.

42 Верно ли я понимаю, что участники перевозки, указанные в Т1 грузоотправителем (ЛОП, Перевозчик, грузополучатель) после оформления Т1 (еще до присоединения Т2) видят ЭТрН в своих личных кабинетах и могут подписывать ее (при наличии полномочий и своей очереди)? А те, кого в Т1 не указали (экспедитор как агент), ЭТрН в своем личном кабинете никогда не увидят? Или могут получить доступ для того, что бы контролировать.

Понимание верное лишь частично. после Т1 документ видят не все перечисленные участники одновременно.

После подписания Т1 оператор грузоотправителя направляет его:

- перевозчику — через оператора перевозчика
- в ГИС ЭПД
- иным получателям, если грузоотправитель специально указал их в Т1.

А вот грузополучателю Т1 направляется не сразу. По действующим Правилам он получает Т1 только после того, как перевозчик сформирует Т2 — подтверждение приёма груза к перевозке.

То есть до появления Т2 ситуация выглядит так:

Кто	Видит Т1
Грузоотправитель или ЛОП, сформировавший Т1	Да, в системе, где Т1 был оформлен
Перевозчик	Да, оператор направляет ему Т1
Грузополучатель	Нет, Т1 поступит ему после оформления Т2
Иной получатель, указанный в Т1	Да, оператор направляет ему Т1
Экспедитор, не указанный в Т1	Автоматически не получает

Это прямо следует из пункта 6 Правил направления ЭТрН: оператор грузоотправителя направляет Т1 перевозчику и иным получателям, указанным в Т1. Отдельно установлено, что грузополучателю Т1 направляется после получения Т2. Постановление Правительства РФ от 21.05.2022 № 931, приложение № 1, пункт 6.

После оформления Т2 оператор перевозчика направляет Т2:

- грузоотправителю или ЛОП
- грузополучателю
- иным получателям, которые были указаны ещё в Т1.

Одновременно грузополучателю передаётся и Т1. Поэтому именно после Т2 у грузополучателя появляется комплект Т1 + Т2.

Что с экспедитором-агентом

Если экспедитор не указан в Т1, в его собственный личный кабинет оператора ЭТрН автоматически не поступит. Но это не означает, что доступ ему предоставить невозможно.

Чтобы экспедитор мог контролировать перевозку, его можно указать в Т1 как иного получателя файла обмена. Тогда:

- после оформления Т1 оператор направит ему Т1
- после оформления Т2 оператор направит ему и Т2
- экспедитор будет получать документы для контроля

- при этом он не становится перевозчиком, грузоотправителем или грузополучателем и не получает права подписывать их титулы.

Важный момент: перевозчик не может самостоятельно добавить нового получателя уже в Т2. Правила требуют переносить в Т2 тех иных получателей, которые были указаны грузоотправителем в Т1, и прямо запрещают указывать в Т2 новых получателей, отсутствующих в Т1. Поэтому экспедитора лучше указывать как иного получателя сразу при формировании Т1.

Если экспедитора в Т1 не указали, возможен только дополнительный технический доступ — например, через права пользователя, интеграцию или функцию просмотра у конкретного оператора. Но это уже не установленная законом рассылка ЭТрН, а функциональность конкретной системы. Наличие такой возможности нужно уточнять у оператора ИС ЭПД.

Источник: Постановление Правительства РФ от 21.05.2022 № 931, приложение № 1:

- пункт 6 — рассылка Т1 перевозчику, грузополучателю и иным получателям
 - пункт 11 — рассылка Т2 и запрет добавлять в Т2 получателей, отсутствующих в Т1.
-

43 Если перевозку наёмным транспортом организует покупатель груза (Заказчик перевозки, он же Грузополучатель), то он также будет Грузоотправителем в ЭТрН? А фактический отправитель будет указан в графе 8? Кто должен начинать оформление ЭТрН в данном случае: фактический отправитель или покупатель (заказчик перевозки)? Может ли фактический отправитель из гр.8 сделать черновик и отправить на подпись Титула 1 заказчику-Грузоотправителю?

Да, если покупатель самостоятельно заключает договор с перевозчиком и заказывает вывоз товара со склада продавца, то именно покупатель является грузоотправителем как сторона договора перевозки. При этом он одновременно может быть и грузополучателем.

В ЭТрН роли распределяются следующим образом:

- в разделе 1 «Грузоотправитель» указывается покупатель, заключивший договор перевозки
- в разделе 2 «Грузополучатель» также указывается покупатель
- в разделе 6 указывается фактический перевозчик
- в разделе 8 «Приём груза» указывается продавец, склад или другое лицо, которое фактически погрузило товар и передало его водителю.

Таким образом, грузоотправитель — это не обязательно тот, со склада которого физически забирают товар. В данном случае грузоотправителем является покупатель, потому что именно он заказал перевозку и заключил договор с перевозчиком. Продавец выступает лицом, осуществляющим погрузку.

В разделе 8 необходимо указать сведения о продавце или складе, а также основание, по которому он осуществляет погрузку и передаёт груз перевозчику. Такое полномочие можно закрепить в договоре поставки, заявке, соглашении сторон или другом документе.

Кто должен начинать оформление ЭТрН? По общему правилу транспортную накладную составляет грузоотправитель, если договором перевозки не предусмотрено иное. Значит, ответственность за оформление Т1 в описанной схеме лежит на покупателе-грузоотправителе.

При этом информацию о грузе, количестве мест, массе, упаковке и фактической погрузке обычно знает продавец. Поэтому стороны могут организовать процесс несколькими способами.

Первый вариант: покупатель самостоятельно формирует Т1 на основании сведений, полученных от продавца. Продавец подтверждает сведения о погрузке в установленном сторонами порядке.

Второй вариант: продавец как лицо, осуществляющее погрузку, формирует черновик ЭТрН и направляет его покупателю. Покупатель проверяет данные и подписывает Т1 как грузоотправитель.

ФНС России 14 августа 2026 года опубликовала стандартный формат черновика для ЭТрН. Черновик представляет собой файл с предварительно заполненными данными. Он не подписывается электронной подписью и сам по себе ещё не является ЭТрН. На его основании получатель формирует и подписывает юридически значимый документ.

Поэтому фактический отправитель из раздела 8 может подготовить черновик и направить его покупателю для подписания Т1, если такую функцию поддерживают операторы сторон, в том числе в роуминге.

Есть и третий вариант: лицо, осуществляющее погрузку, может само сформировать и подписать Т1. Правила обмена допускают формирование и подписание Т1 не только грузоотправителем, но и лицом, осуществляющим погрузку. Однако для такой схемы его полномочия должны быть закреплены в договоре или другом документе, а техническая возможность — настроена у оператора ИС ЭПД.

Для практической работы наиболее понятна следующая схема: продавец заполняет сведения о грузе и погрузке и направляет черновик; покупатель как сторона договора перевозки проверяет его и

подписывает Т1; перевозчик после приёма груза формирует Т2.

Важно: раздел 1а «Заказчик услуг по организации перевозки» в этой схеме не заполняется только потому, что покупатель оплатил перевозку. Этот раздел используется при договоре на организацию перевозки, например когда грузоотправителем выступает экспедитор. Если покупатель напрямую заключил договор с перевозчиком, он указывается грузоотправителем в разделе 1.

Официальные источники

Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ — определение грузоотправителя и правило о составлении транспортной накладной грузоотправителем.

Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, постановление Правительства РФ № 2200 — заполнение разделов 1, 2, 3 и 8 транспортной накладной.

Методические рекомендации Минтранса России от 22.12.2022 № АК-325-р — разграничение грузоотправителя и лица, осуществляющего погрузку.

Постановление Правительства РФ от 21.05.2022 № 931 — Т1 может формироваться и подписываться грузоотправителем либо лицом, осуществляющим погрузку.

Черновики в электронном документообороте — ФНС России — понятие черновика и схема черновика ЭТрН.

44 Кто создаёт ЭТрН: грузоотправитель, ЛОП, грузополучатель или покупатель

При определении ролей нужно разделять четыре действия:

Действие	Кто отвечает
Заключает договор перевозки от своего имени	Как правило, грузоотправитель
Фактически передаёт и загружает груз	Лицо, осуществляющее погрузку — ЛОП
Принимает груз в пункте назначения	Грузополучатель
Оплачивает или покупает товар	Покупатель/заказчик; это само по себе не определяет роль в ЭТрН

Грузоотправителем признаётся лицо, которое по договору перевозки действует от своего имени или от имени владельца груза и указано в транспортной накладной. Грузоотправитель не обязан физически находиться на складе или самостоятельно грузить товар. Перевозчик — юридическое лицо или ИП, принявшие по договору обязанность доставить груз. Транспортная накладная подтверждает заключение договора перевозки. Эти определения закреплены в Уставе автомобильного транспорта № 259-ФЗ.

Юридически значимый документооборот начинается с Т1. По регламенту ГИС ЭПД Т1 может быть подписан:

- грузоотправителем
- лицом, фактически осуществляющим погрузку.

Т2 и Т4 подписывает перевозчик, Т3 — грузополучатель или лицо, уполномоченное действовать от его имени. Это прямо отражено в регламенте информационного взаимодействия ГИС ЭПД. Минтранс подтвердил, что действующий формат ЭТрН продолжит применяться после 1 сентября 2026 года: разъяснение от 16 июля 2026 года.

45 Может ли перевозчик заполнить раздел за грузоотправителя

Перевозчик может технически подготовить черновик или внести сведения, полученные от грузоотправителя, если такой процесс согласован сторонами. Но перевозчик не должен подписывать Т1 в своей роли перевозчика.

Т1 должен быть подписан:

- грузоотправителем
- ЛОП
- либо уполномоченным представителем соответствующей стороны.

Если сотрудник перевозчика подписывает Т1 от имени грузоотправителя, ему необходимы оформленные полномочия, в том числе МЧД для электронной подписи. Без таких полномочий перевозчик подписывает только свои файлы — прежде всего Т2 и Т4.

Практическая рекомендация: не передавать перевозчику ответственность за исходные сведения о грузе. Перевозчик может заполнить технический черновик, но данные о наименовании, количестве мест, массе, упаковке и сопроводительных документах должны поступить от грузоотправителя или ЛОП.

46 Когда участники видят ЭТрН

После подписания и отправки Т1 оператор маршрутизирует документ участникам, идентификаторы которых указаны в ЭТрН. Если стороны работают у разных операторов, передача осуществляется через межоператорский роуминг.

При этом участники не подписывают один и тот же Т1. Каждый подписывает свой файл на соответствующем этапе:

- Т1 — грузоотправитель или ЛОП
- Т2 — перевозчик при приёме груза
- Т3 — грузополучатель при получении
- Т4 — перевозчик при выдаче.

До наступления своего этапа участник может видеть сведения в зависимости от маршрутизации и интерфейса оператора, но не должен заранее формировать следующий титул.

Экспедитор или агент, который не указан как участник и не имеет полномочий от клиента, не получает автоматического права видеть ЭТрН в своём кабинете. Для контроля можно организовать:

- доступ в информационной системе клиента по доверенности
- отдельную роль наблюдения, если она предусмотрена оператором
- интеграцию через API
- получение копий и статусов по договору.

Указывать экспедитора перевозчиком или грузоотправителем только ради доступа нельзя. Роль должна соответствовать фактическому договору и функциям. ФНС отмечает, что все реальные участники цепочки должны быть подключены к транспортному ЭДО, а при разных операторах используется роуминг: инструкция ФНС.

47 Кто создаёт ЭТрН, если груз привез на терминал для отправки другая ТК или Яндекс такси? Как подписывает водитель Яндекс такси документы?

Если груз сначала доставляется на терминал одной транспортной компанией, а затем другим перевозчиком — получателю, это, как правило, два самостоятельных плеча и два договора перевозки:

1. Перевозка от первоначального пункта до терминала.
2. Перевозка от терминала до конечного получателя.

На каждое плечо оформляется отдельная ЭТрН. Первая закрывается при передаче груза на терминале, для дальнейшей доставки создаётся новая. Именно такой подход Минтранс изложил для доставки через склад временного хранения: разъяснение от 20 июля 2026 года.

Название сервиса «Яндекс» само по себе не определяет перевозчика. Нужно посмотреть договор, заказ или чек и установить, кто именно принял обязанность доставить груз:

- юридическое лицо
- ИП
- партнёр сервиса
- непосредственный перевозчик.

В ЭТрН указывается именно этот перевозчик, а не обязательно владелец приложения или агрегатора.

Водитель не подписывает документы просто потому, что управляет автомобилем. Если он является представителем перевозчика и уполномочен подписывать Т2 или Т4, ему нужны электронная подпись и подтверждённые полномочия. Если водитель — сам ИП и одновременно перевозчик, он подписывает соответствующие файлы как ИП.

48 Как происходит подписание ЭТрН, если на выгрузке нет официального представителя (например, груз принимает прораб на стройке или получатель - частное лицо и т.д.).

Если грузополучатель — организация или ИП, подписать приёмку может лицо, уполномоченное грузополучателем на приём груза и/или оформление факта приёмки. Это прямо прописано в Правилах заполнения транспортной накладной. То есть прораб может подписать документ не потому, что он прораб, а потому, что грузополучатель предоставил ему соответствующее полномочие.

Если грузополучатель — физическое лицо, ситуация зависит от конкретного сценария. Кроме того, приказ № 262 отдельно предусматривает бумажные исключения для перевозок для личных, семейных и домашних нужд физлица.

Для бизнеса правильный процесс: ещё до отправки машины определить, кто именно будет принимать груз и имеет ли этот человек право это делать.

49 Строительная компания является покупателем запчастей для своей строительной техники, доставка осуществляется компанией «Деловые линии» , должна ли эта строительная компания быть участником оформления ЭТрН?

Если строительная компания указана грузополучателем, она становится участником ЭТрН и должна подтвердить получение груза ТЗ. Она не обязана формировать Т1, если только не является одновременно грузоотправителем или ЛОП.

ФНС прямо разъясняет: компания, которая только получает товар, не инициирует ЭТрН, но подписывает ТЗ при приёме груза. Поэтому с 1 сентября 2026 года строительной компании понадобится подключение к оператору ИС ЭПД, даже если все перевозки организуют поставщики: разъяснение ФНС.

Если груз сначала принимается на терминале «Деловых линий», а затем доставляется отдельным рейсом, необходимо проверить, где заканчивается первое плечо и начинается второе: для нового договора перевозки потребуются новая ЭТрН.

50 Если перевозчик нанимает только другого водителя

Привлечение водителя само по себе не превращает перевозчика в экспедитора.

Компания остаётся перевозчиком, если:

- договор перевозки заключён с ней
- транспорт используется ею на законном основании
- водитель действует как её работник или уполномоченный представитель
- ответственность за доставку несёт компания.

Но если «другой водитель» является самостоятельным ИП-перевозчиком на собственном автомобиле и сам выполняет перевозку по отдельному договору, это уже не просто замена водителя. Такой ИП должен быть корректно отражён как фактический перевозчик, а организующая компания — как экспедитор, если её функция сводится к организации.

51 1) Как подписывает загрузку водитель, если он работает у нас на себя как ИП, без наемных водителей?

2) Какую программу нужно скачать для ИП, он же водитель?

3) Какая подпись нужна через Рутокен или через Госключ?

4) Кто должен создавать заявку и ЭТрН: заказчик или перевозчик?

5) Обязательно ли иметь программу ЭДО при ЭТрН или достаточно приложения в смартфоне для ЭТрН?

Если вы зарегистрированы как ИП, сами заключаете договор перевозки и сами едете за рулём, то в ЭТрН у вас фактически две функции: вы — перевозчик как ИП и одновременно водитель этого перевозчика.

1. Как ИП-водитель подписывает погрузку?

Здесь нужно разделять подписание ЭТрН от имени перевозчика и действия водителя при приёмке груза.

Как индивидуальный предприниматель вы можете действовать от своего имени. Вам не требуется выдавать самому себе машиночитаемую доверенность. ФНС в рекомендациях по переходу на ЭПД прямо указывает: для индивидуального предпринимателя необходимо получить сертификат квалифицированной электронной подписи; МЧД требуется сотрудникам, которые действуют от имени организации или ИП.

То есть ситуация проще, чем в компании, где директор должен отдельно предоставить полномочия водителю.

ИП-перевозчик сам за рулём → действует от собственного имени → доверенность самому себе не оформляет.

2. Какую программу нужно скачать ИП-водителю?

Здесь распространённое заблуждение: отдельного государственного приложения «ЭТрН для водителя» скачивать не нужно.

Чтобы работать с ЭТрН, перевозчик должен подключиться к аккредитованному оператору информационной системы электронных перевозочных документов — ИС ЭПД.

И уже оператор предоставляет способ работы: веб-сервис, мобильное приложение или интеграцию с учётной/логистической системой. ФНС отдельно подчёркивает, что самостоятельно подключаться к ГИС ЭПД не требуется: пользователь работает через сервис оператора, а оператор передаёт документы в ГИС ЭПД.

Поэтому сначала выбираете оператора ИС ЭПД, а уже затем используете приложение или программу, которую он предоставляет либо которая интегрирована с этим оператором.

Минтранс также приводит примеры работы, когда водитель подписывает необходимые сведения непосредственно через мобильное приложение.

3. Что нужно ИП: Рутокен или Госключ?

Я бы здесь поправила саму постановку вопроса. Рутокен и Госключ — это не два вида электронной подписи.

Рутокен — это носитель, на котором может храниться ключ электронной подписи. Госключ — приложение, позволяющее подписывать электронные документы при поддержке соответствующего сценария.

Для самого ИП как участника ЭПД ФНС в актуальной инструкции указывает необходимость сертификата квалифицированной электронной подписи (КЭП) индивидуального предпринимателя.

Если ИП сам является перевозчиком и сам водит машину, ему прежде всего нужна КЭП ИП. А каким техническим способом он будет ею пользоваться — через совместимый носитель или поддерживаемый сервис подписания — нужно уточнять у выбранного оператора ИС ЭПД.

У ФНС, например, существует приложение «Моя подпись», позволяющее получить сертификат УКЭП в удостоверяющем центре ФНС и хранить секретный ключ в приложении; но работать с ним можно через программное обеспечение, которое поддерживает такой способ подписания.

Конечно, недостаточно просто скачать Госключ и после этого вы сможете работать с любой ЭТрН. Возможность конкретного способа подписания зависит в том числе от реализации у оператора.

Госключ — официальный сервис Госуслуг

4. Кто должен создавать заявку и ЭТрН — заказчик или перевозчик?

Здесь тоже два разных документа.

Заказ/заявка на перевозку и транспортная накладная — самостоятельные перевозочные документы. Причём с 1 сентября 2026 года и транспортная накладная, и заказ/заявка в общем случае переходят в обязательный электронный формат.

Что касается транспортной накладной, исходить нужно из общего правила статьи 8 Устава автомобильного транспорта: транспортная накладная составляется грузоотправителем, если иное не предусмотрено договором перевозки груза.

По общему правилу транспортную накладную составляет грузоотправитель, но договором перевозки может быть предусмотрено иное. Поэтому сначала смотрим, кто в конкретной перевозке является грузоотправителем и что предусмотрено договором.

При этом технически первоначальные сведения могут готовиться в информационной системе компании — важно не путать кто нажал кнопку «создать» и кто является ответственным участником формирования соответствующих сведений ЭТрН.

5. Нужно ли дополнительно подключать обычный ЭДО?

Нет, наличие отдельной программы обычного бухгалтерского ЭДО само по себе не является обязательным условием работы с ЭТрН.

Но обязательно должен быть обеспечен обмен ЭПД через аккредитованного оператора ИС ЭПД.

Схема выглядит так:

ИП/компания → сервис или приложение → оператор ИС ЭПД → ГИС ЭПД.

ФНС прямо объясняет: компания выбирает оператора ИС ЭПД из реестра Минтранса, работает с документами в его сервисе, а оператор автоматически передаёт их в ГИС ЭПД. Самостоятельно подключаться к государственной системе участнику не требуется.

Поэтому смартфона вполне может быть достаточно для ежедневной работы ИП-водителя, если выбранный оператор предоставляет мобильное приложение и через него можно выполнить все необходимые этому участнику действия и подписания.

В следующем блоке вопросов у участников вебинара смешались две реформы: обязательная ЭТрН с 1 сентября 2026 года и новые требования к допуску перевозчиков с 1 марта 2027 года. Это принципиально разные изменения.

Фраза из вопроса №116 «с 1 марта самозанятых водителей привлекать нельзя, есть проект закона» уже требует корректировки. Это уже не проект. Принят Федеральный закон от 29.12.2025 № 520-ФЗ. Но основные требования, о которых спрашивает участник, начинают действовать с 1 марта 2027 года, а не с 1 сентября 2026 года. Минтранс это прямо подтверждает.

И закон действительно существенно меняет схему привлечения водителей. Для перевозок, подпадающих под № 520-ФЗ, водитель должен быть либо работником перевозчика, либо самим ИП-перевозчиком, который владеет автомобилем на праве собственности или ином законном основании.

52 Обязательно ли официальное трудоустройство водителей?

Как работать с маркетплейсами?

С 1 сентября 2026 года введение ЭТрН само по себе не устанавливает новое требование обязательно принять каждого водителя в штат. Эта дата касается прежде всего перехода перевозочных документов в электронный вид.

Но ситуация изменится с 1 марта 2027 года.

Федеральный закон № 520-ФЗ устанавливает для подпадающих под него возмездных грузовых автоперевозок правило: водитель должен быть работником перевозчика либо самим ИП — владельцем транспортного средства на законном основании.

Поэтому модель:

ООО — перевозчик → водитель просто привлечён как самозанятый

после вступления этой нормы в силу становится проблемной.

Что касается маркетплейсов, здесь название площадки ничего не меняет. Нужно определить, кто по конкретному договору является перевозчиком. Именно перевозчик должен соответствовать требованиям законодательства, а в ЭТрН указываются фактические участники конкретной перевозки.

Важно: № 520-ФЗ имеет исключения, например его требования не распространяются на перевозки грузовыми ТС с технически допустимой максимальной массой не более 3,5 т, международные и некоторые другие перевозки.

53 Могут ли быть перевозчики принимать привлеченный транспорт ФЛ и самозанятого?

Закон об обязательной ЭТрН такого запрета с 1 сентября не вводит. Но нужно смотреть вперёд на 1 марта 2027 года.

№ 520-ФЗ устанавливает, что перевозчиком по подпадающим под него перевозкам может быть юридическое лицо или ИП, получившее соответствующий допуск. Кроме того, в перевозочных документах перевозчик и владелец транспортного средства должны быть одним и тем же лицом.

При этом «владелец» здесь не означает исключительно собственника: автомобиль может находиться у перевозчика на праве собственности или ином законном основании.

Поэтому после 1 марта 2027 года схема должна проверяться уже по новым требованиям к допуску перевозчика и конкретному правовому основанию использования автомобиля.

54 Можно ли привлекать самозанятых водителей?

С 1 марта 2027 года вступает в силу № 520-ФЗ. Для перевозок, на которые распространяется закон, водитель должен быть: работником перевозчика или самим ИП-перевозчиком, владеющим автомобилем на законном основании.

Поэтому привычная конструкция: ООО-перевозчик → физлицо со статусом самозанятого → работает водителем этого ООО не соответствует этой модели, если на отношения распространяется № 520-ФЗ.

Причём статус «самозанятый» сам по себе не превращает человека в ИП. Если человек зарегистрирован только как плательщик НПД без статуса ИП, это не то же самое, что ИП-перевозчик.

Минтранс — о реестре перевозчиков с 1 марта 2027 года

Официальный текст Федерального закона № 520-ФЗ

55 Нужно ли чтобы водитель был обязательно устроен официально? Я ИП, на машине работает муж.

Само родство здесь никаких специальных исключений не создаёт. Нельзя исходить из логики: «это муж, поэтому оформлять отношения не нужно». С точки зрения перевозки важно определить, кто является перевозчиком и на каком основании другой человек выполняет функции водителя.

И особенно важно учитывать изменение с 1 марта 2027 года: если перевозчиком остаётся ИП, а автомобилем управляет другой человек, № 520-ФЗ для подпадающих под него перевозок требует, чтобы водитель был работником перевозчика. Поэтому семейные отношения это правило не отменяют.

56 Я ИП и водитель, авто на жене. В этом случае тоже как работаем?

Само по себе то, что автомобиль зарегистрирован на супругу, не означает автоматически, что ИП не может использовать автомобиль. Нужно законное основание его использования.

И здесь снова особенно важно изменение с 1 марта 2027 года. Закон № 520-ФЗ говорит не только о собственности, а о владении автомобилем «на праве собственности или ином законном основании».

Поэтому ключевой вопрос: На каком юридическом основании ИП использует автомобиль супруги в предпринимательской деятельности? Это основание нужно корректно оформить.

57 На кого должны быть оформлены в собственность автомобили и должны ли все водители быть оформлены официально

До 1 марта 2027 года нельзя говорить, что автомобиль обязательно должен быть зарегистрирован в ГИБДД непосредственно на перевозчика только из-за введения ЭТрН. Но с 1 марта 2027 года правила становятся значительно жёстче.

Для подпадающих под № 520-ФЗ перевозок:

- перевозчик должен получить допуск
- сведения об используемом автомобиле должны находиться в реестре
- перевозка на автомобиле, не включённом в реестр, не допускается
- в перевозочных документах перевозчиком и владельцем автомобиля должно выступать одно лицо
- водитель должен быть работником перевозчика либо самим ИП-перевозчиком.

При этом владение возможно не только на праве собственности, но и на ином законном основании.

Вопросы 121. 1. Кто должен отражаться в программе - собственник авто или водитель? 2. Если собственник, то какой документ нужен для подтверждения отношений между одним или несколькими наемными водителями, а если ещё водитель пенсионер?(родственник) 3. Можно ли на все машины собственника выписывать ТТН на одного собственника?

Это не взаимоисключающие роли. В ЭТрН отражаются сведения, необходимые для конкретной перевозки, в том числе о перевозчике, транспортном средстве и водителе.

Поэтому нельзя выбрать: «либо собственник, либо водитель». Это разные сведения. И тем более нельзя оформлять транспортные накладные «на одного собственника» только потому, что ему принадлежат несколько машин. В транспортной накладной должен быть указан реальный перевозчик по конкретному договору перевозки.

С 1 марта 2027 года дополнительно потребуются соответствие сведений о перевозчике и автомобиле реестру перевозчиков. № 520-ФЗ прямо предусматривает такое соответствие.

58 Грузополучатель и грузоотправитель одно юр. лицо, а перевозчик сторонняя организация. Нужна ли ЭТрН или возможно оформить на бумажном носителе (при Приказу 262 от 01.07.2026)? А если перевозка слабоалкогольной продукции, то может ли быть бумажный документ вместо ЭТрН в таком случае?

Здесь работает приказ № 262. Например, ООО «Ромашка», склад Москва → сторонний перевозчик → ООО «Ромашка», склад Тверь. Есть договор перевозки, поэтому транспортная накладная нужна.

Но грузоотправитель и грузополучатель являются одним лицом. Поэтому согласно приказу № 262 и опубликованному разъяснению Минтранса ТН оформляется на бумажном носителе, а не как ЭТрН.

А если перевозится слабоалкогольная продукция?

Сам характер груза не отменяет исключение приказа № 262 для транспортной накладной. Но у алкогольной продукции существует отдельный набор требований по Федеральному закону № 171-ФЗ и ЕГАИС. Росалкогольтабакконтроль напоминает, что оборот алкогольной продукции сопровождается установленными законом товаросопроводительными документами и сведения об обороте отражаются в ЕГАИС.

Поэтому нужно разделять транспортная накладная по транспортному законодательству

и документы/сведения, необходимые для оборота алкоголя и ЕГАИС. Бумажная ТН по исключению № 262 не отменяет требований алкогольного законодательства.

5. Подписи, МЧД и полномочия

59 Что необходимо для создания ПЭП?

Для ПЭП обычно необходимо:

1. Добавить водителя в систему перевозчика или оператора.
 2. Идентифицировать его по правилам этой системы.
 3. Предоставить индивидуальный логин, пароль, ПИН или иной ключ.
 4. Ознакомить водителя с правилами использования ПЭП.
 5. Запретить передачу кода, пароля или учётной записи диспетчеру и другим водителям.
 6. Конкретный порядок определяет оператор. ПЭП не оформляется через Госуслуги и не требует сертификата КЭП.
-

60 Нужно ли всем водителям оформлять «Госключ»?

Нет. Это один из допустимых вариантов, но не единственный. Минтранс разрешает водителю подписывать Т2 как ПЭП, так и НЭП «Госключ».

Если выбран «Госключ», он должен быть интегрирован с сервисом оператора. Просто установить приложение на телефон недостаточно: оператор должен уметь направить документ на подписание.

61 Может ли ИП подписать ЭТрН через сутки или двое?

Постоянно сидеть за компьютером ИП не обязан: документ можно подписывать через мобильное приложение, мобильный браузер или «Госключ», если это поддерживает оператор.

Но Т2, подтверждающий приём груза к перевозке, нельзя штатно откладывать на сутки или двое. После оформления Т1 и Т2 формируется QR-код, который требуется во время перевозки. Поэтому Т2 необходимо завершить до выезда автомобиля с погрузки.

Если задержка вызвана сбоем связи или ГИС ЭПД, Минтранс разъяснил: документы сохраняются у оператора и передаются в государственную систему после восстановления работы. Если QR-код временно не сформирован, водитель может предъявить визуализацию ЭТрН на устройстве или распечатанную копию. Разъяснение Минтранса о работе при перебоях связи

Обычная занятость ИП или отсутствие рядом компьютера техническим сбоем не являются.

62 Я сам ИП, водитель и логист. Куда мне втыкать КЭП?

Если КЭП записана на USB-токен, он подключается к компьютеру или ноутбуку. Подключение токена непосредственно к телефону возможно только при наличии совместимого носителя, переходника и поддержки со стороны приложения оператора.

Но для рейса более удобна другая схема: водитель подтверждает действие в мобильном приложении ПЭП или через «Госключ», а подпись перевозчика ставится дистанционно или автоматически в системе оператора. Тогда возить ноутбук и вставлять токен после каждой погрузки не нужно.

Для ИП КЭП оформляется именно на индивидуального предпринимателя. ФНС рекомендует руководителям и ИП получить КЭП, подключиться к аккредитованному оператору ИС ЭПД и предоставить доступ водителям. Памятка ФНС по переходу на ЭПД

Можно, но неудобно	Удобнее в рейсе
КЭП на USB-токене	Водитель подтверждает действие в приложении
Подключается к компьютеру или ноутбуку	ПЭП или «Госключ»
Для телефона нужны совместимый носитель, переходник и поддержка приложения	Подпись ИП-перевозчика ставится дистанционно или автоматически*

63 Можно ли подписывать ЭТрН «Госключом»? «Госключ» нужен от ИП или от физлица?

Да, «Госключ» может применяться, если выбранный оператор ИС ЭПД поддерживает такую интеграцию.

Нужно смотреть не только на человека, но и на роль, в которой он подписывает:

- действие водителя подписывается как действие физического лица — ПЭП либо НЭП «Госключ»
- действие перевозчика должно быть подтверждено от имени ИП.

Само приложение «Госключ» привязано к личной подтверждённой учётной записи Госуслуг. Но запрос на подписание должен быть сформирован сервисом оператора именно в нужной роли — водителя либо перевозчика-ИП. Обычная личная подпись физлица сама по себе не означает, что документ подписан от имени ИП.

Если оператор не поддерживает подписание от имени ИП через «Госключ», используется КЭП ИП, выданная Удостоверяющим центром ФНС. ФНС также сообщает о возможности получения сертификатов ИП с использованием мобильного приложения «Госключ». Информация ФНС о «Госключе», Удостоверяющий центр ФНС

Что уточнить у оператора: «Можно ли в вашем сервисе одним человеком подписать Т2 сначала как водителю, затем как ИП-перевозчику через «Госключ»?»

64 Что такое автоматическое подписание документов?

Автоматическое подписание — это функция информационной системы, а не отдельный вид электронной подписи.

Например, водитель в приложении подтверждает приём груза ПЭП. После этого система автоматически формирует Т2 и накладывает подпись перевозчика по заранее настроенному правилу. ИП не приходится ночью открывать компьютер и вручную подписывать каждый титул.

Автоподписание особенно полезно при круглосуточных погрузках, но его нужно правильно настроить:

- какие документы можно подписывать автоматически
- после какого действия водителя
- какой сертификат используется
- какие проверки должна выполнить система
- кто отвечает за хранение и применение ключа.

Юридическая ответственность за автоматически подписанный документ всё равно остаётся на подписанте. Поэтому автоподписание должно быть штатной функцией оператора, а не самодельным скриптом без контроля.

65 Может ли ИП поставить свою подпись вместо водителя?

Если ИП сам является водителем — да, он выполняет действия и как перевозчик, и как фактический водитель. Но если автомобилем управляет другой человек, ИП не должен просто «подписать за него».

Минтранс специально разделяет действие водителя и последующее подписание файла перевозчиком: водитель может применить ПЭП/НЭП «Госключ», после чего перевозчик подписывает файл своей предусмотренной подписью.

66 Каждому водителю делать право подписи или можно объединить?

Нельзя сделать одну общую электронную подпись «на всех водителей». Электронная подпись нужна именно для того, чтобы установить, какое конкретное физическое лицо совершило действие. Но это не означает, что каждому водителю обязательно нужна дорогая отдельная КЭП и МЧД. Для водительского сценария Минтранс допускает ПЭП или НЭП «Госключ» с последующим подписанием файла перевозчиком.

Поэтому для большого штата логичнее: каждому водителю → персональная идентификация/ПЭП; перевозчику → централизованный механизм последующей подписи.

А не покупать каждому водителю КЭП, если он не должен выступать полноценным представителем компании.

67 Если водитель оформлен не в штат, а как самозанятый, нужно ли оформлять ему МЧД? и можно ли это сделать без покупки УКЭП для него (имея только УКЭП руководителя ООО)

Здесь нужно разделить две совершенно разные проблемы.

Первая — можно ли вообще использовать такую модель отношений с водителем.

Вторая — какие полномочия и электронная подпись ему нужны для действий в ЭТрН.

МЧД не легализует отношения с водителем. Это электронная доверенность, которая подтверждает полномочия человека действовать от имени организации или ИП.

ФНС объясняет общий принцип: руководителю организации или ИП нужна собственная КЭП, а для сотрудников, действующих от имени компании, используется электронная подпись физического лица вместе с МЧД.

Поэтому нельзя решить проблему так: «водитель самозанятый → выпишем ему МЧД → значит, всё законно». МЧД решает вопрос полномочий, а не вопрос законности модели привлечения водителя.

68 Как логисту, диспетчеру, водителю подписывать заявки, договора, ЭТрН, счета и акты?

Здесь нет одной универсальной подписи «для всех документов». Сначала нужно определить, кто подписывает документ и от чьего имени он действует.

Если документ от имени ООО подписывает руководитель, который вправе действовать без доверенности, он использует свою КЭП руководителя.

Если от имени ООО или ИП документ подписывает логист, диспетчер, бухгалтер или другой представитель, применяется его электронная подпись физического лица и, когда он действует от имени компании по доверенности, — МЧД с соответствующими полномочиями. ФНС прямо указывает, что МЧД нужна для подтверждения полномочий представителя действовать от имени ЮЛ или ИП.

С водителем в ЭТрН есть специальный сценарий. Например, Т2 водитель может подписать ПЭП либо НЭП «Госключ», но после этого соответствующий файл обмена должен быть подписан КЭП либо НЭП «Госключ» перевозчика. Именно такой порядок сейчас отдельно разъясняет Минтранс.

Логист или диспетчер подписывает за компанию → нужны полномочия. Водитель фиксирует своё действие в ЭТрН → для него предусмотрен специальный механизм. Руководитель/ИП подписывает за самого перевозчика → использует подпись перевозчика.

А вот счета, акты и обычные договоры — это уже не специальные титулы ЭТрН. Их подписание определяется законодательством об электронной подписи, условиями договора и правилами используемого ЭДО.

ФНС — применение электронной подписи и МЧД

69 1. Как и какие доверенности нужно сделать на водителей? 2. Что делать, если другие стороны сделки до сих пор не подключены к ЭТрН?

1. Нужна ли каждому водителю МЧД?

Не обязательно. Это очень важный момент. Не надо автоматически выдавать МЧД каждому водителю только потому, что он участвует в ЭТрН.

Если водитель выполняет предусмотренные форматом ЭТрН действия как водитель и подписывает их допустимой для этого ПЭП или НЭП, это специальный сценарий работы водителя.

Если же компания хочет, чтобы водитель выступал представителем перевозчика и подписывал документы от имени компании как уполномоченное лицо, тогда уже возникает вопрос соответствующих полномочий и МЧД.

ФНС объясняет общий принцип: МЧД подтверждает полномочия физического лица совершать действия от имени юридического лица или ИП.

2. А если грузоотправитель или грузополучатель не подключился?

С 1 сентября 2026 года транспортные накладные в общем случае должны оформляться в электронном виде. Поэтому позиция «мы не подключились и продолжим оформлять бумагу» сама по себе основанием для бумажной ТН не становится.

Бумажное оформление после 1 сентября сохраняется только для предусмотренных законодательством исключений. Поэтому к этой дате участникам перевозки необходимо обеспечить работу через оператора ИС ЭПД. Минтранс ведёт инфраструктуру ГИС ЭПД, а ФНС публикует перечень операторов ИС ЭПД.

ФНС — список операторов ИС ЭПД

70 Как вместе с МЧД передать не только право автоподписи ЭПД, но и закрепить ответственность ?

МЧД сама по себе не является документом о материальной или дисциплинарной ответственности сотрудника. Она отвечает на другой вопрос: Что этому человеку разрешено делать от имени компании?

В МЧД можно ограничить полномочия представителя: например, предоставить право подписывать определённые документы или совершать определённые действия. ФНС для этого использует специальный справочник полномочий. А ответственность определяется уже трудовым договором, должностной инструкцией, локальными актами, договором с исполнителем и нормами гражданского или трудового законодательства — в зависимости от характера отношений.

Поэтому правильная схема: МЧД → полномочия.

Внутренний регламент/договор → обязанности и ответственность.

Объединять МЧД с автоподписанием не стоит. Автоподпись — отдельный технический и юридический механизм использования электронной подписи информационной системой.

71 Почему для водителя ПЭП лучше, чем МЧД и ГОСКЛЮЧ?

Нельзя сказать, что ПЭП юридически «лучше». Правильнее — для массового водительского сценария она может быть проще. Почему? Водителю не обязательно превращаться в полноценного представителя компании с собственной КЭП физлица и МЧД только для того, чтобы выполнить предусмотренное законом действие водителя в ЭТрН.

Минтранс прямо подтверждает возможность подписания Т2 водителем ПЭП или НЭП «Госключ», при условии последующего подписания перевозчиком. То есть для компании с 20 водителями сценарий может выглядеть проще:

1. водитель → ПЭП → перевозчик подтверждает сведения своей подписью.
 2. Вместо: каждому водителю → КЭП физлица → МЧД → управление сроками и полномочиями → подписание от имени компании.
 3. Но это уже вопрос выбора процесса и возможностей конкретной ИС ЭПД.
-

72 Если у водителя нет полномочий на подписание от лица перевозчика (только ПЭП) и не настроено автоподписание, есть ли какой-то люфт времени, когда перевозчик может подписать КЭП после погрузки/выгрузки? Могу ошибаться, но вроде допускается какое-то количество часов? Например, водитель загрузился в 2 часа ночи, принял груз (ПЭП), а ответственное лицо подписало титул через КЭП в 8 утра.

Действующих официальных разъяснений Минтранса про нормы вида «перевозчику даётся 6 часов» или «8 часов после водителя» мы не видели. Минтранс действительно подтверждает саму последовательность: водитель подписывает Т2 ПЭП/НЭП → затем файл подписывается перевозчиком.

Но есть принципиальный практический момент: Минтранс также поясняет, что QR-код, подтверждающий законность перевозки, формируется после подписания Т1 грузоотправителем и Т2 перевозчиком.

Поэтому сценарий: водитель загрузился в 02:00 → уехал → перевозчик решил подписать Т2 только в 08:00 не стоит закладывать в рабочий регламент как штатную схему.

Лучше организовать процесс так, чтобы необходимое подтверждение перевозчика происходило без ожидания выхода логиста на работу: например, через ответственного дежурного или поддерживаемый системой механизм автоматического подписания. То есть «несколько часов люфта» как гарантированное законом правило — нет, на него рассчитывать нельзя.

73 Для подписания ЭТрН каждый раз нужно вставлять в компьютер ЭП? Можно ли подписывать ЭТрН с разных компьютеров (домашнего, рабочего) или с мобильного телефона?

Закон не устанавливает требования подписывать ЭТрН только с одного определённого компьютера. Здесь нужно разделять юридическое требование к виду электронной подписи и технический способ её использования. Если ключ КЭП хранится на аппаратном носителе, для подписания потребуется доступ к этому ключу и соответствующему ПО. Но существуют и другие технические решения. Поэтому подписывать документы с разных устройств в принципе возможно, если это поддерживают ваша электронная подпись, программное обеспечение и оператор ИС ЭПД. То же относится к смартфону.

ФНС прямо указывает, что квалифицированные сертификаты применяются при электронном взаимодействии с информационными системами, а конкретная техническая реализация зависит от используемого решения. Поэтому при выборе оператора лучше спрашивать не: «Можно ли у вас сделать ЭТрН?», а «Сможет ли руководитель или ИП подписывать нужные титулы со смартфона, если он находится не в офисе?»

74 Перевозчик может подписать своей подписью за водителя по его звонку о том, что загрузился или выгрузился?

Не нужно подменять одно действие другим. Если формат предусматривает сведения и подпись водителя, то звонок: «Я загрузился, подпишите за меня» не превращает руководителя или логиста в этого водителя.

Правила специально предусматривают возможность водителю использовать ПЭП или НЭП, после чего файл подтверждает перевозчик своей электронной подписью. То есть законодатель уже разделяет: действие водителя и последующее подтверждение перевозчика.

Поэтому правильный процесс: водитель подтверждает своё действие → перевозчик подтверждает сведения со своей стороны. А не: водитель позвонил → сотрудник офиса вместо него поставил свою подпись. Это особенно важно потому, что электронная подпись должна позволять установить, кто совершил соответствующее действие.

75 ПЭП водителя обязательно? Может ли ИП подписывать Т2, Т4 с помощью токкена? ИП является перевозчиком

ПЭП — не единственный возможный вариант. Минтранс прямо указывает, что второй титул ЭТрН водитель может подписать ПЭП или НЭП «Госключ» с последующим подписанием перевозчиком. А если у нас особый случай: ИП = перевозчик = водитель, — то не нужно искусственно создавать ситуацию, будто есть два разных человека.

У ИП есть КЭП индивидуального предпринимателя, которой он вправе подписывать документы от своего имени как ИП. Использование токена само по себе не запрещено: токен — это лишь технический носитель ключа.

Но здесь нет универсального ответа «ИП просто подписывает Т2 и Т4 одной КЭП и больше ничего не нужно», пока не проверена реализация конкретного формата у оператора ИС ЭПД. В ЭТрН разделены действия участника как перевозчика и действия физического лица как водителя, и информационная система должна корректно сформировать соответствующие файлы обмена.

Практически ИП нужно задать оператору два вопроса:

1. Поддерживаете ли вы сценарий «ИП = перевозчик = водитель»?
2. Можно ли весь Т2/Т4 пройти со смартфона или одной КЭП ИП без отдельной ПЭП водителя?

В вопросах 135–148 есть принципиально важное разъяснение Минтранса, которое снимает большую часть вопросов: если компания перевозит груз для собственных нужд собственным транспортом и договора перевозки нет, транспортная накладная вообще не требуется. Минтранс прямо опубликовал такой ответ в FAQ.

И отдельно есть другая ситуация: если транспортная накладная всё-таки нужна, но грузоотправитель и грузополучатель — одно лицо, по приказу Минтранса № 262 она оформляется на бумаге. 20 июля 2026 года Минтранс это дополнительно подтвердил на конкретном примере перевозки между филиалами.

То есть сначала задаём вопрос «нужна ли вообще транспортная накладная?», и только потом — «она должна быть электронной или бумажной?».

76 Достаточно ли подписи из Госключа для логиста и водителя?

Для водителя НЭП «Госключ» прямо названа Минтрансом допустимым вариантом для подписания второго титула. А вот для логиста, который действует от имени компании, одного факта наличия «Госключа» недостаточно, чтобы сказать: «теперь он может подписывать всё». Нужно определить:

- какой именно титул он подписывает
- от имени кого
- какой вид подписи требуется для этого файла
- есть ли у него полномочия действовать от имени компании.

ФНС указывает общий сценарий для сотрудника: КЭП физического лица + МЧД, подтверждающая полномочия. Поэтому:

1. Госключ водителя — предусмотренный специальный сценарий.
 2. Госключ логиста — проверяем конкретный титул, полномочия и поддержку оператором.
-

77 Как оставить Т2 и Т4 полностью на водителе, без директора и логиста?

Оставить физическую работу с документом на водителе можно, но нельзя убрать обязательную подпись перевозчика. Регламент ГИС ЭПД относит Т2 и Т4 к файлам перевозчика.

При Т2 специальный сценарий выглядит так: водитель → ПЭП/НЭП → затем обязательное подписание перевозчиком. Но это не означает, что директор лично должен сидеть у компьютера.

Возможны организационные варианты: водитель становится уполномоченным представителем перевозчика и имеет необходимую подпись/МЧД или информационная система реализует предусмотренный законом механизм последующего подписания перевозчиком без ручного участия офисного сотрудника в каждой операции. То есть цель должна быть не «убрать подпись перевозчика», а «убрать необходимость ждать директора или логиста». И это один из ключевых вопросов, который перевозчику надо задать оператору ИС ЭПД до покупки сервиса.

А если грузоотправитель или грузополучатель не подключены?

Это отдельная проблема. Если ЭТрН обязательна, отсутствие у контрагента электронной подписи или сервиса не является штатным основанием для продолжения бумажной схемы, кроме установленных исключений.

78 Может ли компания своей ЭЦП подписать ЭТрН, если у водителя и логиста нет электронной подписи?

Компания может обеспечить подпись перевозчика, но не может одной подписью компании заменить действия всех участников. Если сотрудник офиса имеет право подписывать от имени перевозчика, соответствующий файл перевозчика может быть подписан надлежащей подписью.

Но когда формат требует действия конкретного водителя, нельзя просто сказать: «у водителя ничего нет, поэтому директор подпишет за него». Минтранс специально установил для водителя облегчённый механизм — ПЭП или НЭП «Госключ», после чего перевозчик подписывает свой файл. То есть водителю вовсе необязательно покупать собственную КЭП.

Для компании с большим автопарком типовой процесс может выглядеть:

- водитель → персональная ПЭП
 - перевозчик → централизованная подпись соответствующих файлов.
-

6. Водитель в рейсе: приложение, QR и связь

79 Через какое приложение должен быть зарегистрирован водитель для ПЭП?

Начнём с главного: закон не устанавливает единое обязательное приложение для всех водителей. Водитель не регистрируется непосредственно в ГИС ЭПД и не обязан самостоятельно выбирать оператора.

Перевозчик выбирает аккредитованного оператора ИС ЭПД или программу, интегрированную с таким оператором. В этой программе перевозчик добавляет водителя, транспортное средство и выдаёт водителю доступ. Оператор уже передаёт необходимые сведения в ГИС ЭПД. Самостоятельно подключаться к государственной системе водителю и перевозчику не нужно. ФНС указывает, что работа может быть организована через веб-версию, мобильное приложение, модуль для учётной системы или интеграцию по API. Разъяснение ФНС о подключении к транспортному ЭДО

Для подписания второго титула ЭТрН у водителя есть два основных варианта:

Простая электронная подпись — например, индивидуальный логин, пароль, ПИН или одноразовый код внутри приложения перевозчика или оператора.

Неквалифицированная электронная подпись в приложении «Госключ».

Минтранс прямо разъяснил, что Т2 может быть подписан водителем ПЭП или НЭП «Госключ», после чего файл подписывает перевозчик своей КЭП либо НЭП «Госключ». То есть оформлять каждому водителю отдельную КЭП на токене, устанавливать в кабине «КриптоПро» и выдавать каждому МЧД для обычной водительской отметки не требуется. Разъяснение Минтранса от 20 июля 2026 года

Важно не путать два приложения:

- приложение оператора или перевозчика — это рабочее место водителя, где он получает рейс, проверяет сведения, оставляет замечание и видит QR-код
- «Госключ» — один из возможных способов подписания. Саму ЭТрН водитель там, как правило, не ведёт.

Для создания ПЭП сертификат не выпускается. Водителя регистрируют по правилам конкретной информационной системы, ему предоставляют индивидуальные средства доступа. Согласно статье 9 Закона № 63-ФЗ, система должна позволять определить, кто именно подписал документ, а пользователь обязан сохранять ключ ПЭП в тайне. Федеральный закон № 63-ФЗ «Об электронной подписи»

80 Какой телефон использовать водителям - личный или корпоративный?

Транспортное законодательство не требует, чтобы это был именно личный или именно корпоративный телефон.

Для компании безопаснее выдавать рабочий смартфон или планшет: проще устанавливать и обновлять приложение, обеспечивать интернет, настраивать крупный шрифт и восстанавливать доступ. Если наёмный водитель использует личный телефон в интересах работодателя, условия использования и компенсацию расходов желательно закрепить письменно. Такая компенсация предусмотрена статьёй 188 ТК РФ. Разъяснение Роструда

81 Можно ли зарегистрировать двух водителей на один номер?

Один общий номер и один аккаунт ПЭП для двух водителей использовать нельзя. В таком случае невозможно достоверно определить, кто подписал документ.

Один физический корпоративный смартфон теоретически можно передавать между сменами, если оператор позволяет каждому водителю входить под своей отдельной учётной записью. Но это неудобная и рискованная схема: водитель может остаться в аккаунте коллеги.

Для «Госключ» каждому водителю необходимы собственные:

- подтверждённая учётная запись на Госуслугах
- СНИЛС, указанный в личном кабинете
- российский номер телефона, привязанный к его учётной записи.

Требования для получения НЭП в «Госключе»

82 Как водитель должен читать ЭТрН?

ЭТрН — это не фотография бумажного листа А4. Это структурированный электронный документ по формату ФНС. Приложение оператора должно преобразовать его в понятную визуализацию: карточку рейса, отдельные блоки и поля с возможностью увеличить шрифт. Формат ЭТрН, утверждённый ФНС

Водителю не нужно читать на телефоне весь XML-файл или искать сведения на уменьшенном изображении А4. Перед подписанием ему необходимо проверить ключевые данные:

- кто отправляет и кто получает груз
- адрес погрузки и выгрузки
- автомобиль и данные водителя
- наименование груза
- количество грузовых мест, массу и пломбы
- время приёма груза
- специальные условия
- собственные замечания и оговорки.

Если приложение показывает только нечитаемый образ А4, это не требование законодательства, а недостаток конкретного программного решения.

После подписания Т1 грузоотправителем и окончательного оформления Т2 перевозчиком в ГИС ЭПД формируется QR-код. Именно его водитель предъявляет при проверке на дороге. Разъяснение Минтранса о формировании QR-кода

83 Какое приложение необходимо водителю?

Единого приложения нет. Водитель работает в приложении оператора ИС ЭПД, выбранного его перевозчиком, либо в приложении транспортной компании, интегрированном с оператором.

Дополнительно может потребоваться «Госключ», если перевозчик выбрал НЭП вместо ПЭП.

Водителю не должны устанавливать новое приложение каждого грузоотправителя или склада.

Документооборот между разными операторами должен проходить через роуминг, а водитель работает со стороны своего перевозчика.

84 Что делать водителю 50+, чтобы упростить работу?

Водителю достаточно освоить три действия:

1. Открыть назначенный рейс.
 2. Нажать «Принять груз» либо «Принять с замечаниями».
 3. Открыть QR-код при проверке.
 4. Остальные сведения заранее заполняют грузоотправитель, логист и перевозчик.
 5. Практически рекомендуется:
 6. оставить водителю одно рабочее приложение
 7. настроить крупный шрифт
 8. использовать большие кнопки «Принять», «Есть замечания», «Показать QR»
 9. выдать корпоративный смартфон с зарядным устройством
 10. провести один тестовый рейс
 11. дать одностраничную памятку со скриншотами
 12. отдельно отработать замечания и отсутствие связи
 13. организовать телефон поддержки диспетчера.
-

85 Что делать водителю с кнопочным телефоном?

Сам по себе кнопочный телефон не является основанием оформлять бумажную транспортную накладную. Случаи бумажного оформления с 1 сентября 2026 года определены приказом Минтранса № 262, и отсутствие смартфона у водителя в качестве самостоятельного исключения там не предусмотрено. Приказ Минтранса от 01.06.2026 № 262

Компания должна выбрать рабочую схему:

- выдать водителю корпоративный смартфон или планшет
- выбрать оператора с максимально простым водительским интерфейсом
- организовать подписание Т2 уполномоченным лицом перевозчика и передать водителю визуализацию документа и QR-код
- при наличии у оператора соответствующей технологии использовать ПЭП без установки сложного приложения.

Передавать диспетчеру одноразовый код ПЭП, чтобы тот подписал документ вместо водителя, нельзя.

86 Водитель приехал на погрузку, но на территории нет интернета. Как оформить и подписать ЭТрН и можно ли использовать бумажную накладную как аварийный вариант?

Что делать, если у водителя или контрагента отсутствует интернет?

Сам ИП, сам водитель. Разгрузки/загрузки бывают, где нет интернета.

Как осуществлять процесс оформления ЭТрН в этих случаях?

Как работать с ЭТрН, если нет интернета в дороге?

Что делать, если нет интернета и нет возможности подписать ЭТрН?

Если на площадке действительно нет доступа к интернету, рейс останавливать не придётся. С 1 сентября 2026 года отсутствие интернета — это законное основание оформить транспортную накладную на бумаге. Такое исключение прямо предусмотрено пунктом 6 приложения к приказу Минтранса России от 1 июня 2026 года № 262.

Но важно: основанием является именно отсутствие интернета, а не то, что погрузка проходит ночью или на площадке нет сотрудника, который умеет работать с ЭТрН.

Что нужно сделать:

Грузоотправитель и перевозчик оформляют бумажную транспортную накладную и подписывают её до выезда автомобиля с площадки.

Водитель забирает свой экземпляр и едет с бумажным документом.

Для таких случаев лучше заранее держать в автомобиле или на складе запас бумажных бланков.

ЭТрН на эту же перевозку дополнительно оформлять не нужно: дублировать один рейс одновременно бумажным и электронным документом нельзя.

Если отсутствие связи было известно заранее, в бумажной накладной или во внутреннем акте желательно зафиксировать место, дату, время и причину бумажного оформления. Можно сохранить скриншот отсутствия сети или сообщение оператора. Специальная обязательная форма подтверждения отсутствия интернета приказом № 262 не установлена — это практическая мера на случай проверки или спора.

Если же ЭТрН уже была полностью оформлена до прибытия на площадку, водитель может заранее сохранить QR-код в телефоне или взять его распечатанную версию. Минтранс разъяснил, что такой QR-код можно предъявить даже без связи. Но QR-код не поможет, если на момент погрузки обязательные файлы ЭТрН ещё не сформированы и не подписаны.

Источники:

1. Приказ Минтранса России от 01.06.2026 № 262 — официальный портал правовой информации
2. Разъяснение Минтранса об отсутствии интернета, бумажных документах, недопустимости дублирования и сохранённом QR-коде

Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ — обязательный переход на ЭПД

Разъяснение Минтранса об обязательном переходе с 1 сентября 2026 года

Нужно различать три ситуации. Первая: T1 и T2 уже приняты, QR-код сформирован — водитель сохраняет код на устройстве и может предъявить его без сети. Вторая: в месте начала оформления действительно отсутствует интернет — приказ № 262 допускает бумажную накладную. Третья: произошёл сбой программно-аппаратной инфраструктуры — бумага допустима по отдельному основанию только при сбое, отвечающем условиям приказа и зафиксированном ГосСОПКА.

1. Интернета нет до начала перевозки — на погрузке

С 1 сентября 2026 года при объективном отсутствии доступа к интернету транспортную накладную, заказ и заявку разрешено оформить на бумаге. Это прямо предусмотрено пунктом 6 приказа Минтранса № 262.

При этом:

- оформляется именно бумажный документ
- параллельно создавать ЭТрН по той же перевозке нельзя
- неготовность контрагента, ошибка приложения или разряженный телефон сами по себе не равны отсутствию интернета.

Официальный источник: приказ Минтранса России от 01.06.2026 № 262.

2. ЭТрН уже оформлена, интернет пропал в дороге

После подписания Т1 грузоотправителем и Т2 перевозчиком в ГИС ЭПД формируется QR-код. Минтранс рекомендует заранее сохранить его в телефоне или распечатать.

Даже если в дороге пропадёт интернет, водитель сможет:

- продолжить перевозку
- предъявить сохранённый или распечатанный QR-код инспектору
- не возить с собой бумажный дубликат ЭТрН.

Официальное разъяснение: Минтранс — действия при технических проблемах и предъявление QR-кода.

3. Интернета нет на разгрузке

Если перевозка уже начата по ЭТрН, переходить на параллельную бумажную накладную нельзя.

Минтранс отдельно подчёркивает, что одновременное оформление одного документа и на бумаге, и в электронной форме не допускается.

При этом в опубликованных разъяснениях Минтранса пока нет универсальной пошаговой инструкции, позволяющей просто «подписать Т3 и Т4 задним числом». Такой сценарий необходимо заранее уточнить у своего оператора ИС ЭПД: поддерживает ли его приложение фиксацию события без сети и последующую передачу сведений после восстановления соединения.

То есть компании рекомендуется до запуска проверить у оператора:

- работает ли мобильное приложение без интернета
- сохраняет ли оно фактические дату и время приёма
- как после восстановления связи передаются Т3 и Т4
- что должен сделать водитель или получатель, если подпись на месте невозможна.

4. Недоступна сама ГИС ЭПД

Если временно не работает ГИС ЭПД, но связь с оператором есть, перевозочный процесс не должен останавливаться. Минтранс сообщает, что документы накапливаются в информационной системе оператора, а после восстановления ГИС ЭПД передаются туда автоматически.

Официальное разъяснение: Минтранс — работа при временной недоступности ГИС ЭПД.

5. Произошёл технический или киберинцидент

Обычный сбой программы нельзя автоматически считать основанием для бумажной накладной. По приказу № 262 технический сбой является исключением, только если он соответствует установленным условиям и зафиксирован ГосСОПКА. Минтранс рекомендует подключаться к системе фиксации таких инцидентов через ФГУП «ЗащитаИнфоТранс».

Если интернета объективно нет уже на погрузке, с 1 сентября 2026 года можно оформить бумажную транспортную накладную — это исключение предусмотрено приказом Минтранса № 262. Если ЭТрН уже сформирована, водитель должен иметь сохранённый или распечатанный QR-код и сможет предъявить его без интернета. На разгрузке создавать бумажный дубликат ЭТрН нельзя: офлайн-сценарий подписания Т3 и Т4 необходимо заранее проверить у своего оператора ИС ЭПД. Если временно недоступна сама ГИС ЭПД, документы сохраняются у оператора и передаются в систему после восстановления её работы.

87 Сам ИП, сам водитель. Загрузка и разгрузка бывают там, где нет интернета. Как оформлять ЭТрН? Какие гаджеты использовать в кабине?

Здесь сначала нужно разделить две роли одного человека. Как индивидуальный предприниматель вы выступаете перевозчиком, а как человек за рулём — водителем. Физически это один человек, но в ЭТрН фиксируются разные юридически значимые действия.

Водитель подтверждает приём груза в приложении простой электронной подписью либо НЭП «Госключ». После этого файл обмена должен быть подписан электронной подписью перевозчика. Минтранс прямо разъяснил, что Т2 может быть подписан водителем ПЭП или НЭП «Госключ» при последующем подписании файла КЭП либо НЭП «Госключ» перевозчика. После подписания Т1 грузоотправителем и Т2 перевозчиком ГИС ЭПД формирует QR-код для проверки перевозки на дороге. Разъяснение Минтранса от 20.07.2026

Если ИП одновременно является водителем, сервис оператора должен технически провести оба действия:

- зафиксировать действие человека как водителя
- подтвердить его же действие от имени ИП-перевозчика.

В интерфейсе это может выглядеть как одно последовательное действие или как подписание с последующим автоматическим наложением подписи перевозчика — это зависит от оператора.

Что касается отсутствия интернета, возможны два порядка.

Если заранее известно, что на площадке погрузки или выгрузки доступа к интернету нет, с 1 сентября 2026 года можно и нужно оформить бумажную транспортную накладную. Это предусмотрено приказом Минтранса № 262. Причём отсутствие интернета не ограничено только населёнными пунктами из государственного перечня: в приказе используется формулировка «в том числе» в таких населённых пунктах. Официальный текст приказа Минтранса № 262, перечень населённых пунктов по распоряжению Правительства № 1855-р

Важно определить формат до начала документооборота. Если накладная начата на бумаге, весь рейс закрывается на бумаге. Если начата электронно — закрывается электронно.

Если интернет есть, но связь временно нестабильна либо недоступна центральная ГИС ЭПД, электронный процесс не останавливается. Оператор аккумулирует документы и передаёт их в ГИС ЭПД после восстановления работы. Если QR-код временно не сформировался, водитель может предъявить визуализацию ЭТрН на телефоне или распечатанную копию. Разъяснение Минтранса от 20.07.2026

Но здесь есть важный нюанс: это не означает, что любое водительское приложение умеет работать при полном отсутствии мобильного сигнала. Офлайн-фиксация действий на телефоне и последующая синхронизация — функция конкретного оператора. Поэтому перед подключением необходимо проверить, умеет ли приложение:

- заранее загружать документы и QR-коды
- сохранять их на телефоне
- фиксировать действия водителя офлайн
- передавать сведения после восстановления связи.

Какие гаджеты нужны

Закон не устанавливает модель телефона, размер экрана или операционную систему. Для ИП, который сам находится в рейсе, оптимальный комплект такой:

- смартфон с приложением оператора ИС ЭПД

- автомобильная зарядка и пауэрбанк
- желательно две SIM-карты разных операторов
- планшет — необязателен, но удобнее для проверки большого объёма сведений
- несколько чистых бумажных бланков транспортной накладной — для перевозок, которые изначально попадают под исключение из-за отсутствия интернета.

Ноутбук и постоянно вставленный в него токен с КЭП в кабине не являются обязательными. Если оператор поддерживает «Госключ», мобильную подпись или дистанционное подписание, весь процесс можно организовать через смартфон.

88 Если отсутствует интернет, как подписывать ЭТрН?

При полном отсутствии доступа к интернету на месте оформления используется бумажная транспортная накладная по приказу Минтранса № 262.

Если ЭТрН уже начата, нельзя просто заменить её бумагой. Нужно продолжить электронный документооборот через предусмотренный оператором механизм отложенной передачи. При нулевом сигнале возможность зафиксировать действие офлайн зависит от приложения оператора.

Поэтому маршрут с заведомо офлайн-площадкой необходимо определить заранее и выбрать бумажный формат до начала оформления.

89 Как водителю подписывать ЭТрН при отсутствии интернета?

Создать подпись на устройстве технически возможно, но передать подписанный файл оператору и в ГИС ЭПД без канала связи нельзя.

Практически возможны два варианта:

- приложение оператора поддерживает офлайн-фиксацию и отправляет сведения после появления связи
- если доступа к интернету на площадке нет изначально, перевозка оформляется на бумаге по приказу № 262.

Наличие КЭП на токене не решает проблему передачи данных: подпись можно поставить локально, но отправить документ без интернета всё равно невозможно.

90 При отсутствии связи как водителю получить доступ к QR-коду?

QR-код нужно открыть и сохранить до въезда в зону без связи. Минтранс прямо подтвердил возможность предъявлять сохранённый на телефоне или распечатанный QR-код. Разъяснение Минтранса от 24.07.2026

Рекомендуемый регламент:

1. До выезда проверить, что Т1 и Т2 подписаны.
 2. Убедиться, что QR-код сформирован.
 3. Сохранить его в приложении или в файл.
 4. При необходимости распечатать.
 5. После переадресовки, замены машины или водителя сохранить обновлённый QR-код.
-

91 Что делать, если QR-код не формируется?

Сначала определить причину.

Если Т1 или Т2 ещё не подписаны, QR-код не сформируется, потому что перевозка не прошла необходимый этап оформления. Нужно завершить подписание.

Если Т1 и Т2 подписаны, но произошла техническая задержка, необходимо:

- проверить статус отправки документа у оператора
- сохранить сообщение об ошибке или номер обращения
- предъявлять визуализацию ЭТрН на устройстве либо распечатанную копию
- дожидаться передачи титулов в ГИС ЭПД и формирования QR-кода.

Минтранс разъяснил, что при временном отсутствии QR-кода из-за нестабильного подключения перевозка не останавливается. Разъяснение Минтранса от 20.07.2026

92 Как передать QR-код водителю из офиса?

Офис может передать водителю сформированный оператором QR-код файлом, через приложение, электронную почту или корпоративный мессенджер. Можно также выдать распечатанную копию.

Главные условия:

- QR-код должен быть получен именно из системы оператора
- он должен относиться к нужной ЭТрН
- после изменения существенных сведений нужно передать водителю обновлённый код.

Самостоятельно создавать QR-код в стороннем генераторе нельзя.

93 Как работать с ЭТрН, если нет интернета в дороге?

Для движения по маршруту постоянный интернет водителю не требуется, если:

- Т1 и Т2 уже подписаны
- QR-код сформирован
- QR-код заранее сохранён на устройстве либо распечатан.

Если в дороге меняется машина, водитель, адрес или получатель, потребуется оформить дополнительный титул и получить актуальный QR-код. Поэтому такие изменения лучше проводить в точке, где есть связь.

Включение ГИС ЭПД в «белый список» Минцифры помогает при административных ограничениях мобильного интернета, но не создаёт связь там, где физически отсутствует покрытие. Сообщение Минтранса о «белом списке»

94 Как формируется QR-код при частичной разгрузке и возврате? Формируются Т7 и Т9?

Здесь нужно различать заранее запланированную доставку по нескольким точкам и непредвиденный отказ или изменение адреса.

Если несколько точек выгрузки известны заранее, это не переадресовка. Документы формируются под заранее согласованный маршрут и договоры перевозки.

Если получатель принял только часть груза, отказался от остатка либо после начала перевозки изменился адрес или грузополучатель, применяется сценарий переадресовки:

1. В Т3 фиксируется частичная приёмка или отказ и причина.
2. Перевозчик отражает фактическую выдачу груза в Т4.
3. Уполномоченная сторона направляет указание о переадресовке — Т9.
4. Перевозчик подтверждает новые условия перевозки в Т7.
5. Оставшаяся часть груза доставляется по новому адресу или возвращается отправителю.
6. У нового получателя снова оформляются действия по приёмке и выдаче.

Т7 и Т9 оформляются не при каждой плановой остановке, а когда первоначальные условия перевозки изменились после подписания Т2. Возможность этих файлов предусмотрена действующим форматом ЭТрН ФНС. Приказ ФНС № ЕД-7-26/1065@ и приложения к формату

После изменения данных водителю необходимо получить новый актуальный QR-код. Минтранс прямо подтвердил обновление QR-кода при изменении сведений на примере замены автомобиля; тот же принцип применяется к актуализации данных перевозки после переадресовки. Разъяснение Минтранса

95 Что использовать в кабине водителю: смартфон, планшет или токен?

Специальных требований к гаджету закон не устанавливает. Для водителя обычно удобнее смартфон:

- на нём работает приложение оператора
- можно подписывать документы через «Госключ»
- на нём можно заранее сохранить QR-код и визуализацию ЭТрН
- не нужно подключать USB-токен.

Планшет можно оставить для поиска заявок, навигации и работы логиста. Покупать отдельный планшет только ради ЭТрН необязательно.

Практически я бы рекомендовал смартфон с актуальной версией Android или iOS, двумя SIM-картами разных операторов, автомобильной зарядкой и пауэрбанком. Главное — не модель устройства, а наличие у приложения оператора:

- офлайн-доступа к сохранённому QR-коду
- отложенной отправки подписанных данных
- интеграции с «Госключом»
- возможности открыть визуализацию ЭТрН без интернета.

Если используется УКЭП на USB-токене, понадобится устройство, программное обеспечение и переходник, которые поддерживает оператор. Для работы в кабине это обычно менее удобно, чем мобильная подпись.

96 Когда формируется QR-код?

QR-код формируется после того, как грузоотправитель подписал титул 1, а перевозчик — титул 2. Пока одно из этих действий не выполнено или титул не принят системой, QR-код может не появиться.

Это прямо указано в разъяснении Минтранса от 20 июля 2026 года.

97 Операторы говорят разное: приложение, Госключ, ПЭП. Есть ли единый способ для всех водителей?

Единого государственного приложения для всех водителей нет. И здесь важно различить юридическое правило и техническую реализацию оператора. Минтранс прямо говорит: второй титул водитель может подписать простой электронной подписью либо НЭП «Госключ», после чего файл должен быть подписан КЭП или НЭП «Госключ» перевозчика.

«Госключ» — один из допустимых способов. На Госуслугах УНЭП можно получить бесплатно. Но интерфейс, в котором водитель это делает, может отличаться:

- у одного оператора — собственное приложение водителя
- у другого — веб-интерфейс
- у третьего — интеграция с TMS
- у четвёртого — сценарий с Госключом.

Поэтому едино не приложение, а правило подписания. Обучать водителя нужно прежде всего четырём действиям: получить документ, сверить груз, внести замечания при необходимости и подписать предусмотренным способом. А кнопки действительно могут отличаться у разных сервисов.

98 Как работать с QR-кодом без связи в дороге?

QR-код необходимо получить и сохранить до выезда:

- открыть его в приложении водителя
- сохранить доступную офлайн-версию
- при необходимости распечатать
- дополнительно сохранить визуализацию ЭТрН.

Минтранс прямо допускает предъявление сохранённого на телефоне или распечатанного QR-кода, в том числе динамического: разъяснение о работе при технических проблемах.

Интернет в дороге не нужен для постоянного просмотра уже сохранённого кода. Но если во время перевозки изменились водитель, машина, грузополучатель или адрес доставки, необходимо получить актуальную версию сведений и QR-кода.

99 Кто и как оформляет ЭТрН при ночной погрузке или разгрузке

Ночное время, выходной день и отсутствие в офисе директора или логиста не являются основаниями для переноса оформления ЭТрН на следующий рабочий день или для использования бумажной накладной.

Процесс должен быть организован следующим образом:

- грузоотправитель или уполномоченный им сотрудник формирует и подписывает Т1
- после фактического приёма груза перевозчик или его уполномоченный сотрудник подписывает Т2
- при получении груза грузополучатель подписывает Т3
- после выдачи груза перевозчик подписывает Т4.

Документы могут подписывать не только руководители. Компания вправе назначить дежурных сотрудников: логистов, диспетчеров, кладовщиков или водителей. Если сотрудник подписывает документ КЭП физического лица от имени организации, ему нужна машиночитаемая доверенность.

Для ночных и выходных перевозок рекомендуется заранее:

1. Определить сотрудников, которые имеют право подписывать каждый титул.
2. Оформить им электронные подписи и МЧД.
3. Установить график дежурств.
4. Настроить мобильный доступ и уведомления.
5. Подготовить Т1 заранее, если параметры перевозки известны.
6. Фиксировать в ЭТрН фактические дату и время погрузки или разгрузки.

Подписывать документы следующим утром задним числом не рекомендуется: ЭТрН должна отражать реальную последовательность событий.

Источники:

ФНС: электронные подписи и МЧД при работе с ЭПД

Минтранс: правила подписания электронных перевозочных документов

Регламент информационного взаимодействия ГИС ЭПД

100 Погрузка и разные часовые пояса

Разные часовые пояса не меняют порядок оформления ЭТрН и не являются основанием для оформления документа на бумаге.

Если автомобиль уже находится под погрузкой, а в центральном офисе грузовладельца ещё ночь, необходимо использовать один из заранее предусмотренных сценариев:

- Т1 подписывается до начала ночной погрузки
- назначается дежурный сотрудник грузоотправителя
- полномочия передаются сотруднику склада или подразделения в часовом поясе погрузки
- организуется удалённое подписание через мобильное или веб-приложение.

В ЭТрН указываются фактические даты и время событий. Техническое взаимодействие ГИС ЭПД предусматривает передачу временных отметок с указанием часового пояса либо в UTC.

Главное для перевозчика: не выезжать с погрузки, пока в ГИС ЭПД не поступили Т1 и Т2. Минтранс разъясняет, что QR-код для предъявления на дороге формируется только после поступления этих двух титулов.

Практический вывод: проблему часовых поясов нужно решать не переносом подписи, а круглосуточными полномочиями и заранее подготовленным Т1.

Источники:

Минтранс: QR-код формируется после подписания Т1 и Т2

Регламент ГИС ЭПД — учёт даты, времени и часового пояса

Приказ Минтранса № 262 — случаи бумажного оформления

101 Чем подтвердить отсутствие интернета?

Для отсутствия интернета приказ № 262 не устанавливает специальной формы подтверждения. Поэтому здесь разумно собирать совокупность доказательств:

- скриншот телефона или планшета с датой, временем и отсутствием связи
- фото или видео с места погрузки или разгрузки
- геолокацию автомобиля
- сообщение водителя диспетчеру
- обращение оператору связи
- акт, составленный участниками погрузки или разгрузки
- ссылку на правительственный перечень, если населённый пункт в него входит.

В локальном регламенте компании желательно заранее прописать, кто принимает решение о переходе на бумагу и какие подтверждения должен собрать водитель.

Важно отметить слушателям: это практическая рекомендация по доказыванию. Сам приказ Минтранса не называет скриншот или акт обязательным документом.

102 Дальний Восток, разные часовые пояса. Водитель загрузился, а логист спит. Как работать?

Сам по себе переход на ЭТрН не означает, что перевозчик должен привязать подписание к рабочему времени конкретного логиста.

Критична другая последовательность. Минтранс разъясняет: сначала грузоотправитель подписывает Т1, затем перевозчик — Т2, и только после поступления этих файлов в ГИС ЭПД формируется QR-код, который используется для подтверждения законности перевозки на дороге. Водитель может подписать Т2 ПЭП или НЭП «Госключ», но после этого этот файл всё равно должен быть подписан КЭП либо НЭП «Госключ» перевозчика.

То есть модель: водитель загрузился ночью → поставил ПЭП → уехал → логист подпишет Т2 утром не стоит закладывать как штатный процесс. До подписания Т2 перевозчиком и поступления Т1 + Т2 в ГИС ЭПД QR-код не формируется.

Для компании, которая работает по всей России, процесс нужно строить так, чтобы подписание не зависело от сна одного сотрудника. Практически это может быть дежурный уполномоченный сотрудник, распределение полномочий между несколькими людьми либо технический сценарий оператора ИС ЭПД, позволяющий оперативно завершить подписание. Какой именно вариант доступен — нужно проверять у своего оператора. ФНС прямо рекомендует выбирать решение исходя из бизнес-процессов компании; доступны веб-интерфейсы, мобильные приложения и интеграции через API.

ЭТрН должна работать по графику перевозок, а не по графику офисного логиста. Если машины грузятся круглосуточно и в разных часовых поясах, компании заранее нужно настроить круглосуточный сценарий подписания Т2.

103 Время прибытия водитель проставляет местное?

В транспортной накладной отражается фактическое время события — подачи автомобиля, прибытия, погрузки или выгрузки. Для электронной системы вопрос часовых поясов технически учитывается: регламент взаимодействия ГИС ЭПД предусматривает передачу даты и времени с обязательным указанием часового пояса либо в UTC. Поэтому если машина разгрузилась, например, во Владивостоке, не нужно искусственно переводить событие в «московское время». В документе должно фиксироваться фактическое время события, а информационная система должна корректно учитывать соответствующий часовой пояс. Сам формат обмена позволяет однозначно сопоставить события, произошедшие в разных регионах.

То есть фиксируем фактическое время события. Система ЭТрН учитывает часовой пояс.

104 Что делать ночью или при слабом интернете? Что проверяет ГИБДД?

Здесь появилось очень важное правило.

Если интернета действительно нет

Приказ Минтранса от 01.06.2026 № 262 предусматривает случаи, когда транспортная накладная оформляется на бумаге, в том числе при отсутствии доступа к сети Интернет. Приказ вступает в силу с 1 сентября 2026 года.

Нужно отличать предусмотренную приказом ситуацию отсутствия доступа от бытового сценария, когда связь просто иногда слабая. Кроме того, приказ отдельно предусматривает бумажный сценарий при программном сбое, зафиксированном государственной системой обнаружения компьютерных атак.

Поэтому нормальный рабочий процесс — сформировать ЭТрН и получить QR-код до выезда в участок без связи, если это возможно.

Что проверяют на дороге?

Минтранс и Минцифры объясняют, что ГИБДД и Ространснадзор могут проверять электронную транспортную накладную с помощью QR-кода. По действующему регламенту QR-код ЭТрН становится доступен после поступления в ГИС ЭПД файлов T1 и T2. То есть QR — это не просто удобная картинка для водителя. Через него контролирующий орган получает сведения о существующей перевозке в ГИС ЭПД.

105 Водитель загрузился ночью. Достаточно его ПЭП или перевозчик тоже должен подписать?

Подписи водителя недостаточно. Это один из вопросов, где сейчас уже есть прямое официальное разъяснение Минтранса.

Водитель может подписать второй титул ПЭП или НЭП «Госключ», но только при условии последующего подписания этого файла КЭП или НЭП «Госключ» перевозчика. То есть:

1. ПЭП водителя ≠ подпись перевозчика.
2. ПЭП фиксирует действие конкретного водителя. Перевозчик затем подтверждает сведения от своего имени.
3. Можно ли перевозчику подписать утром?

Я бы не называла участникам никакой нормы вроде «есть 6 часов» или «можно подписать в течение 8 часов». В официальных актах и опубликованных на 18 августа разъяснениях Минтранса такого гарантированного временного люфта я не нашла.

Более того, есть практическое ограничение: QR-код формируется только после поступления T1 и T2. Поэтому если водитель подписал в 02:00, а перевозчик ждёт до 08:00, машина эти шесть часов фактически остаётся без сформированного в установленной последовательности QR-кода.

Для рабочего регламента правильнее: водитель подтвердил приём груза → перевозчик сразу обеспечивает своё подписание → формируется QR → автомобиль начинает перевозку.

106 Грузовладелец и грузоотправитель в разных часовых поясах. У одного ночь, а машина уже приехала. Что делать?

Разница часовых поясов не является основанием пропустить обязательное действие участника ЭТрН. Если для начала перевозки требуется действие грузоотправителя, его необходимо обеспечить независимо от того, какое сейчас время в головном офисе. Поэтому проблема здесь не юридическая, а организационная.

Если компания грузит в Хабаровске, а сотрудник, обладающий единственным правом подписи, сидит в Москве и работает с 9:00 до 18:00 по Москве, процесс изначально настроен неправильно для такого маршрута.

ФНС рекомендует ещё до запуска определить, какие сотрудники участвуют в ЭПД, кто из них должен подписывать документы и какие решения используются для работы — браузер, мобильное приложение, интеграция. Поэтому для регулярных межрегиональных перевозок лучше выдавать необходимые полномочия сотрудникам, которые работают непосредственно в соответствующем часовом поясе, либо организовывать другой круглосуточный процесс подписания.

107 Смогут ли работать водителями граждане Беларуси без Госуслуг РФ?

Здесь важно не создать ложное равенство: водитель ЭТрН = обязательно Госключ. Это неверно. Минтранс допускает для водительского сценария ПЭП либо НЭП «Госключ». То есть Госключ — не единственный способ. Поэтому иностранный водитель, у которого нет российского подтверждённого аккаунта Госуслуг, может потенциально работать через ПЭП, если оператор ИС ЭПД реализовал корректную идентификацию такого водителя и соответствующий сценарий. Но конкретному перевозчику обязательно нужно проверить у оператора: «Как у вас регистрируется и подписывает Т2/Т4 иностранный водитель без ЕСИА?»

7. Ошибки, изменения и нестандартные ситуации

108 Если водителя вообще не допускают к погрузке, машину загружает склад, а затем сразу пломбирует, что именно водитель должен подписать в ЭТрН?

Водитель не обязан самостоятельно взвешивать каждую коробку или определять массу груза «на глаз». По закону сведения о массе груза и способе её определения вносит грузоотправитель, если договором перевозки это прямо не возложено на другую сторону.

Для штучного груза или груза в упаковке грузоотправитель должен определить массу до предъявления груза к перевозке. Правила разрешают два способа: взвешивание либо расчёт на основании обмера и технической документации. Поэтому отсутствие автомобильных весов само по себе не означает, что массу можно указать приблизительно или только «со слов кладовщика». У грузоотправителя должен быть понятный способ расчёта: например, количество коробок, масса каждой позиции, упаковочная ведомость, спецификация или иной документ.

По требованию перевозчика грузоотправитель должен определить массу в присутствии представителя перевозчика. Если груз загружается в крытую машину или контейнер и после этого пломбируется грузоотправителем, массу определяет грузоотправитель.

Подпись водителя под ЭТрН не превращает сведения, внесённые грузоотправителем, в сведения перевозчика. Но подпись без замечаний подтверждает, что перевозчик принял груз в указанном состоянии. Поэтому, если водитель не видел груз, не присутствовал при определении массы или ему не предоставили документы, нельзя подтверждать приёмку отметкой «без замечаний».

В своей части ЭТрН перевозчику необходимо указать оговорку. Например: «Погрузка произведена грузоотправителем без участия водителя. Доступ к грузу и определению массы не предоставлен. Масса 4 900 кг и количество 10 палет указаны грузоотправителем, перевозчиком фактически не проверены. Транспортное средство опломбировано грузоотправителем, пломба № ____».

Если масса рассчитана без взвешивания, желательно дополнить: «Масса определена грузоотправителем расчётным способом на основании упаковочной ведомости № ____ от ____».

Но важно понимать: такая оговорка — это доказательство обстоятельств погрузки, а не автоматическое освобождение от штрафа за перегруз. Если заявленная масса близка к предельной грузоподъёмности, есть сомнения в распределении нагрузки по осям либо грузоотправитель отказывается показать расчёт, безопасный вариант — потребовать контрольное взвешивание, перераспределение или частичную выгрузку и не выпускать машину до устранения риска.

С 1 сентября 2026 года Правила № 2200 не изменяются, а прекращают действовать. Новые Правила перевозок грузов, которые должны заменить Постановление № 2200, ещё не утверждены и не опубликованы. Минтранс подготовил только проект приказа. Поэтому окончательные номера пунктов могут измениться.

Содержательно проект сохраняет основные положения: массу груза определяет грузоотправитель; допускается взвешивание либо расчётный способ; в накладной указываются масса и метод её определения; водитель вправе внести замечания и оговорки при приёмке груза; для гружёного контейнера или съёмного кузова предусматривается акт взвешивания; замечания вносятся до подписания раздела 8 «Приём груза». Одновременно проект подробнее регулирует распределение обязанностей при погрузке, подписи водителя и перевозчика, а также заполнение электронной накладной.

Правовая опора

Статья 12 Устава автомобильного транспорта устанавливает, что сведения о массе и способе её определения вносит грузоотправитель; массу штучного груза он определяет до предъявления к перевозке. При опломбировании крытого транспортного средства массу также определяет грузоотправитель: статья 12 Федерального закона № 259-ФЗ.

Обмен ЭТрН ведётся отдельными файлами грузоотправителя и перевозчика, поэтому можно установить, кто сформировал конкретные сведения: Постановление Правительства РФ № 931 и формат ЭТрН ФНС.

Формат и состав титулов ЭТрН: приказ ФНС России № ЕД-7-26/1065@.

Практическое расположение поля в титуле 2: инструкция по оформлению титула 2.

109 Можно ли отказаться от перевозки, если грузоотправитель не согласен с замечаниями водителя, отказывается исправлять массу или количество мест? Как в этом случае аннулировать ЭТрН и будут ли штрафы перевозчику?

Если перевозчик ещё не подтвердил приём груза, правильное действие — не подписывать ЭТрН «без замечаний», а направить через свою информационную систему отказ от приёма груза или запрос на уточнение сведений с конкретной причиной: «Перевозчик отказывается от приёма груза до уточнения фактической массы и устранения риска превышения допустимой массы и нагрузки на ось».

Если выявлены нарушения погрузки, перевозчик вправе потребовать их устранить. Если грузоотправитель отказывается это сделать, часть 11 статьи 11 Устава автомобильного транспорта предоставляет перевозчику право отказаться от перевозки.

Отказ необходимо документально зафиксировать:

1. Внести оговорку или отказ в файл перевозчика в ЭТрН.
2. Составить акт с описанием расхождений и требований перевозчика.
3. Зафиксировать отказ грузоотправителя подписать акт, если он отказался.
4. Сохранить переписку, фотографии, видео, документы на груз и результаты взвешивания.
5. Не выезжать с территории с грузом, если существует риск перегруза.

Процедура отзыва или аннулирования ЭТрН, уже принятой ГИС ЭПД, нормативными правилами не предусмотрена. Поэтому, если перевозчик ещё не принял груз, ЭТрН не нужно «аннулировать» — нужно направить отказ от перевозки. Если файл приёмки уже отправлен в ГИС ЭПД, документ нельзя просто удалить. Необходимо оформить фактические дальнейшие действия: исправление сведений, выгрузку груза, акт и прекращение перевозки по соглашению сторон или в соответствии с договором.

Автоматического штрафа грузоотправителю только за несогласие с замечанием водителя нет. Но если он исказил сведения о массе, перевозчик вправе требовать штраф в размере 20 процентов провозной платы и возмещения причинённого ущерба. Если недостоверная масса привела к фактическому перегрузу, возможно также привлечение грузоотправителя и лица, осуществившего погрузку, к административной ответственности.

Гарантировать отсутствие договорных претензий перевозчику нельзя: всё зависит от условий договора-заявки и доказательств. Поэтому в договоре желательно заранее закрепить право перевозчика на отказ без штрафа, если грузоотправитель не предоставляет данные о массе, не допускает к контролю, отказывается от взвешивания либо не устраняет перегруз.

Правовая опора

Право перевозчика отказаться от перевозки при неустранении нарушений погрузки: часть 11 статьи 11 Закона № 259-ФЗ.

За искажение сведений о свойствах груза, включая массу и габариты, грузоотправитель уплачивает перевозчику 20% провозной платы и возмещает ущерб: часть 3 статьи 35 Закона № 259-ФЗ.

Обстоятельства, влияющие на ответственность сторон, подтверждаются актами и отметками в транспортной накладной: статья 38 Закона № 259-ФЗ и пункты 79–88 Правил № 2200.

Разъяснение Минтранса: процедура отзыва или аннулирования принятой ГИС ЭПД накладной не предусмотрена — презентационный материал Минтранса, август 2026 года.

110 Что делать, если перегруз обнаружился уже после выезда — на контрольных весах, АПВГК или при выгрузке? Кому придёт штраф и поможет ли ЭТрН, в которой грузоотправитель указал меньшую массу?

Если сомнения возникли уже в пути, водитель не должен продолжать движение до ближайшей рамки АПВГК в надежде, что перегруз не подтвердится. Нужно остановиться в безопасном месте, сообщить перевозчику и грузоотправителю, найти ближайшие контрольные весы и зафиксировать результат.

Если перегруз подтверждён, необходимо потребовать от грузоотправителя указаний, организовать частичную выгрузку или перераспределение груза и внести соответствующие сведения и отметки в документы. Продолжать движение с известным перегрузом нельзя.

Если перегруз выявлен только при выгрузке, нужно сохранить:

- весовой талон или акт взвешивания
- сведения о состоянии и номере пломбы
- ЭТрН со всеми версиями и оговорками перевозчика
- упаковочные ведомости и документы грузоотправителя
- фотографии и видео погрузки и вскрытия пломбы
- данные маршрута и остановок
- акт о расхождении массы.

Это поможет подтвердить, что груз был получен от грузоотправителя именно в таком количестве и не догружался перевозчиком в пути.

Однако ЭТрН с массой 4,9 тонны сама по себе не гарантирует отмену штрафа, если АПВГК зафиксировал фактический перегруз. За движение с превышением допустимой массы или осевой нагрузки штраф первоначально назначается собственнику или владельцу транспортного средства:

- превышение более чем на 10%, но не более чем на 20% — 300 000 рублей
- более чем на 20%, но не более чем на 50% — 450 000 рублей
- более чем на 50% — 600 000 рублей.

Одновременно ответственность может наступить и для других участников:

- для грузоотправителя, представившего недостоверные сведения о массе
- для юридического лица или ИП, фактически осуществившего погрузку с превышением допустимой массы или нагрузки на ось.

То есть ответственность не перекладывается целиком только на перевозчика, но и не переадресуется грузоотправителю автоматически. Штраф собственнику машины и ответственность грузоотправителя или погрузчика — это разные составы правонарушения.

Также неверно считать, что одна ЭТрН всегда соответствует 20 тоннам. ЭТрН фиксирует конкретный груз и его фактическую массу. Допустимый вес определяется не количеством накладных и не только грузоподъёмностью из документов на машину, а одновременно:

- техническими характеристиками автомобиля
- допустимой общей массой транспортного средства или автопоезда
- допустимой нагрузкой на каждую ось или группу осей
- ограничениями на конкретном участке дороги.

Сама ГИС ЭПД физически не взвешивает автомобиль. Она делает сведения о заявленной массе и участниках перевозки доступными для контроля. Фактический перегруз устанавливается весогабаритным контролем.

Правовая опора

Размеры штрафов собственнику машины, грузоотправителю и лицу, осуществившему погрузку, установлены частями 4–10 статьи 12.21.1 КоАП РФ: действующая редакция статьи 12.21.1.

Допустимая общая масса и осевые нагрузки зависят от количества и расположения осей, а не от количества ЭТрН: Постановление Правительства РФ № 2060.

Одна только указанная в накладной масса может не опровергнуть результаты весового контроля. В судебной практике оценивается совокупность доказательств, включая документы на весы, пломбы и результаты контрольного взвешивания: пример решения суда от 26 августа 2025 года.

111 Как быть при замене автомобиля или водителя в пути?

После начала перевозки сломался автомобиль; потребовалась перегрузка в другое транспортное средство; водитель заболел; закончилась смена водителя; перевозку продолжает другой водитель того же перевозчика. Если перевозчик не меняется, новую ЭТрН оформлять не нужно. Изменения вносятся в текущую ЭТрН через Т8. Разъяснения Минтранса о замене машины и водителя.

Порядок оформления

До замены

В текущей ЭТрН уже должны быть оформлены Т1 и Т2, а перевозка должна находиться в процессе выполнения.

Т8. Замена водителя и/или автомобиля

Перевозчик формирует Т8 и указывает:

- нового водителя
- новое транспортное средство
- дату и время замены
- сведения, предусмотренные форматом
- при необходимости — причину замены.

Т8 подписывает перевозчик своей КЭП. Водитель не должен самостоятельно менять сведения в Т1 или создавать новую ЭТрН.

В пределах одной перевозки Т8 может формироваться несколько раз, если замен было несколько.

Что происходит с QR-кодом

После принятия Т8 формируется новый QR-код с обновлёнными сведениями. Старый QR-код не следует продолжать использовать как актуальный.

Т3 и Т4. После доставки:

- грузополучатель подписывает Т3
- перевозчик, фактически выдавший груз, подписывает Т4.

Кто отвечает за завершение

Перевозчик отвечает:

- за своевременное создание Т8
- актуальность сведений о водителе и автомобиле
- передачу нового QR-кода водителю
- последующее оформление Т4.

Когда требуется новая ЭТрН

Новая ЭТрН может потребоваться, если меняется не только автомобиль, но и сам перевозчик, то есть возникает новый договор перевозки. Этот сценарий нельзя оформлять как простую замену машины.

При частичной выдаче груза на выданную часть оформляется новая накладная — это отдельно разъяснил Минтранс.

112 В ЭТрН обнаружена ошибка. К примеру, в документе неверно указаны водитель или автомобиль, адрес, количество или масса груза, грузоотправитель или грузополучатель, перевозчик и иные сведения.

Сначала определяем стадию

Ошибка обнаружена до подписания Т1

Грузоотправитель исправляет проект. Никакой корректировочный титул не требуется, поскольку юридически значимый файл ещё не направлен.

Файл отклонён ГИС ЭПД

Если титул не прошёл проверку, нужно:

- 1. Исправить ошибку.
- 2. Сформировать корректный файл.
- 3. Повторно направить его оператору.
- 4. Отклонённый файл не считается успешно включённым в состав ЭТрН.

Титул уже принят ГИС ЭПД

Участник, допустивший ошибку, формирует файл с исправлениями к своему титулу. Исправленный файл подписывается подписью того же участника.

ГИС ЭПД не удаляет первоначальную запись: формируется новая версия в дополнение к предыдущей. Регламент ГИС ЭПД об исправлениях.

Кто исправляет

Где ошибка	Кто инициирует исправление
Т1	Грузоотправитель
Т2	Перевозчик
Т3	Грузополучатель
Т4	Перевозчик
Водитель или автомобиль изменились в пути	Перевозчик оформляет Т8
Изменился адрес доставки	Используется сценарий переадресовки Т7

Участник не должен самостоятельно исправлять титул другого участника.

Подписи

Исправленный титул подписывает тот же участник и тем же типом юридически значимой подписи, который подписывал первоначальный титул. Если оператор предусматривает повторное согласование связанных титулов, стороны выполняют его в интерфейсе оператора.

QR-код

Если исправление затрагивает сведения, отображаемые в QR-коде, после принятия исправлений необходимо получить обновлённый QR-код и передать его водителю.

Кто отвечает за завершение

- за исправление — участник, сформировавший ошибочный титул;
- за проверку принятия исправления ГИС ЭПД — этот участник и его оператор;

за последующее закрытие Т3 и Т4 — грузополучатель и перевозчик.

Важное ограничение

Не все реквизиты разрешено менять после начала перевозки. Если формат или оператор не позволяет исправить существенное поле, например фактического перевозчика или основную договорную схему, нужно остановить оформление и определить с оператором, требуется ли новая ЭТрН. Нельзя заменять корректировку ручной правкой PDF.

113 Водитель заболел в пути. Его заменили. Или заменили тягач и водителя. Как это оформить?

Создавать новую ЭТрН только из-за замены водителя или автомобиля не нужно, если перевозчик остаётся прежним. Правила обмена ЭПД специально предусматривают файл обмена информации о замене водителя и/или транспортного средства. Его формирует и подписывает перевозчик, после чего сведения направляются грузоотправителю, грузополучателю и в ГИС ЭПД.

Минтранс 20 июля 2026 года отдельно подтвердил это на примере транспортного средства: если перевозчик не меняется, замена машины отражается в рамках действующей ЭТрН, а ГИС ЭПД формирует обновлённый QR-код.

Поэтому: водитель А загрузился → заболел → его сменил водитель Б → перевозчик тот же — продолжаем ту же ЭТрН и вносим сведения о замене.

То же самое при сценарии: тягач А + водитель А → тягач Б + водитель Б, если юридически перевозчиком остаётся та же компания или ИП.

Но если меняется сам перевозчик по договору, это уже принципиально другая ситуация и простым файлом замены водителя/ТС её оформлять нельзя.

114 Чем подтвердить срыв погрузки со стороны грузоотправителя? Электронная заказ-заявка?

Сначала нужно определить, что именно произошло:

Груз вообще не был предъявлен

Если перевозчик подал согласованную машину, но грузоотправитель не предоставил груз, это может считаться непредъявлением груза.

По части 1 статьи 35 № 259-ФЗ грузоотправитель обязан уплатить перевозчику штраф в размере 20% платы за перевозку, если договором не установлен другой размер.

Электронный заказ или заявка могут подтверждать наличие договорённости, если перевозчик принял их к исполнению. Но одной направленной, не принятой второй стороной заявки недостаточно.

Перевозчику понадобятся:

- принятый электронный заказ или заявка
- договор либо рамочный договор
- подтверждение подачи автомобиля
- сообщение грузоотправителя об отмене погрузки
- акт о непредъявлении груза или иной документ, фиксирующий событие
- претензия и расчёт штрафа.

Правила перевозок отдельно предусматривают оформление обстоятельств, например невывоза груза по вине перевозчика, непредоставления автомобиля под погрузку и иных нарушений, соответствующими актами.

Поэтому электронная заявка подтверждает согласованные условия. Но для требования оплаты за срыв важно ещё зафиксировать сам факт и причину срыва.

Автомобиль прибыл, но долго ожидал погрузки

Это уже не срыв, а простой. По статье 35 № 259-ФЗ основанием для начисления штрафа за простой служат отметки о времени прибытия и убытия:

- в транспортной накладной
- либо в путевом листе.

Размер штрафа может быть установлен договором. Если он не установлен, применяются размеры, предусмотренные законом.

Таким образом, электронная заявка подтверждает договорные условия, но не подтверждает сам факт срыва или продолжительность простоя. Событие необходимо зафиксировать отдельно.

Источники:

Федеральный закон № 259-ФЗ: статьи 8, 10 и 35

ФНС: с 1 сентября 2026 года заказы и заявки оформляются электронно

115 Как подтвердить технический сбой программы?

Не каждый сбой программы даёт право перейти на бумагу.

В пункте 5 приказа Минтранса № 262 речь идёт о непредвиденной неработоспособности программно-аппаратных комплексов участника или оператора ИС ЭПД, которая зафиксирована государственной системой обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак.

Поэтому обычного скриншота с надписью «ошибка» для подтверждения такого основания недостаточно. Необходимо обратиться в техническую поддержку своего оператора и запросить официальное подтверждение инцидента: время начала и окончания сбоя, затронутые функции, номер обращения и, если применимо, подтверждение фиксации инцидента государственной системой.

Скриншоты, видео экрана, номер заявки в техподдержку, переписку и уведомления оператора тоже нужно сохранить, но это дополнительные доказательства, а не замена установленному приказом условию.

116 Можно ли оформить отгрузку или приёмку постфактум?

Полностью оформлять перевозку задним числом из-за неготовности участника нельзя.

Титулы должны отражать реальные этапы перевозки. Файл грузополучателя формируется по факту приёмки груза — это нормальная последовательность ЭТрН. Но дата и время должны соответствовать фактическим событиям.

Если на месте действительно отсутствовал интернет, безопасный сценарий — оформить бумажную транспортную накладную непосредственно при перевозке, зафиксировав фактические дату и время. Не следует позднее создавать параллельную ЭТрН с другими датами: могут появиться два документа на одну перевозку.

Если электронная накладная была начата, а связь пропала только на одном из этапов, нужно действовать по аварийному регламенту своего оператора. Единого установленного порядка «превращения» уже начатой ЭТрН в бумажную накладную пока нет.

Последовательность обмена файлами ЭТрН установлена постановлением Правительства от 21.05.2022 № 931.

117 Если участник отказывается подписывать свой титул

Отказ участника от подписи не даёт другим сторонам права подписать документ вместо него и не переводит перевозку автоматически на бумагу.

Нужно различать:

1. Участник не согласен с информацией в документе. Тогда необходимо исправить данные либо внести предусмотренные форматом замечания, расхождения или сведения о частичной приёмке.
2. Получатель отказывается принимать сам груз. Тогда оформляется отказ от полной или частичной приёмки, перевозчик запрашивает указания грузоотправителя и при необходимости оформляет переадресовку или возврат.
3. Груз принят и выгружен, но получатель просто отказывается подписывать титул. Тогда ЭТрН остаётся незавершённой. Необходимо составить акт об отказе, уведомить грузоотправителя и заказчика перевозки, обратиться к оператору и сохранить все доказательства фактической доставки.

По действующим правилам в акте указывается причина отказа участника от подписи. Это предусмотрено пунктом 86 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом.

118 Что делать водителю, если грузополучатель говорит: «Никакой ЭТрН не знаю, давайте поставлю печать на бумаге»?

Если перевозка не подпадает под исключение приказа № 262, бумажная накладная с печатью не заменит обязательную ЭТрН.

Водителю нужно:

1. Не подписывать ничего от имени получателя.
2. Связаться с диспетчером, перевозчиком и грузоотправителем.
3. Попросить получателя подключить уполномоченного сотрудника или воспользоваться веб-интерфейсом оператора.
4. Если получатель принял груз, но отказался подписывать ЭТрН, составить акт об отказе.

Зафиксировать дату и время прибытия и выгрузки, Ф. И. О. представителя получателя, переписку, звонки, фото, видео, пропуск на склад, GPS и иные подтверждения.

Направить акт и доказательства грузоотправителю и заказчику перевозки в тот же день.

Это уже не «честное слово». Это совокупность доказательств выполнения рейса. Но нужно понимать: акт не заменяет титул грузополучателя и не делает ЭТрН завершённой.

119 Что делать, если при самовывозе ЛОП отказывается подписывать раздел 8?

Сначала нужно определить, кто в этой перевозке является грузоотправителем и грузополучателем по договору.

Если привлекается сторонний перевозчик и лицо, осуществляющее погрузку, должно подписать сведения о передаче груза, его отказ не позволяет нормально завершить этап приёмки груза перевозчиком. Машину безопаснее не выпускать до урегулирования вопроса.

Нужно зафиксировать отказ, уведомить заказчика перевозки и потребовать уполномочить другое лицо на подписание.

Однако при самовывозе возможен отдельный сценарий: если грузоотправителем и грузополучателем в транспортной накладной законно выступает одно и то же лицо, пункт 7 приказа № 262 позволяет оформить транспортную накладную на бумаге. Нельзя искусственно менять роли только ради этого исключения — они должны соответствовать договору и фактической организации перевозки.

Если покупатель везёт уже принадлежащий ему груз собственным автомобилем и договора перевозки вообще нет, сначала нужно проверить, требуется ли транспортная накладная для такой операции.

120 Можно ли отказаться от загрузки, если отправитель не хочет фиксировать расхождение по весу или местам? И можно ли избежать штрафа перевозчику?

Водитель имеет право и должен фиксировать замечания при приёме груза. Правила перевозок прямо позволяют перевозчику/водителю после погрузки внести оговорки и замечания, в том числе о массе груза и количестве грузовых мест. Поэтому грузоотправитель не может требовать от водителя подтвердить заведомо неверные сведения без возможности сделать оговорку.

Если фактическая загрузка приводит к нарушению допустимой массы или осевых нагрузок, безопасный сценарий — не начинать движение с перегрузом, а потребовать устранить нарушение или корректно переоформить сведения.

Но нельзя сказать, что при любом отказе грузоотправителя внести замечание перевозчик автоматически освобождается от любых штрафов, а отправитель автоматически получает штраф. Такого универсального правила нет.

Ответственность зависит от конкретного нарушения, договора и доказательств. Устав, например, предусматривает ответственность грузоотправителя за непредъявление груза и искажение его характеристик, но применять конкретный штраф нужно к конкретной ситуации.

121 Если грузоотправитель ошибся в массе или количестве мест, а перевозчик подписал ЭТрН — ответственность переходит на перевозчика?

Нет правила, по которому после подписи перевозчика вся ответственность за сведения грузоотправителя автоматически «переезжает» к перевозчику. Закон прямо возлагает определение массы тарных, упакованных и штучных грузов на грузоотправителя до предъявления груза к перевозке.

При этом водитель при приёмке обязан сверить представленный груз с данными транспортной накладной и вправе внести свои оговорки и замечания по массе и количеству мест. Поэтому подпись перевозчика означает прежде всего принятие груза к перевозке, но она не означает автоматического признания, что водитель лично взвесил несколько тысяч коробок и гарантирует правильность сведений, определённых грузоотправителем.

Если водитель объективно не может проверить массу, практический способ защиты: не молча подписывать документ, а фиксировать оговорку о невозможности проверки либо о выявленном расхождении. Именно электронная история ЭТрН затем позволяет показать, какие сведения поступили от грузоотправителя и какие замечания сделал перевозчик.

122 Ситуация: приезжает машина грузоподъёмностью +/- 5 т. Груз по ЭТрН весит 4,9 т, занимает 10 европалетных мест. Мест в машине на 18 европалет. Водитель-новичок. Фактически груз весит 5,6 т. Загрузились, оформили, уехали. Проезжаем АПВГК, рамка «стреляет», через месяца полтора приходит штраф 150–600 тыс. руб. Перевозчик обжалует, прикладывая ЭТрН, а грузоотправитель говорит, что вес был правильный, а где и что догрузил перевозчик по пути — ему неизвестно. Такие ситуации — это вечная история, процентов 30 грузоотправителей так обманывают, лично прогонял технику через весы. Как быть в такой ситуации?

Вот здесь ЭТрН действительно становится очень важным доказательством, но не автоматической «индальгенцией». По Уставу массу тарных, упакованных и штучных грузов определяет грузоотправитель. Кроме того, КоАП предусматривает отдельную ответственность:

- за предоставление грузоотправителем недостоверных сведений о массе или габаритах
- за превышение допустимой массы/осевой нагрузки лицом, которое осуществляло погрузку.

Но одновременно действующая статья 12.21.1 КоАП устанавливает ответственность за движение тяжеловесного ТС, а при автоматической фиксации постановление может прийти собственнику/ владельцу автомобиля. Поэтому сценарий: ЭТрН 4 900 кг → весовой контроль 5 600 кг → «значит штраф автоматически перекинут на грузоотправителя» не гарантирован.

Зато ЭТрН позволяет перевозчику показать:

- какую массу заявил грузоотправитель
- кто осуществлял погрузку
- какие сведения существовали на момент выезда
- вносил ли водитель замечания.

И дальше использовать эти доказательства при обжаловании постановления либо при предъявлении требований к виновному лицу.

Что нужно менять в процессе перевозчику

Если риск критичен, одной подписи ЭТрН недостаточно. Нужен внутренний регламент: если масса близка к предельной → контрольное взвешивание или документ о взвешивании → фиксация результата → только после этого выезд. Потому что ЭТрН доказывает, что вам сообщили, а весы доказывают, сколько реально весила машина.

123 1. Что делать если некорректно указали кол-во паллет при выгрузке грузополучателю.

2. Есть ли техническая связка ЭЗЗ, ПЭ и ЭР с ЭТрН?

3. Можно ли выдать МЧД сотруднику стороннего склада для подписания Т 1?

1. Некорректно указали количество паллет при выгрузке

Здесь я бы не советовала эксперту говорить: «просто исправьте Т4», не зная, на какой стадии обнаружена ошибка. Нужно определить:

ошибка обнаружена до подписания соответствующих сведений или после; кто внёс ошибочные сведения; завершена ли уже ЭТрН.

Если расхождение обнаруживается непосредственно при выдаче груза, его необходимо отражать в предусмотренных формате сведениях/отметках, а не подтверждать заведомо неверные данные.

Транспортная накладная предусматривает отдельные сведения о приёме и выдаче груза, а также отметки участников.

Если же документ уже завершён, порядок корректировки нужно проводить средствами оператора в соответствии с действующим форматом ЭТрН, а не пытаться технически «переподписать» уже завершённое действие задним числом.

2. Есть ли техническая связка ЭЗЗ, ПЭ и ЭР с ЭТрН?

Если под ПЭ и ЭР участник имеет в виду поручение экспедитору и экспедиторскую расписку, это самостоятельные электронные документы.

С 1 сентября 2026 года электронные перевозочные и электронные экспедиторские документы передаются через инфраструктуру ГИС ЭПД. Правительство отдельно утвердило правила направления электронных экспедиторских документов в ГИС ЭПД.

Но юридически это не один документ.

То есть: ЭЗЗ ≠ ЭТрН ≠ поручение экспедитору ≠ экспедиторская расписка.

В конкретной информационной системе они могут быть связаны одной заявкой/рейсом и реквизитами связанных документов. Но не стоит говорить участникам, что один документ автоматически «превращается» в другой.

3. Можно ли выдать МЧД сотруднику стороннего склада для подписания Т1?

В принципе МЧД может быть выдана физическому лицу, которое не является вашим штатным сотрудником. Само наличие трудовых отношений не является обязательным условием существования доверенности. В материалах ФНС отдельно разбирался сценарий выдачи МЧД физическому лицу, не являющемуся сотрудником организации.

Но здесь гораздо важнее другой вопрос: Имеет ли ваша компания право уполномочить именно это лицо на совершение конкретного действия от своего имени?

То есть выдавать МЧД сотруднику чужого склада только ради того, чтобы «кто-нибудь подписал Т1», нельзя рассматривать как технический лайфхак. Сначала определяется юридическая роль вашей компании и склада, затем полномочия конкретного человека, и только после этого оформляется доверенность.

124 В УПД обнаружили ошибку в количестве или наименовании уже на выгрузке. ЭТрН связана с УПД. Что делать?

Здесь нужно не смешивать два документа.

УПД подтверждает хозяйственную операцию с товаром.

ЭТрН подтверждает отношения и фактические обстоятельства перевозки.

То, что информационная система связала УПД и ЭТрН в одном рейсе, не превращает их в единый документ. Поэтому обнаруженная ошибка в УПД исправляется по правилам, установленным для УПД/счёта-фактуры. Например, если фактически изменилось количество отгруженного товара и вслед за ним стоимость, налоговое законодательство предусматривает оформление соответствующего корректировочного документа. ФНС отдельно разъясняет порядок корректировки количества товаров.

Но одновременно нужно проверить, правильны ли сведения в самой ЭТрН. Если в ЭТрН указано одно количество груза, а фактически на выгрузку приехало другое, это уже не просто ошибка УПД. Фактические обстоятельства приёмки должны быть отражены в ЭТрН со стороны грузополучателя.

ФНС указывает, что грузополучатель подписывает свой титул именно в подтверждение фактической приёмки груза.

Поэтому порядок такой по смыслу:

1. Ошибка только в УПД → исправляем УПД.
2. Ошибка одновременно затрагивает сведения ЭТрН → корректируем и перевозочный документ по предусмотренному механизму.

Минтранс в актуальном FAQ прямо подтверждает, что ЭТрН можно исправлять по инициативе участника информационного взаимодействия, кроме сведений, изменение которых прямо запрещено.

125 Машина выехала, попала в ДТП, вернулась. Часть груза испорчена, груз заменили, изменилось время выезда. Что делать с ЭТрН?

Здесь нельзя дать правило: «Просто исправляем старую ЭТрН» или «Обязательно всегда создаём новую». Сначала нужно понять, продолжается ли та же самая перевозка или после возврата сформирована фактически новая партия груза и новая перевозка.

Само ДТП действующую ЭТрН автоматически не аннулирует. Формат и правила ЭТрН предусматривают возможность передачи дополнительных сведений и внесения изменений в ходе перевозки. Правила обмена также предусматривают отдельные файлы изменения условий перевозки, замен транспортного средства/водителя и переадресовки.

Но в вашем примере меняется не только машина или время: часть первоначального груза уничтожена и вместо неё отгружается другой товар.

Если машина вернулась грузоотправителю, повреждённый груз фактически выбыл из первоначальной перевозки и после этого сформирована новая партия, необходимо документально закрыть последствия первой перевозки и определить с оператором ИС ЭПД корректный сценарий дальнейшего документооборота. Нельзя просто изменить сведения так, будто ДТП и возврата не было.

ДТП и порча груза дополнительно должны быть оформлены документами, фиксирующими фактические обстоятельства и состояние груза. А уже дальнейшая ЭТрН должна соответствовать тому грузу, который реально повторно отправился.

Здесь я бы не обещала универсальный «номер титула», потому что конкретный технический маршрут зависит от того, считается исходная перевозка продолженной либо прекращённой и начата новая.

126 Можно ли заменить адрес загрузки после формирования ЭТрН?

Здесь важно понять, состоялась погрузка по первоначальному адресу или нет. Адрес места погрузки является обязательным реквизитом транспортной накладной и должен соответствовать фактическим обстоятельствам перевозки. Минтранс прямо подчёркивает это в актуальном FAQ.

Если ЭТрН только сформирована, но перевозка ещё не началась и выяснилось, что машина должна ехать грузиться совершенно в другое место, сведения необходимо исправить до фактической погрузки в предусмотренном системой порядке.

Нельзя оставить: «погрузка: Москва, ул. А», если фактически груз приняли «Москва, ул. Б».

Минтранс подтверждает возможность исправления ЭТрН по инициативе участника, за исключением сведений, изменение которых запрещено правилами.

А вот если груз уже был принят к перевозке, изменение конечного пункта доставки — это уже другой механизм: переадресовка. Правила обмена ЭПД прямо предусматривают специальный файл переадресовки, содержащий сведения об изменении конечного пункта доставки и/или нового грузополучателя.

Поэтому здесь важно не путать:

- до погрузки ошиблись в исходном адресе → исправление
- после начала перевозки меняется место доставки → переадресовка.

Далее пойдет блок вопросов, в которых действует правило: одна машина не означает одну ЭТрН. И один груз не обязательно означает одну ЭТрН на весь маршрут. Смотрим прежде всего на договор перевозки: кто кому вверил груз, кто его принял к перевозке, откуда и куда обязан доставить. Если в рамках одного договора тот же перевозчик просто меняет машину или водителя — ЭТрН продолжается. Если закончилось одно плечо и возникла новая самостоятельная перевозка — оформляется новая транспортная накладная.

Минтранс определяет перевозчика как лицо, которое по договору перевозки приняло обязанность перевезти вверенный груз в пункт назначения. При этом формат ЭТрН специально предусматривает отдельный файл Т8 для замены водителя и/или транспортного средства во время уже начавшейся перевозки.

127 Часть товара не приняли, груз едет обратно. Это оформляется отдельно как перевозка со своими заявками и ЭТрН?

Здесь возможны два разных сценария, поэтому автоматически создавать «обратную ЭТрН» сразу после отказа грузополучателя не советовали бы. Правила перевозок прямо предусматривают ситуацию, когда грузополучатель отказывается принять груз полностью или частично. В электронном документообороте для этого предусмотрено направление указания о переадресовке груза. Правила обмена ЭПД прямо предусматривают файл переадресовки при полном или частичном отказе грузополучателя от приёма груза.

В самой ЭТрН для этого существует файл T7 — переадресовка, который содержит сведения об изменении конечного пункта доставки и/или новом грузополучателе.

Поэтому если ситуация выглядит так:

перевозчик привёз груз → получатель отказался от части → грузоотправитель говорит этому же перевозчику: «верните непринятую часть обратно»,

это может оформляться как продолжение текущей перевозки через переадресовку, а не обязательно через новую ЭТрН.

Но если первоначальная перевозка уже завершена, товар оформлен как возвращаемый и затем заключается новый самостоятельный договор обратной перевозки, тогда возникает новая транспортная накладная.

Отказ получателя сам по себе не означает автоматическое создание новой ЭТрН. Сначала фиксируется отказ и определяется дальнейшее распоряжение грузом. Если в рамках текущей перевозки груз переадресуют обратно — используется механизм переадресовки. Новая перевозка по новому договору — новая ЭТрН.

128 Как будет оформляться возвратная тара, если ее нужно будет вернуть отправителю сразу после рейса? Нужно ли будет оформлять отдельную ЭТрН?

Нужно определить, является ли обратное перемещение тары самостоятельной перевозкой груза. Если после доставки водитель получает у грузополучателя возвратную тару и принимает на себя обязанность доставить её обратно отправителю, появляется обратное движение другого груза:

- А → Б — товар
- Б → А — возвратная тара.

У него другой грузоотправитель, другой грузополучатель и обратный маршрут. Поэтому если это происходит по самостоятельному договору/обязательству перевозки возвратной тары, для обратного плеча нужна отдельная транспортная накладная; с 1 сентября 2026 года — в общем случае ЭТрН. Обязательный электронный режим распространяется на транспортные накладные при перевозках наёмным транспортом.

Просто включайте возвратную тару в первоначальную ЭТрН, которая уже подтверждала доставку другого груза в противоположном направлении.

129 Отправлен был идеальный товар, по приезду на выгрузку товар испорчен. Какие дальнейшие действия по ЭТрН?

Первое правило — не подписывать приёмку так, будто никаких повреждений нет. Правила перевозок прямо предусматривают право грузополучателя отказаться от принятия груза, если в результате повреждения или порчи при перевозке качество груза изменилось настолько, что его нельзя использовать по прямому назначению. Поэтому при выгрузке нужно зафиксировать фактическое состояние груза и замечания/расхождения в документах, подтверждающих приёмку.

Важно и то, что ФНС предусматривает отдельные электронные форматы документов о расхождениях при приёмке товаров — например, электронный акт о расхождениях. Если получатель: принимает повреждённый груз — отражаются фактические замечания и далее решается вопрос о претензии; не принимает его полностью или частично — фиксируется отказ, после чего определяется дальнейшая судьба груза. Для изменения пункта доставки в рамках текущей перевозки предусмотрен механизм переадресовки Т7.

Поэтому не нужно аннулировать ЭТрН просто потому, что груз оказался повреждён. ЭТрН как раз должна сохранить реальную историю произошедшей перевозки.

8. Свои грузы, самовывоз и работа с поставщиками

130 Закупаем сырьё, забираем наёмным транспортом, поставщики не готовы к ЭТрН. Что делать?

После 1 сентября фраза «контрагент технически не готов» не является самостоятельным основанием для бумажной транспортной накладной. ФНС прямо говорит: для запуска транспортного ЭДО должны подключиться участники логистической цепочки. При этом использовать одного оператора необязательно — между большинством операторов настроен роуминг.

Поэтому сейчас нужно:

- определить поставщиков, которые становятся грузоотправителями
- сообщить им о необходимости подключения
- дать вариант простого веб-сервиса без интеграции с 1С
- провести с ключевыми поставщиками тестовые перевозки до сентября.

Отказываться от поставщика нужно не автоматически. Но если в конкретной перевозке ЭТрН обязательна, продолжать схему «он принципиально не подключается, поэтому поедет как раньше на бумаге» нельзя, если нет одного из исключений приказа № 262.

131 У нас собственное производство. В одних заказах доставка включена в стоимость продукции, в других выделена отдельной строкой. Если доставляем своим транспортом, ЭТрН не нужна, а если нанимаем перевозчика — нужна?

Наличие ЭТрН зависит не от того, выделена ли доставка отдельной строкой, а от того, возникают ли отношения по договору перевозки. Возможны три ситуации:

1. Производитель везёт собственный товар собственным автомобилем в рамках договора поставки.

Если отдельного договора перевозки нет, компания фактически перемещает свой товар собственными силами. Транспортная накладная, а значит и ЭТрН, как правило, не оформляется. При этом должны быть товаросопроводительные документы и путевой лист.

2. Производитель доставляет товар собственным транспортом, но стоимость доставки выделена отдельной строкой.

Само по себе выделение доставки в счёте или договоре ещё не означает, что заключён договор перевозки. Нужно смотреть содержание договора:

- если это обязанность продавца доставить товар в рамках поставки — отдельного договора перевозки может не быть
- если производитель оказывает покупателю самостоятельную услугу перевозки и фактически выступает перевозчиком — транспортную накладную нужно оформлять.

3. Для доставки нанимается сторонняя транспортная компания или ИП.

Здесь появляется самостоятельный перевозчик, принимающий груз по договору перевозки.

Транспортная накладная обязательна независимо от того, включена доставка в цену товара или указана отдельной строкой. С 1 сентября 2026 года она оформляется в электронном виде, кроме прямо установленных исключений.

Статья 8 № 259-ФЗ устанавливает, что заключение договора перевозки груза подтверждается транспортной накладной. ФНС отдельно указывает, что обязательный транспортный ЭДО касается цепочек с наёмным транспортом.

Наёмный перевозчик — ЭТрН нужна. Собственный автомобиль и собственный товар — смотрим, есть ли самостоятельная услуга перевозки. Строка «доставка» в счёте сама по себе ничего не решает.

132 Если поставщики сырья не готовы к ЭТрН

До 1 сентября можно оформить перевозку на бумаге и параллельно подключать поставщиков.

После 1 сентября неготовность поставщика сама по себе не разрешает бумажную накладную. Нужно заранее:

- определить роли поставщика и покупателя в договоре перевозки
- выбрать оператора и проверить роуминг
- назначить лиц, подписывающих погрузку
- провести тестовый рейс
- внести в договор обязанность своевременно подписывать титулы и ответственность за простой.

При самовывозе необходимо отдельно проверить, не совпадают ли в конкретном договорном сценарии грузоотправитель и грузополучатель. Если законно совпадают, приказ № 262 предусматривает бумажный формат.

Если поставщик остаётся грузоотправителем или лицом, осуществляющим погрузку, но категорически отказывается участвовать, универсального законного обхода нет. Придётся менять договорную схему, порядок отгрузки либо выбирать готового поставщика.

Главный принцип такой: отсутствие интернета и подтверждённый системный сбой — это аварийные обстоятельства. Отсутствие модуля, электронной подписи, ответственного сотрудника или желания работать — это не авария, а организационная неготовность. После 1 сентября она не освобождает стороны от оформления ЭТрН.

133 Кто грузоотправитель в ситуации: я отправляю перевозчика (я заказчик и плательщик) к своему покупателю (он ЛОП?) забрать возврат товара и машина с грузом едет сразу к моему поставщику (грузополучатель). Все ООО. Я груза не касаюсь, имеет значение, когда переход права собственности на возвратную продукцию?

Здесь нельзя определить грузоотправителя только по трём признакам:

- кто платит перевозчику
- кому принадлежит товар
- кто физически стоит у ворот склада.

Грузоотправитель — это прежде всего сторона договора перевозки в соответствующей роли. Правила прямо требуют заполнять раздел 1 именно в отношении грузоотправителя как стороны договора перевозки. Отдельно есть лицо, осуществляющее погрузку. Это может быть сам грузоотправитель либо другое лицо, уполномоченное им. Такое лицо отражается в разделе приёмки груза. Поэтому в вашем кейсе:

- ваше ООО может быть заказчиком перевозки
- покупатель, у которого забирают возврат, может быть лицом, осуществляющим погрузку
- поставщик — грузополучателем
- но кто именно является юридическим грузоотправителем, нужно определить по договору перевозки и, если используется экспедиция, по договору транспортной экспедиции.

Имеет ли значение переход права собственности?

Для определения грузоотправителя в ТН право собственности на товар само по себе не является определяющим. Транспортное законодательство оперирует ролями в договоре перевозки, а не только собственником товара.

134 Кто выписывает ЭТрН, если мне нужно забрать сырье с Питера (мы его купили) и привезти к нам на производство? Сейчас я выставлю груз на АТИ и ищу перевозчика и с ним заключаю заявку. А сейчас как быть?

Факт, что перевозчика нашли через АТИ, сам по себе роли не определяет. Если вы заключили заявку с перевозчиком, появляется договор перевозки. Далее нужно определить, кто по этой договорной схеме является грузоотправителем. Минтранс прямо отвечает: если договором не предусмотрено иное, транспортную накладную составляет грузоотправитель.

При этом продавец сырья, который физически отгружает товар, и юридический грузоотправитель не всегда автоматически одно лицо. Поэтому в заявке нужно заранее зафиксировать:

- кто заказчик перевозки
- кто грузоотправитель
- кто фактически осуществляет погрузку
- кто перевозчик
- кто грузополучатель.

После этого становится понятно, кто формирует Т1 и кто выполняет остальные действия.

135 Если мы являемся грузоотправителем и грузополучателем, внутри компании перевозка перемещений с одного адреса на другой. Как быть и какие документы водитель должен иметь с собой на случае проверки?

Ключевой критерий — не совпадение грузоотправителя и грузополучателя, а наличие договора перевозки со сторонним перевозчиком. Если одновременно выполняются два условия: груз перевозится для собственных нужд + используется собственный транспорт, — транспортная накладная не требуется вообще. Это официальный ответ Минтранса.

Причина в том, что транспортная накладная подтверждает заключение договора перевозки. Компания не может заключить такой договор сама с собой. Это правило действует и при перемещении груза между филиалами одной организации, поскольку филиалы не являются отдельными юридическими лицами.

Для водителя при этом остаются документы, предусмотренные для эксплуатации автомобиля и движения товарно-материальных ценностей: документы на автомобиль, водительское удостоверение, путевой лист — когда он требуется, а также документы компании на перемещаемый товар. Такой документ подтверждает, что водитель перевозит имущество своей организации между её объектами, а не чужой груз без сопроводительных документов.

Для проверки на дороге водителю необходимо иметь:

- водительское удостоверение соответствующей категории
- свидетельство о регистрации автомобиля, а при наличии прицепа — документы на прицеп
- сведения о полисе ОСАГО
- оформленный путевой лист — бумажный или электронный
- накладную на внутреннее перемещение либо другой внутренний документ на груз.

Если перевозится груз, для которого законодательством предусмотрены специальные документы, они также должны быть у водителя. Например, это могут быть ветеринарные, фитосанитарные, санитарные или таможенные документы, документы на алкогольную продукцию, свидетельство о допуске к перевозке опасных грузов либо специальное разрешение для тяжеловесного или крупногабаритного транспортного средства.

При этом с 1 сентября 2026 года путевой лист необязательно переводить в электронный вид. Минтранс 14 августа 2026 года отдельно подтвердил: его можно продолжать оформлять на бумаге; если же компания выбрала электронный путевой лист, он направляется в ГИС ЭПД.

Другая ситуация возникает, если компания привлекает стороннюю транспортную организацию или ИП. Тогда заключается договор перевозки, поэтому транспортная накладная обязательна. Одна и та же компания может быть указана в ней одновременно грузоотправителем и грузополучателем, но с разными адресами погрузки и выгрузки.

С 1 сентября 2026 года в такой ситуации транспортная накладная должна оформляться в электронном виде, кроме прямо предусмотренных законодательством исключений. Водителю необходимо обеспечить доступ к QR-коду ЭТрН для предъявления сотруднику контролирующего органа.

Поэтому короткий ответ следующий: если собственный груз перемещается собственным автомобилем внутри одного юридического лица, ЭТрН не нужна. Оформляем путевой лист и внутренний документ на перемещение груза. Если для перевозки наняли стороннего перевозчика, оформляем ЭТрН, даже если грузоотправителем и грузополучателем выступает одна и та же организация.

136 Если юридическое лицо отправляет принадлежащие ему ТМЦ из Москвы своему торговому представителю в Екатеринбурге, как правильно оформить такую перевозку?

Верно ли я понимаю, что здесь возможны два варианта:

- а) ЭТрН не оформляется — но тогда какие документы должны сопровождать груз в пути?
- б) ЭТрН оформляется, а владелец ТМЦ указывается и подписывает документ одновременно как грузоотправитель и как грузополучатель?

Ответ зависит не от того, что груз отправляется торговому представителю, а от того, кто выполняет перевозку: сама компания или сторонний перевозчик.

Если компания везёт принадлежащие ей ТМЦ из Москвы в Екатеринбург на собственном автомобиле своим водителем, договора перевозки нет. Компания не может заключить договор перевозки сама с собой. Следовательно, транспортная накладная, в том числе ЭТрН, не оформляется.

Минтранс России 14 августа 2026 года отдельно разъяснил, что транспортная накладная не требуется при перевозке собственного груза собственным транспортом. Такое же правило действует при перемещении груза между филиалами и подразделениями одной организации.

В этом случае груз должен сопровождаться внутренним документом компании. Это может быть накладная на внутреннее перемещение по форме ТОРГ-13 или собственная форма, утверждённая организацией.

В документе желательно указать:

- наименование и количество ТМЦ
- адрес отправления в Москве
- адрес доставки в Екатеринбурге
- передающее и принимающее подразделения
- сведения об автомобиле и водителе
- фамилии ответственных лиц.

У водителя также должен быть оформленный путевой лист. При необходимости к внутренней накладной прилагаются специальные документы на груз: ветеринарные, санитарные, таможенные, документы на алкогольную продукцию и другие — в зависимости от вида ТМЦ.

Торговый представитель в Екатеринбурге принимает груз и подписывает внутренний документ как уполномоченный сотрудник компании.

Второй сценарий — компания нанимает стороннюю транспортную организацию или ИП. В этом случае возникает договор перевозки, поэтому транспортная накладная обязательна.

По состоянию на 15 августа 2026 года её ещё можно оформить на бумаге или в электронном виде. С 1 сентября 2026 года транспортная накладная должна оформляться в электронном виде, кроме прямо предусмотренных законом исключений.

В ЭТрН одна и та же организация может быть указана:

- грузоотправителем — по адресу погрузки в Москве
- грузополучателем — по адресу доставки в Екатеринбурге.

При этом документ подписывает не «владелец ТМЦ два раза», а разные уполномоченные лица, действующие от имени одной организации. В Москве уполномоченный сотрудник оформляет и подписывает сведения грузоотправителя. В Екатеринбурге торговый представитель или другой уполномоченный сотрудник подписывает сведения грузополучателя при приёмке груза.

Если сотрудник подписывает ЭТрН своей электронной подписью от имени организации, его полномочия должны быть оформлены надлежащим образом. В необходимых случаях потребуется машиночитаемая доверенность.

Таким образом, ответ следующий: свой груз и собственный транспорт — ЭТрН не нужна, груз сопровождается путевым листом и внутренней накладной. Если привлекается сторонний перевозчик — транспортная накладная обязательна, а с 1 сентября 2026 года она оформляется в электронном виде. Одна организация может выступать в ЭТрН одновременно грузоотправителем и грузополучателем, но на разных адресах и через разных уполномоченных сотрудников.

Если торговый представитель является не сотрудником компании, а самостоятельным ИП или представителем другого юридического лица, его статус и порядок приёмки груза необходимо определять по договору.

Официальные источники

Разъяснение Минтранса России от 14.08.2026 — собственный груз собственным транспортом перевозится без транспортной накладной; при привлечении стороннего перевозчика ЭТрН обязательна.

Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ — транспортная накладная подтверждает заключение договора перевозки.

Обязательный транспортный ЭДО — ФНС России — переход на обязательное оформление электронных перевозочных документов.

Приказ Минтранса России от 28.09.2022 № 390 — требования к оформлению бумажного и электронного путевого листа.

Разъяснение ФНС по статье 9 Закона № 402-ФЗ — организация вправе утвердить собственную форму первичного документа.

Машиночитаемая доверенность — Минцифры России — подтверждение полномочий сотрудника, подписывающего документы от имени организации.

137 1. Кто оформляет ЭТрН, если мы покупаем овощи в теплице и везем своим транспортом себе на склад? Нужно ли оформлять ЭТрН в этом случае?

2. Если везем эти же овощи, но наемным транспортом себе на склад, кто оформляет ЭТрН?

3. Что делать с теплицами, которые не могут оформить ЭТрН? Больше не работать с ними? Есть ли выход из такой ситуации?

1. Покупаем овощи в теплице и своим транспортом везём себе на склад. Кто оформляет ЭТрН? Нужна ли она?

Если вы купили товар и самостоятельно забираете его своим автомобилем, а отдельного договора перевозки нет, то услуги перевозки вам никто не оказывает. Минтранс прямо разъясняет: если организация перевозит груз для собственных нужд собственными транспортными средствами, транспортную накладную оформлять не требуется. Основание — транспортная накладная подтверждает заключение договора перевозки, а в данном случае такого договора нет.

Поэтому в типовом сценарии: теплица → передала вам овощи → вы забрали их своим автомобилем → отвезли на свой склад ЭТрН не нужна. Но документы на сам товар, подтверждающие его приобретение и движение, конечно, остаются — УПД, товарные и иные документы в зависимости от хозяйственной операции.

2. Те же овощи везёт наёмный перевозчик. Кто делает ЭТрН?

Здесь ситуация меняется. Появляется договор автомобильной перевозки, поэтому возникает транспортная накладная. А с 1 сентября 2026 года, если ситуация не входит в установленное исключение, она должна быть электронной. ФНС прямо указывает, что обязательный транспортный ЭДО распространяется на участников цепочек с наёмным транспортом — грузоотправителей, грузополучателей и перевозчиков.

По общему правилу транспортную накладную составляет грузоотправитель, если договором перевозки не предусмотрено иное. Здесь важно посмотреть условия поставки:

- кто организовал перевозку
- кто заключил договор с перевозчиком
- кто по договорной схеме является грузоотправителем.

Нельзя определить грузоотправителя только по принципу «где физически лежали овощи».

3. А если теплица не умеет работать с ЭТрН?

Если по конкретной перевозке ЭТрН обязательна, отсутствие программы у контрагента не является самостоятельным основанием перейти на бумажную ТТН. Минтранс подчёркивает: после 1 сентября электронный перевозочный документ становится базовой формой, а бумажный допускается только в прямо предусмотренных случаях.

ФНС также обращает внимание, что для запуска ЭТрН должны подключиться участники конкретной цепочки; при этом они могут использовать разных операторов, поскольку между операторами работает роуминг. Поэтому прекращать работу с теплицей необязательно. Практические варианты:

- если вы забираете товар своим транспортом без договора перевозки — ЭТрН вообще может не возникать
 - если работает сторонний перевозчик — нужно организовать подключение участников через оператора ИС ЭПД.
-

138 Нужен ли ЭТрН, если производитель и дистрибьютор находится на одной территории.

Само нахождение компаний на одной территории ничего не определяет. Нужно задать вопрос: Происходит ли перевозка груза автомобильным транспортом по договору перевозки?

Если продукцию просто передают от производителя дистрибьютору внутри одной площадки и перевозки автомобильным транспортом по договору перевозки нет, оснований создавать ЭТрН только из-за факта продажи товара нет.

ЭТрН — это не документ продажи. Она подтверждает отношения по автомобильной перевозке груза. Минтранс связывает необходимость транспортной накладной именно с договором перевозки.

139 Если мы доставляем своим транспортом товар до транспортной, как это будет оформляться? Как мы должны действовать?

Здесь нужно разделить поездку на два участка.

Участок 1: ваш склад → терминал транспортной компании.

Если товар везёт ваш собственный автомобиль и отдельной услуги перевозки здесь нет, ЭТрН на этот участок не требуется.

Участок 2: терминал ТК → место назначения.

Здесь транспортная компания уже принимает груз к перевозке. Возникает договор перевозки и оформляется транспортная накладная. После 1 сентября — в общем случае ЭТрН. То есть не нужно создавать ЭТрН просто на поездку своей машины от собственного склада до терминала перевозчика.

140 Как оформлять ЭТрН, если мы отгружаем зерно поставщику, которое он вывозит своим транспортом или нанимает. Договора перевозок между нами нет.

Здесь два разных сценария.

Покупатель приехал своим автомобилем

Если покупатель забирает купленное зерно собственным транспортом, отдельная услуга перевозки не оказывается.

По логике официального разъяснения Минтранса транспортная накладная для собственной перевозки собственного груза не требуется. Вы оформляете документы на передачу товара, а не ЭТрН за покупателя.

Покупатель нанял перевозчика

Тогда между покупателем и привлечённым перевозчиком возникает договор перевозки. И здесь транспортная накладная уже нужна. Кто именно будет указан грузоотправителем и кто сформирует соответствующие сведения, нужно определить по договорной схеме. Нельзя делать вывод «мы не платим перевозчику — значит, к ЭТрН отношения не имеем».

Если ваша организация фактически передаёт груз перевозчику в пункте погрузки и указана грузоотправителем, у неё появляются действия в транспортной накладной.

141 Купили у контрагента песок. Он его привез своим транспортом. Должны ли мы ставить какие-то отметки в ЭТрН?

Не обязательно. Сначала надо выяснить, была ли вообще перевозка по договору перевозки.

Если продавец просто обязался по договору поставки доставить вам свой товар и сделал это своим автомобилем, отдельного перевозчика и договора перевозки может вообще не быть. Тогда транспортная накладная не возникает только из-за того, что песок физически приехал на грузовике. Это следует из позиции Минтранса: ТН связана с договором перевозки. Вы принимаете товар по документам поставки.

Но если продавец для доставки привлёк стороннего перевозчика и в ЭТрН вы указаны грузополучателем, тогда вы становитесь участником ЭТрН и должны подтвердить получение груза. ФНС прямо указывает: компания, которая только получает груз, не иницирует ЭТрН, но подписывает свой титул, подтверждая приёмку.

142 Мы являемся грузоотправителем и доставляем до транспортной компании своим транспортом. Какие документы мы должны оформлять? Должны быть участниками этой грузоперевозки?

Здесь ответ практически совпадает с вопросом 140.

До терминала своей машиной — если это собственная хозяйственная перевозка без договора перевозки, ЭТрН не требуется. После передачи груза транспортной компании — начинается перевозка привлечённым перевозчиком, и на эту перевозку оформляется транспортная накладная. Если именно ваша организация указана грузоотправителем в этой перевозке, тогда да, вы участник ЭТрН и выполняете действия грузоотправителя.

143 Нужно ли нам переходить на ЭТрН если мы везём свой пиломатериал на своей машине. Мы юр. лицо.

Если это действительно: ваш груз + ваша машина + перевозка для собственных нужд + нет договора перевозки, ЭТрН не нужна.

Это не предположение — Минтранс опубликовал прямой ответ именно на вопрос: «Нужно ли оформлять электронную транспортную накладную при перевозках груза для собственных нужд собственными транспортными средствами?»

Ответ Минтранса: нет, транспортная накладная не требуется.

144 Перевозчик=грузополучатель между своими складами своим транспортом. Склады должны быть у него в аренде/собственности или не имеет значения? При таком случае хватит бумажной ТТН?

Если компания просто перемещает свой груз между своими складами своим автомобилем, у неё вообще может не быть роли «перевозчик» в гражданско-правовом смысле, поскольку нет договора перевозки с самой собой.

Следовательно, транспортная накладная не требуется.

Поэтому вопрос: «Электронная ТН или бумажная ТН?» в таком сценарии вторичен. Транспортной накладной может не быть вообще. При этом для применения этого правила не принципиально, находится склад в собственности или используется компанией на другом законном основании. Важнее, что речь идёт о внутреннем перемещении груза одной организации для собственных нужд, а не об услуге перевозки другому лицу.

145 Мы производители продукции. Но с фабрики продукцию забирают самовывозом. В этом случае мы не должны делать ЭТрН, но у многих покупателей нет возможности создавать ЭТрН и часто оплата перевозчикам происходит перечислением на карту или наличкой. Есть ли какие-то сторонние сервисы, которые будут делать ЭТрН таким клиентам? Есть ли какая то связь между ЭТрН и оплатой (про перевозки с оплатой не на расчетный счет)?

Здесь опять два сценария.

Покупатель приезжает своим транспортом.

Если покупатель забирает приобретённый товар собственной машиной и услуги перевозчика нет, транспортная накладная может вообще не требоваться.

Покупатель нанимает перевозчика

Тогда появляется договор перевозки и ТН. После 1 сентября, если нет специального исключения, это ЭТрН. Поэтому производителю нельзя автоматически говорить: «Самовывоз — значит мы никогда не участвуем в ЭТрН». Нужно уточнять, чей транспорт приехал. Если это сторонний перевозчик покупателя и производитель указан грузоотправителем, производитель участвует в оформлении.

Есть ли сторонние сервисы?

Да. Необязательно покупать сложную информационную систему. Можно подключиться непосредственно к сервису одного из аккредитованных операторов ИС ЭПД. ФНС указывает, что операторы предлагают веб-версии и мобильные решения; для работы напрямую с ГИС ЭПД подключаться не требуется.

Есть ли связь между ЭТрН и тем, заплатили перевозчику на карту или наличными?

Способ оплаты сам по себе не определяет обязанность оформить ЭТрН. Вопрос ЭТрН определяется тем, существует ли перевозка по соответствующему договору, а не тем, перечислена плата на расчётный счёт, карту или передана наличными. При этом законность самой формы расчётов, налоговый учёт и применение ККТ — отдельные вопросы. ЭТрН не делает неформальную схему оплаты законной.

146 Мы грузоотправитель, у нас как собственный транспорт (машина и водитель в штате), так и наемный. Правильно ли я понимаю, что нам нужно создавать ЭТрН только в случае доставки привлеченным транспортом?

Для описанной стандартной схемы — в целом да, но формулировать лучше немного точнее. Главный критерий — не просто «чья машина?», а «есть ли договор перевозки?»

Если: свой груз → свой автомобиль → перевозка для собственных нужд, ТН не требуется.

Если: груз → сторонний перевозчик → договор перевозки, ТН требуется, а после 1 сентября в общем случае это ЭТрН.

Поэтому правило такое: свой автопарк для собственных нужд — сначала проверяем, нужна ли вообще ТН. Привлекаем перевозчика — готовимся к ЭТрН.

147 Каким документом водитель собственного автопарка должен подтвердить сдачу товара на стороннем складе, если он едет по путевому листу без ЭТрН?

Вот здесь часто смешивают перевозочный документ и документ, подтверждающий передачу товара.

Если ЭТрН не требуется, это не означает, что товар едет вообще «без документов». Передача товара другой организации подтверждается соответствующим товарным/первичным документом — например, УПД или иным предусмотренным вашей хозяйственной операцией документом. Получатель фиксирует приём товара именно в документах поставки/передачи.

Путевой лист решает другую задачу: он относится к работе транспортного средства и водителя и не заменяет документ о передаче товара грузополучателю.

Минтранс подтверждает, что транспортная накладная для собственных перевозок собственным транспортом не нужна, а путевой лист может продолжаться оформляться на бумаге и после 1 сентября 2026 года.

Поэтому логика такая:

- путевой лист → подтверждает работу автомобиля/водителя
 - УПД или другой первичный документ → подтверждает передачу товара
 - ЭТрН → подтверждает договор перевозки, которого в этом сценарии нет.
-

148 Везём товар клиента между его складами привлечённым транспортом. Отправитель и получатель — одно юрлицо. Нужна ЭТрН?

Вот здесь ответ отличается от внутренних перевозок собственным автомобилем.

Например, ООО «Клиент», склад А → сторонний перевозчик → ООО «Клиент», склад Б. Есть сторонний перевозчик и договор перевозки, поэтому транспортная накладная нужна. Но грузоотправитель и грузополучатель — одно юридическое лицо. И именно для этого случая приказ Минтранса № 262 предусматривает оформление транспортной накладной на бумажном носителе.

Причём Минтранс 20 июля привёл практически тот же пример: перевозка между филиалами одной компании + грузоотправитель и грузополучатель одно лицо → транспортная накладная оформляется на бумаге.

Поэтому в описанном кейсе ТН нужна, но не ЭТрН — бумажная транспортная накладная.

9. Экспедитор, субподряд и аренда транспорта

149 Подскажите, пожалуйста: если я являюсь экспедитором и наш клиент просит привезти с завода другого города груз, как, оформляя ТН, мы можем знать точный вес брутто и нетто, количество мест и точную номенклатуру каждой позиции? Часто бывают случаи погрузки именно из цеха изготовления (заранее не передали клиенту информацию, что именно будут грузить), могут не загрузить в течение рабочего времени, и грузят в ночное время.

Экспедитор не должен придумывать эти сведения. По действующим правилам сведения о самом грузе в разделе 3 вносит лицо, фактически осуществившее погрузку. Именно оно располагает информацией, что реально положили в автомобиль.

Минтранс отдельно указывает, что масса груза определяется взвешиванием либо расчётным методом на основании обмеров, технической документации и данных измерительных приборов.

Поэтому хороший процесс выглядит не так: заранее создаётся необходимая основа документа → фактические данные по грузу поступают от стороны, которая комплектует и грузит товар → после фактической погрузки участники подписывают свои сведения.

Как оформить срыв загрузки?

Срыв загрузки — это не ситуация, когда нужно создавать «пустую ЭТрН о том, что перевозки не было». Если груз фактически не был принят к перевозке, транспортная накладная не должна изображать состоявшуюся перевозку. Нужно зафиксировать факт, по какой причине перевозка не состоялась.

Правила перевозок предусматривают составление актов при обстоятельствах, связанных с исполнением договора перевозки, в частности при непредоставлении транспортного средства, невывозе груза и иных нарушениях.

Если сторонами была оформлена электронная заявка на перевозку, она сохраняется как документ, подтверждающий, что именно было согласовано, а дальнейший спор о штрафе, простое или компенсации решается уже на основании договора, заявки и фиксации фактических обстоятельств.

Заявка показывает: о чём договорились. Акт/фиксация события показывает: что фактически произошло и по чьей причине перевозка сорвалась.

150 Если грузоотправитель и заказчик одно юр. лицо, а я как перевозчик(организатор перевозки грузов) привлекаю другого перевозчика, то должен я ставить галку (экспедитор) и что должен?

Я как Перевозчик оформляю ЭТрН, но нанимаю другого водителя, становлюсь ли я Экспедитором при этом груз забирает у Грузоотправителя на прямую водитель (перевозчик) и везет Грузополучателю?

По описанной схеме решающее значение имеет не то, кто создал ЭТрН в программе, а содержание договоров и фактическая роль каждого участника.

Если вы заключили договор с грузоотправителем, а для выполнения рейса нашли другую транспортную компанию или ИП-перевозчика, который предоставляет свой автомобиль и водителя и фактически везёт груз, то по существу вы, скорее всего, выступаете не перевозчиком, а экспедитором — организатором перевозки.

Минтранс разъясняет: если компания сама выступает перевозчиком и указана в транспортной накладной в качестве перевозчика, это договор перевозки. Если же компания подбирает перевозчика, координирует маршрут и организует доставку, но сама груз не перевозит, такие отношения фактически относятся к транспортной экспедиции. При этом название договора не является решающим: оцениваются его содержание и фактические обязанности сторон. Разъяснение Минтранса от 16 июля 2026 года.

Но галочка «Является экспедитором» ставится не во всех случаях, когда в перевозке участвует экспедитор. Она относится именно к статусу грузоотправителя в ЭТрН.

Когда ставить галочку «Является экспедитором»

Галочка ставится, если одновременно выполняются два условия:

1. Вы действуете как экспедитор по договору транспортной экспедиции.
2. Вы приняли груз во владение от клиента, чтобы затем передать его перевозчику.
3. В этом случае:
4. в разделе 1 «Грузоотправитель» указываются данные экспедитора
5. ставится отметка «Является экспедитором»
6. в разделе 1а указывается клиент — заказчик услуг по организации перевозки
7. в разделе 6 указывается перевозчик, который фактически перевозит груз.

Именно такой порядок предусмотрен пунктами 102–108 Правил перевозок грузов автомобильным транспортом: в разделе 6 должен быть указан перевозчик, фактически перемещающий груз на транспортном средстве, находящемся у него в законном владении. Постановление Правительства РФ № 2200 и правила заполнения транспортной накладной.

Когда галочку ставить не нужно

Если водитель фактического перевозчика забирает груз непосредственно у грузоотправителя, а вы груз во владение не принимаете, отметку «Является экспедитором» в разделе 1 ставить не нужно.

Тогда ЭТрН заполняется так:

- раздел 1 «Грузоотправитель» — юридическое лицо, которое является грузоотправителем и одновременно заказчиком организации перевозки
- раздел 6 «Перевозчик» — компания или ИП, чей водитель и автомобиль фактически выполняют рейс
- ваша роль организатора перевозки подтверждается договором транспортной экспедиции и отдельными экспедиторскими документами.

То есть в описанном вопросе совпадение грузоотправителя и заказчика в одном юридическом лице ничего не меняет. Главное — принимал ли экспедитор груз во владение.

Если наняли только водителя

Здесь необходимо разделить две ситуации.

Ситуация	Ваша роль
Водитель работает у вас по трудовому или гражданско-правовому договору, а автомобиль находится в вашем законном владении	Вы остаетесь перевозчиком. Экспедитором только из-за найма водителя не становитесь
Вы привлекли другую компанию или ИП с его автомобилем и водителем, который фактически выполняет перевозку	Этот участник указывается фактическим перевозчиком. Ваша деятельность по организации рейса может квалифицироваться как транспортная экспедиция

Следовательно, выражение «нанимаю другого водителя» само по себе недостаточно. Нужно установить:

- водитель нанят именно вашей компанией или работает у другого перевозчика
- в чьём законном владении находится автомобиль
- кто фактически принимает груз к перевозке
- кто указан перевозчиком в ЭТрН
- какой договор заключён с грузоотправителем: перевозки или транспортной экспедиции.

Что необходимо оформить, если вы экспедитор

Если фактически вы организуете перевозку с привлечением другого перевозчика, необходимо:

Оформить с клиентом договор транспортной экспедиции.

Быть включённым в реестр уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности. Минтранс подчёркивает, что эта обязанность распространяется именно на экспедиторов, а не на обычных перевозчиков. Разъяснения Минтранса по реестру экспедиторов.

Оформить поручение экспедитору.

Если вы фактически приняли груз во владение — оформить экспедиторскую расписку.

Если груз принимается на складское хранение — оформить складскую расписку.

Оформить ЭТрН между грузоотправителем и фактическим перевозчиком по описанной выше схеме.

С 1 сентября 2026 года поручение экспедитору, экспедиторская и складская расписки должны формироваться в электронном виде через оператора ИС ЭПД. Электронная экспедиторская расписка требуется именно для подтверждения факта получения груза экспедитором. Разъяснение Минтранса об электронных экспедиторских документах, Федеральный закон № 140-ФЗ, форматы электронных экспедиторских документов ФНС.

Сторонний водитель или перевозчик: кто вы в ЭТрН?

Ваша схема работы	Как оформить ЭТрН
Наняли водителя, автомобиль находится в вашем законном владении	Вы — перевозчик. Галочку «Экспедитор» не ставим
Привлекли другую ТК или ИП с автомобилем и водителем	Фактическую ТК/ИП указываем перевозчиком в разделе 6

Ваша схема работы	Как оформить ЭТрН
Организовали перевозку, но груз во владение не принимали	Заказчик остаётся грузоотправителем. Галочку не ставим
Как экспедитор приняли груз и передали его перевозчику	Экспедитор — в разделе 1, ставим галочку; заказчик — в разделе 1а

151 Я как Перевозчик оформляю ЭТрН, но нанимаю другого водителя, становлюсь ли я Экспедитором при этом груз забирает у Грузоотправителя на прямую водитель(перевозчик) и везет Грузополучателю ?

Нет, сам по себе наём другого водителя не превращает перевозчика в экспедитора. Важно разделять понятия «водитель» и «перевозчик»: водитель — это физическое лицо, управляющее автомобилем, а перевозчиком в ЭТрН указывается юридическое лицо или ИП, которые фактически выполняют перевозку.

Здесь возможны два сценария.

Первый сценарий: вы наняли водителя, но рейс выполняется от имени вашей компании на автомобиле, который находится у вас в собственности, аренде, лизинге или на другом законном основании. В этом случае перевозчиком остаётся вы. В разделе 6 ЭТрН указываются реквизиты вашей компании или ИП и сведения о нанятом водителе, а в разделе 7 — данные автомобиля и основание владения им. Экспедитором вы при этом не становитесь.

Второй сценарий: вы передали рейс другой транспортной компании или ИП, и они выполняют перевозку своим либо законно используемым автомобилем и своим водителем. Тогда фактическим перевозчиком является привлечённая компания или ИП. Именно их необходимо указать в разделе 6 ЭТрН. Правила прямо устанавливают, что лицо, которое не осуществляет фактическое перемещение груза, в качестве перевозчика в этом разделе не указывается.

Но даже во втором сценарии вы не становитесь экспедитором автоматически. Экспедиторский статус возникает, если по договору с клиентом вы за вознаграждение организуете перевозку: подбираете фактического перевозчика, заключаете с ним договор перевозки, организуете отправку или получение груза и выполняете другие связанные с перевозкой услуги. Минтранс отдельно разъясняет, что ключевое значение имеют содержание договора и фактически выполняемые обязанности, а не только название договора.

Если вы фактически работаете по такой модели, отношения с заказчиком целесообразно оформлять договором транспортной экспедиции. При этом организация или ИП должны быть включены в реестр уведомлений о транспортно-экспедиционной деятельности — это требование действует с 1 марта 2026 года.

Если фактический перевозчик забирает груз непосредственно у грузоотправителя, а вы как организатор груз во владение не принимаете, в разделе 1 ЭТрН указывается заказчик услуг по организации перевозки — грузоотправитель, а не вы с отметкой «является экспедитором».

Поэтому короткий ответ такой: наняли только водителя на свой рейс и свой автомобиль — вы остаётесь перевозчиком. Привлекли другую транспортную компанию или ИП для выполнения перевозки — в ЭТрН перевозчиком указывается эта компания или ИП, а ваш статус необходимо определять по договору и фактическому характеру работы.

Методологически важное уточнение

Формулировка участника «водитель-перевозчик» юридически неточная. Водитель может одновременно являться перевозчиком, только если он зарегистрирован как ИП, от своего имени заключил договор перевозки и фактически выполняет её на законно используемом транспортном средстве. Обычный наёмный водитель самостоятельным перевозчиком не является.

Официальные источники

Правила перевозок грузов автомобильным транспортом, Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200 — пункты 102, 103, 108 и 109: заполнение сведений о грузоотправителе, экспедиторе, перевозчике, водителе и транспортном средстве.

Постановление Правительства РФ от 30.11.2021 № 2116 — правило о том, что лицо, не осуществляющее фактическое перемещение груза, не указывается в разделе 6 как перевозчик.

Разъяснения Минтранса России по реестру экспедиторов — статус экспедитора определяется характером обязательств и содержанием договора; перевозчик без договора транспортной экспедиции автоматически экспедитором не признаётся.

Разъяснение ФНС России по статье 801 ГК РФ — экспедитор за вознаграждение и за счёт клиента выполняет или организует выполнение услуг, связанных с перевозкой.

Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ — изменения законодательства о транспортно-экспедиционной деятельности и реестре экспедиторов.

152 Мы заключили заявку от ООО, но тягач принадлежит ИП, а перевозку выполняет привлечённый водитель. Кто должен быть указан перевозчиком?

Однозначно назвать перевозчика только по этим данным нельзя. Собственник тягача, заказчик по заявке и перевозчик могут быть разными лицами.

Перевозчиком в ЭТрН указывается не обязательно собственник тягача и не автоматически ООО, указанное в заявке.

Перевозчиком должно быть юридическое лицо или ИП, которое одновременно:

- приняло на себя обязательство перевезти груз по договору перевозки
- фактически выполняет перевозку
- использует тягач и полуприцеп на законном основании.

Поэтому возможны два варианта.

Если ИП передал тягач ООО по договору аренды, безвозмездного пользования или на другом законном основании, а привлечённый водитель выполняет рейс от имени ООО, перевозчиком указывается ООО. В разделе 6 отражаются ООО и сведения о водителе, а в разделе 7 — тягач, полуприцеп и основания владения ими.

Если тягач остаётся в распоряжении ИП, именно ИП предоставляет транспорт, организует работу водителя и фактически перевозит груз, перевозчиком указывается ИП. ООО нельзя указывать перевозчиком только потому, что заявка с заказчиком заключена от его имени. В таком случае необходимо привести договорную схему в соответствие с фактической: определить, какую услугу оказывает ООО и на каком основании оно привлекло ИП.

Сам привлечённый водитель перевозчиком обычно не является. Водитель — это физическое лицо, управляющее автомобилем. Перевозчиком может быть юридическое лицо или ИП.

Итог: сначала проверьте договор между заказчиком и ООО, отношения между ООО и ИП, основание использования тягача и то, от чьего имени работает водитель. В разделе 6 ЭТрН указывается фактический перевозчик, а не номинальный исполнитель из заявки.

Правила прямо предусматривают: если лицо не осуществляет фактическое перемещение груза, в разделе 6 его не указывают. В разделе 7 для тягача и полуприцепа отдельно отражается тип владения транспортным средством. Основание — пункты 108–109 Правил перевозок грузов, утверждённых постановлением Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200.

Официальные источники

Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ, статья 2 — перевозчик определяется как юридическое лицо или ИП, принявшие на себя обязательство перевезти груз.

Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200, пункты 108–109 — требования к заполнению разделов 6 «Перевозчик» и 7 «Транспортное средство».

Официальная публикация постановления № 2200.

Разъяснения Минтранса о разграничении перевозчика и экспедитора — роль определяется содержанием договора и фактически выполняемыми обязанностями.

153 «Перевозчик-организатор» привлекает другого перевозчика

Если компания только называет себя перевозчиком, но фактически:

- ищет другую транспортную компанию
- передаёт ей перевозку
- координирует рейс

не использует собственного или законно привлечённого водителя в качестве своего представителя, возникает риск, что отношения будут квалифицированы как транспортная экспедиция. Безопасная модель:

1. С клиентом — договор транспортной экспедиции.
2. С фактическим перевозчиком — договор перевозки, заказ или заявка.
3. В ЭТрН перевозчиком указан фактический перевозчик.
4. Экспедитор оформляет собственные электронные экспедиторские документы.

Ставить признак экспедитора нужно не потому, что привлечена чужая машина, а потому, что компания фактически оказывает услугу по организации перевозки.

154 Договор заключён с экспедитором, а едет привлечённый ИП

При корректно выстроенной модели:

- ООО — клиент экспедитора
- логистическая компания — экспедитор
- привлечённый ИП — перевозчик
- в ЭТрН перевозчиком указывается ИП
- Т2 и Т4 подписывает ИП либо его уполномоченное лицо
- экспедитор оформляет поручение экспедитору и при необходимости экспедиторскую расписку.

Если документ назван договором перевозки, но исполнитель фактически не перевозит, а только ищет ИП, нужно пересмотреть договорную модель. Минтранс прямо указывает, что решающее значение имеет содержание деятельности, а не название договора.

155 Если у собственника транспорта нет ИП, я могу с ним работать как перевозчик по договору аренды с 1 сентября 2026 года?

Сам факт того, что собственник автомобиля — физическое лицо без ИП, не означает автоматически невозможность аренды автомобиля. Если автомобиль передан вашему ИП или ООО на законном основании и именно ваша компания принимает на себя обязательство по договору перевозки, нужно разграничивать: собственника автомобиля и перевозчика.

Особенно важно правильно выстроить эту схему к 1 марта 2027 года, поскольку № 520-ФЗ требует включать используемые автомобили в реестр перевозчика и устанавливает связь между перевозчиком и владельцем транспортного средства.

Поэтому здесь я бы не давала на вебинаре универсальный ответ «достаточно любого договора аренды». Нужно смотреть конкретный договор и соответствие будущим требованиям к законному владению автомобилем.

156 ТС принадлежат директору как частному лицу, авто формально находятся в аренде у ООО (директор которого является владельцем авто). Владелец авто как физ.лицо будет фигурировать в ЭТрН?

Не автоматически. Не нужно путать собственника автомобиля и перевозчика.

Если ООО на законном основании использует автомобиль и именно ООО заключило договор перевозки и является перевозчиком, то роль перевозчика в ЭТрН относится к ООО, а не автоматически к директору как физическому лицу только потому, что автомобиль зарегистрирован на него.

К 1 марта 2027 года такую схему необходимо дополнительно проверить на соответствие № 520-ФЗ и требованиям включения транспортного средства в реестр перевозчика.

157 Авто на ИП, водитель тоже, нужно ли переводить на ООО? И нужно ли оформлять ЭТрН?

Из-за ЭТрН переводить автомобиль на ООО не требуется. Главное — определить, кто фактически является перевозчиком по договору.

Если договор перевозки заключён с ИП и именно ИП принимает на себя обязанность доставить груз, то перевозчиком должен отражаться ИП.

Если перевозчиком заявлено ООО, а фактическую перевозку осуществляет совершенно другой ИП на своём автомобиле, это уже другая договорная конструкция, которую нужно разбирать отдельно.

Особенно это становится критично с 1 марта 2027 года, поскольку закон требует совпадения сведений о перевозчике и владельце транспортного средства в перевозочных документах.

158 Если мы экспедиторы нанимаем перевозчика, который везет наш груз с перегрузками на своих складах и соответственно водители и авто меняются. Перегружаются они в Новосибирске, с нами 4 часа разницы. Получается, какме авто и водитель повезет груз реально до перегрузки неизвестно. Как быть с этим? Получается мне нужно глубокой нашей ночью менять водителя и авто, а потом по приезде в Москву снова менять авто и водителя, потому что до адреса везет третий водитель.

Если фактический перевозчик на всём маршруте остаётся одним и тем же, экспедитору не нужно создавать новую ЭТрН после каждого перегруза. Изменение водителя или транспортного средства предусмотрено самой структурой ЭТрН. Для этого существует файл обмена Т8, содержащий сведения о замене водителя и/или транспортного средства.

Минтранс отдельно подтвердил: при замене автомобиля новая ЭТрН не требуется, если перевозчик не изменился. Поэтому схема может выглядеть так:

перевозчик ООО «А»

водитель Иванов / машина 1

↓

терминал Новосибирск

↓

водитель Петров / машина 2

↓

терминал Москва

↓

водитель Сидоров / машина 3

↓

грузополучатель.

Если всё это выполняет тот же перевозчик по тому же договору, перевозка продолжается в рамках действующей ЭТрН, а фактические изменения водителей и машин вносятся по мере их возникновения.

При этом важно определить, кто именно должен формировать эти сведения. Если перевозчиком в ЭТрН является привлечённая транспортная компания и именно она меняет свои машины и водителей, логично, что сведения о фактических заменах формируются со стороны перевозчика, а не экспедитор «угадывает» их заранее.

Не нужно требовать от перевозчика заранее знать машину, которая через три дня заберёт груз с терминала. ЭТрН предусматривает изменение этих сведений уже в ходе перевозки.

159 Экспедитор заключил договор с ООО, но фактически едет привлечённый ИП на своей машине. Кто перевозчик?

И снова смотрим не на денежную цепочку, а на фактического перевозчика. Раздел 6 заполняется в отношении ЮЛ или ИП, который принял по договору обязанность перевезти груз; фактически осуществляет его перемещение; использует транспортное средство, находящееся у него в законном владении.

Если ООО выступает именно как экспедитор, а фактическую перевозку осуществляет привлечённый ИП на своей машине, нельзя автоматически указать ООО перевозчиком только потому, что экспедитор заключил с ним договор. Необходимо корректно показать роли экспедитора и фактического перевозчика.

А если водитель у ООО — самозанятый, нужна ли МЧД? Здесь две разные темы. МЧД подтверждает полномочия действовать от имени ООО. Она не делает законной или незаконной саму модель привлечения водителя. Для водительского действия может использоваться предусмотренная ПЭП/НЭП. Если же человек должен подписывать документы от имени ООО как его представитель, возникает вопрос МЧД и соответствующей электронной подписи.

И обязательно я бы напомнила аудитории: с 1 марта 2027 года для перевозок, подпадающих под № 520-ФЗ, модель привлечённых водителей существенно меняется. Закон устанавливает новые требования к перевозчику, автомобилю и водителю.

160 В цепочке экспедитор — резидент Беларуси и российские участники. Что делать?

Ответ аналогичный. Минтранс пишет: если услуга иностранного экспедитора оказывается за пределами России в иностранной юрисдикции, российские требования к реестру, как правило, не применяются.

Если же услугу заказывает российский грузоотправитель и отношения фактически реализуются в российской юрисдикции, применяется российское регулирование.

Поэтому здесь нельзя определить документы только по гражданству экспедитора. Нужна договорная схема.

161 Машина находится в управлении по договору аренды. Как строится документооборот?

Собственник автомобиля и перевозчик не обязаны всегда совпадать как собственник вещи.

Перевозчиком может выступать лицо, законно использующее транспортное средство по договору аренды и принявшее на себя обязанность перевезти груз. Поэтому:

- собственник → физлицо
- арендатор → ООО
- договор перевозки заключило ООО

перевозку выполняет ООО

— в роли перевозчика рассматриваем ООО, а не автоматически собственника.

Особенно тщательно такие схемы нужно будет привести в соответствие с реестром перевозчиков к 1 марта 2027 года.

162 Как работать с автомобилями в субаренде?

Сам факт субаренды ЭТрН не запрещает. Вопрос — находится ли транспортное средство у указанного перевозчика на законном основании. Если именно ООО «А» является перевозчиком, а машина передана ему в субаренду в соответствии с договором, это может быть законным основанием владения и использования автомобиля. Поэтому не нужно автоматически указывать перевозчиком собственника автомобиля.

Главное, кто принял обязательство перевезти груз + кто законно владеет используемым ТС. А с 1 марта 2027 года для перевозок, подпадающих под № 520-ФЗ, дополнительно потребуется соответствие машины и перевозчика реестру.

10. Международные, специальные и многоэтапные перевозки

163 Что делать, если машина везёт 300–400 накладных?

Сначала необходимо выяснить, о каких документах идёт речь.

Если это 300–400 товарных накладных, УПД или документов на отдельные позиции груза, это ещё не означает, что нужно оформлять 300–400 ЭТрН. По пункту 10 действующих Правил перевозок транспортная накладная может оформляться на одну или несколько партий груза, перевозимых на одном транспортном средстве. Сопроводительные документы можно указать в ЭТрН. Постановление Правительства РФ № 2200

Количество ЭТрН зависит от структуры перевозки: состава участников, количества грузополучателей, договоров, транспортных средств и точек выдачи груза.

Если действительно требуется оформить сотни отдельных ЭТрН, это нельзя перекладывать на водителя в виде ручного открытия каждого документа. Необходимо выбирать решение, которое поддерживает:

- массовое создание ЭТрН из учётной системы
- загрузку реестром или интеграцию по API
- группировку документов по рейсу и точкам выгрузки
- пакетное подписание отдельных файлов
- фильтры и поиск
- отображение расхождений отдельно от корректных документов
- быстрый переход к QR-коду каждого документа.

При этом каждая ЭТрН остаётся самостоятельным юридически значимым документом. Кнопка «Подписать пакет» должна подписывать отдельные ЭТрН, а не создавать один общий документ на все перевозки.

Если коротко, то водителю не нужен компьютер, токен и пять разных программ. Ему требуется одно рабочее приложение перевозчика, индивидуальная ПЭП или «Госключ», возможность проверить ключевые сведения и показать QR-код. Всё остальное должна организовать транспортная компания совместно с оператором ИС ЭПД.

164 В одной машине находятся грузы пяти отправителей для одного получателя. Нужна одна ЭТрН или пять?

нужно оформить пять ЭТрН — по одной на груз каждого грузоотправителя. То, что все грузы перевозятся в одной машине одному получателю, не позволяет объединить их в одну ЭТрН.

В описанной ситуации необходимо оформить пять ЭТрН — по одной от каждого грузоотправителя.

Одна ЭТрН может включать несколько партий груза, но только при одновременном выполнении всех условий:

- используется одно транспортное средство
- у всех партий один грузоотправитель
- один грузополучатель
- одно место погрузки
- одно место выгрузки.

В данном случае грузоотправителей пять, поэтому объединить их грузы в одну ЭТрН нельзя. Каждый грузоотправитель формирует и подписывает Титул 1 на свой груз. Перевозчик принимает каждую партию и оформляет действия по каждой ЭТрН. Грузополучатель при получении также подписывает каждую накладную отдельно.

При этом сведения о перевозчике, водителе и автомобиле во всех пяти ЭТрН могут совпадать.

Важно: количество ЭТрН определяется не количеством автомобилей, а составом участников и условиями каждой перевозки. Поэтому одна машина в этом случае перевозит грузы по пяти ЭТрН.

Минтранс России 14 августа 2026 года отдельно разъяснил, что одна ЭТрН допускается на несколько партий только при совпадении грузоотправителя, грузополучателя, автомобиля, места погрузки и места выгрузки. Разъяснение Минтранса России от 14.08.2026.

Официальные источники

Минтранс России: разъяснение о нескольких партиях груза от 14.08.2026.

Постановление Правительства РФ от 21.12.2020 № 2200, пункт 10 — транспортная накладная формируется на одну или несколько партий груза, перевозимых одним транспортным средством.

Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ, статья 8 — транспортная накладная подтверждает заключение договора перевозки и, если договором не установлено иное, составляется грузоотправителем.

165 Подскажите цепочку при оформлении ЭТРН при жд-перевозках контейнеров. Как все это будет работать и оформляться? Ведь цепочка очень длинная. Например, разные поставщики привозят груз на временное хранение на склад сторонней компании, с которой перевозчик по жд работает на аутсорсе и весь этот груз для одного конечного грузополучателя. Как только менеджер транспортной компании, которая отправляет жд-контейнер (прямой грузоотправитель) видит, что на складе скопилось достаточно груза для погрузки контейнера, он заказывает машину контейнеровоз, которая должна доставить порожний жд-контейнер у другого перевозчика собственника авто. Потом как только контейнер погрузили на складе, водитель сдает его груженным на станцию отправления. И этот контейнер едет по железной дороге в Читу в адрес другой транспортной компании, которая будет принимать данный контейнер в свой адрес и уже потом будет доставлять его конечному грузополучателю.

Расскажите, как будет выглядеть вся цепочка — подача заявки от грузоотправителя на склад временного хранения, потом, заказ машины контейнеровоза для подачи ее на склад для погрузки, потом сама отправка по жд, получение контейнера агентом, вывоз конечному грузополучателю.

В нашей схеме участвует несколько сторон: грузоотправитель, склад временного хранения (аутсорс), собственник автоконтейнеровоза, ЖД-перевозчик, агент на станции назначения, конечная транспортная компания, конечный грузополучатель.

Подскажите, какие титулы ЭТрН (и в какой последовательности) должны быть созданы для такой цепочки, и какие роли (грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель, экспедитор и т.п.) должны быть назначены на каждом этапе? Отдельно интересует, как корректно отразить передачу контейнера между разными перевозчиками и складом, чтобы не было разрывов прослеживаемости. Подскажите, как в системе ЭТрН должна быть реализована сквозная цепочка оформления при ЖД перевозке контейнеров в такой многоэтапной схеме:

1. подача заявки от грузоотправите...

По приведённому описанию нельзя юридически точно назначить всех грузоотправителей и грузополучателей только исходя из того, кто физически передаёт контейнер. Нужно посмотреть договоры между участниками. Именно договорная конструкция определит роли на каждом плече.

Но в описанной схеме нет одной ЭТрН, которая открывается у первого поставщика и затем последовательно передаётся через склад, контейнеровоз, железную дорогу, агента и конечного перевозчика.

Нужно сначала разделить физическое движение груза и юридические договоры перевозки. На каждом самостоятельном автомобильном плече оформляется своя транспортная накладная, на железнодорожном плече — транспортная железнодорожная накладная. Если отдельная компания действует именно как экспедитор, дополнительно возникают экспедиторские документы. С 1 сентября 2026 года эти документы в общем случае должны оформляться электронно.

Для описанного участником примера цепочка ориентировочно будет выглядеть так:

Этап	Что происходит	Какой документ
1. Поставщик → склад	Каждый поставщик привозит свою партию на сторонний склад	Если это перевозка привлечённым автоперевозчиком — отдельная ЭТрН на каждую перевозку
2. Приём на хранение	Груз принимается складом	Если склад действует как экспедитор и принимает груз на хранение в рамках транспортной экспедиции — электронная складская расписка

Этап	Что происходит	Какой документ
3. Подача порожнего контейнера	Контейнеровоз забирает пустой контейнер и привозит его на склад	Само перемещение порожнего контейнера нужно оценивать по договорной схеме: ЭТрН на груз здесь возникает не автоматически, поскольку необходимо определить, является ли контейнер перевозимым грузом и какой договор заключён
4. Склад → станция отправления	Загруженный контейнер автомобильным контейнеровозом доставляют на станцию	Отдельная ЭТрН на это автомобильное плечо
5. Станция отправления → Чита	Контейнер перевозится железнодорожным транспортом	Электронная транспортная железнодорожная накладная
6. Станция назначения → конечный грузополучатель	Контейнер принимает агент, затем его забирает автомобиль	При самостоятельной автомобильной перевозке — новая ЭТрН
7. Экспедиционные операции	Если транспортная компания/агент организует перевозку как экспедитор	В зависимости от отношений — поручение экспедитору, экспедиторская и/или складская расписка

То есть условно цепочка может выглядеть так:

Поставщики → [ЭТрН] → склад → [ЭТрН] → станция → [ж/д накладная] → станция назначения → [ЭТрН] → конечный грузополучатель.

А экспедиторские документы идут параллельно этой цепочке, если соответствующая компания действительно оказывает транспортно-экспедиционные услуги. Минтранс отдельно подчёркивает, что экспедиторская расписка не заменяет транспортную накладную: это документы с разным назначением.

То есть условно цепочка может выглядеть так:

Поставщики → [ЭТрН] → склад → [ЭТрН] → станция → [ж/д накладная] → станция назначения → [ЭТрН] → конечный грузополучатель.

А экспедиторские документы идут параллельно этой цепочке, если соответствующая компания действительно оказывает транспортно-экспедиционные услуги. Минтранс отдельно подчёркивает, что экспедиторская расписка не заменяет транспортную накладную: это документы с разным назначением.

Кто будет кем в ЭТрН

На каждом автомобильном плече роли определяются не по всей логистической цепочке в целом, а применительно к конкретному договору автомобильной перевозки.

Например, на участке «склад → станция» нужно определить:

Грузоотправитель — лицо, которое по конкретному договору перевозки выступает грузоотправителем. Поэтому нельзя автоматически считать грузоотправителем склад только потому, что физически контейнер забирают с его территории.

Перевозчик — компания или ИП, которые по договору приняли на себя обязанность перевезти контейнер автомобильным транспортом. Если контейнеровоз принадлежит сторонней транспортной компании и именно она является перевозчиком по договору, она и указывается перевозчиком.

Грузополучатель — лицо, уполномоченное получить груз в пункте назначения данного автомобильного плеча. Кто именно им будет на станции, определяется договорной схемой и оформлением сдачи

контейнера железнодорожному перевозчику.

После передачи контейнера железной дороге автомобильная ЭТрН заканчивает свой жизненный цикл. Железнодорожный участок уже оформляется другим документом.

Для железнодорожной перевозки с 1 сентября 2026 года предусмотрен отдельный электронный документ — электронная транспортная железнодорожная накладная. ФНС утвердила её формат приказом от 07.05.2026 № КЧ-1-26/297@.

На станции назначения происходит обратный процесс: железнодорожная перевозка завершается выдачей груза по железнодорожным документам, а если далее контейнер забирает другой автомобильный перевозчик, для нового договора автомобильной перевозки оформляется новая ЭТрН.

Что делать со складом

Здесь тоже важно не назначать складу роль грузоотправителя или грузополучателя автоматически.

Если сторонняя организация просто оказывает складские услуги, сам факт физического нахождения груза на её территории ещё не делает её перевозчиком или грузоотправителем.

Если же складские операции входят в договор транспортной экспедиции и экспедитор принимает груз клиента на складское хранение, применяется складская расписка. С 1 сентября 2026 года для неё предусмотрен электронный формат. ФНС утвердила форматы трёх электронных экспедиторских документов: поручения экспедитору, экспедиторской расписки и складской расписки.

Минтранс поясняет их назначение следующим образом: поручение определяет перечень и условия экспедиционных услуг; экспедиторская расписка подтверждает получение экспедитором груза для организации перевозки; складская — принятие груза экспедитором на складское хранение.

Как не потерять прослеживаемость контейнера

Вот здесь как раз возникает наиболее важный практический момент.

Прослеживаемость такой перевозки обеспечивается не тем, что одна ЭТрН передаётся от перевозчика к перевозчику. Она обеспечивается связкой документов и идентификаторов между этапами:

автомобильная ЭТрН → железнодорожная накладная → следующая автомобильная ЭТрН, плюс экспедиторские документы там, где они требуются.

Поэтому в информационной системе компании желательно связать документы одной перевозки по номеру заказа/рейса, номеру контейнера, номеру железнодорожной отправки и другим идентификаторам. Но юридически это всё равно будут разные перевозочные документы, каждый из которых подтверждает свой договор и свой этап перевозки.

ГИС ЭПД обеспечивает государственный обмен этими электронными документами через аккредитованных операторов ИС ЭПД. Минтранс отдельно сообщает, что уже проводились пилоты по передаче цифровых железнодорожных накладных в ГИС ЭПД в рамках мультимодальных перевозок.

166 Как выглядит схема оформления ЭПД при доставке в несколько этапов с несколькими машинами/водителями/складами (при этом в машине несколько разных грузов, от разных заказчиков).

Здесь важно не пытаться создать одну ЭТрН «на автомобиль». Транспортная накладная относится прежде всего к конкретной перевозке груза по договору перевозки, а не просто к машине или рейсу. Поэтому в одном автомобиле одновременно может ехать несколько партий грузов по разным договорам и, соответственно, несколько транспортных накладных. Определение перевозчика и грузоотправителя в регламенте ГИС ЭПД прямо связано с договором перевозки. Например, в машине находятся:

- груз клиента А → Москва
- груз клиента Б → Казань
- груз клиента В → Самара.

Это не означает, что нужно сделать одну общую ЭТрН на всю машину. Документы формируются по соответствующим перевозкам и участникам.

Теперь смотрим на многоэтапность.

Сценарий 1. Один перевозчик ведёт груз до конечного получателя, но по пути меняет машину или водителя

Например: Москва → машина №1 → терминал Новосибирск → перегруз → машина №2 → Владивосток.

Если договор перевозки остаётся прежним и перевозчик не меняется, новая ЭТрН только из-за смены автомобиля не требуется. Минтранс 20 июля 2026 года прямо разъяснил: при замене транспортного средства в пути новая ЭТрН не оформляется, если перевозчик не меняется. Изменение отражается в текущей перевозке, после чего формируется новый QR-код.

Сам формат ЭТрН предусматривает специальный файл T8 — сведения о замене водителя и/или транспортного средства.

То есть: один договор + один перевозчик + меняются только машины/водители

→ одна ЭТрН + изменения в ней.

Сценарий 2. На складе заканчивается одна перевозка и начинается другая

Например: перевозчик А → склад → перевозчик Б → конечный получатель.

Если первый перевозчик обязан доставить груз только до промежуточного склада и там его обязательство заканчивается, а дальше возникает новая перевозка другим перевозчиком, это уже не просто замена ТС.

Первая транспортная накладная относится к первому договору перевозки, а на следующее плечо потребуется новая транспортная накладная.

То есть: договор перевозки №1 → ЭТрН №1 → склад → договор перевозки №2 → ЭТрН №2.

167 Как будет реализована ЭТрН на второе или третье плечо?

Сначала необходимо определить, что вы называете «плечом». Если это просто технологический участок одной перевозки, когда тот же перевозчик перегружает груз из своего автомобиля в другой свой автомобиль, это не обязательно новая ЭТрН. Для замены автомобиля и водителя предусмотрен механизм изменения текущей ЭТрН.

Если же на промежуточном складе: первая перевозка завершилась → груз выдан → возникает новый договор перевозки → другой перевозчик принимает груз, на второе плечо создаётся новая ЭТрН.

Поэтому универсальной схемы: «первое плечо — Т1–Т4, второе плечо — Т5, третье — Т6» не существует.

Титулы относятся к жизненному циклу конкретной ЭТрН, а не являются номерами последовательных транспортных плеч. Регламент ГИС ЭПД определяет ЭТрН как совокупность файлов обмена в рамках конкретной перевозки.

Визуально можно вот так показать:

Одна перевозка, один перевозчик

Москва → авто 1 → склад → авто 2 → получатель

одна ЭТрН + Т8 при замене ТС/водителя

Две самостоятельные перевозки

Москва → перевозчик А → склад

ЭТрН №1

Склад → перевозчик Б → получатель

ЭТрН №2

168 ЭТрН на сборную машину, если машина грузится несколько дней, то ЭТрН на одну машину и один рейс можно делать от разных дат? Если в сборной машине весь груз едет сначала на наш склад, а потом мы нанимаем машины для развоза по клиентам, то нужно делать две ЭТрН: одну до склада с одной машиной и перевозчиком, а потом со склада до клиента?

Да, в одной машине одновременно могут находиться грузы по нескольким ЭТрН. ЭТрН создаётся не «одна на машину», а применительно к конкретным перевозкам.

Если водитель несколько дней собирает грузы:

- понедельник — груз клиента А
- вторник — груз клиента Б

среда — груз клиента В,

фактические даты приёма соответствующих партий могут различаться. Это не препятствует тому, чтобы затем эти грузы физически находились в одном автомобиле. Но дальше нужно посмотреть, что происходит на вашем складе.

Если перевозчик обязан доставить груз клиенту до конечного адреса и склад является лишь промежуточным технологическим терминалом того же перевозчика, где происходит перегруз, это может оставаться одной перевозкой. При смене машины/водителя используется механизм замены в текущей ЭТрН.

Если договорная схема такая:

перевозка №1: отправитель → ваш склад;

перевозка №2: ваш склад → клиент,

то это уже две самостоятельные перевозки и, соответственно, две транспортные накладные.

Поэтому ответ не определяется самим фактом перегруза. Определяющий вопрос: Где заканчивается обязанность первого перевозчика доставить вверенный ему груз?

169 Развоз топлива по пяти АЗС, плохой интернет, круглосуточная работа. Нужно пять ЭТрН?

Если из одной машины груз выдаётся пяти разным грузополучателям или в пять самостоятельных пунктов назначения по отдельным перевозкам, нельзя сделать одну накладную просто потому, что машина одна. Минтранс допускает объединение нескольких партий в одну ЭТрН только когда они едут от одного грузоотправителя одному грузополучателю, из одного места погрузки в одно место выгрузки и в одном ТС. Поэтому при классической развозке по пяти самостоятельным АЗС, как правило, потребуется несколько перевозочных документов в соответствии с конкретными партиями и получателями.

При круглосуточной работе оператор ИС ЭПД обязан обеспечивать круглосуточную обработку ЭПД; это также прямо указано в FAQ Минтранса. А отсутствие Интернета нужно решать отдельно. Приказ № 262 устанавливает случаи бумажного оформления, но это не означает, что любая слабая мобильная связь автоматически даёт право постоянно работать на бумаге. Для такого бизнеса главный критерий выбора сервиса — не красивый кабинет логиста, а как водитель работает на нефтебазе и на АЗС, что происходит при плохой связи, как быстро формируются несколько документов и можно ли пройти маршрут без участия дневного офиса.

170 Как работать с ЭТрН при перевозке негабаритных и тяжеловесных грузов?

Для тяжеловесного или крупногабаритного груза отдельной «специальной ЭТрН» не существует. Если перевозка осуществляется по договору автомобильной перевозки, оформляется обычная транспортная накладная, а с 1 сентября 2026 года — в общем случае ЭТрН. Дополнительно выполняются специальные требования к движению тяжеловесного/крупногабаритного транспортного средства. То есть ЭТрН → подтверждает договор и фактическую перевозку груза.

Специальное разрешение → подтверждает возможность движения тяжеловесного/крупногабаритного ТС по согласованному маршруту, если такое разрешение требуется. Росавтодор ведёт отдельную систему оформления специальных разрешений. Само появление ЭТрН эти разрешения не отменяет.

Росавтодор — движение тяжеловесных и крупногабаритных ТС

171 Как быть с беспилотными грузовиками?

Беспилотная перевозка не отменяет перевозочные документы. На данный момент беспилотные грузовики работают в России в рамках экспериментальных правовых режимов. Минтранс сообщает, что по дорогам уже эксплуатируются ВАС двух категорий — в том числе автомобили, которым разрешено движение без водителя в кабине. Экспериментальные режимы продлены до 2028 года.

Поэтому если беспилотный грузовик выполняет коммерческую перевозку груза, отношения грузоотправитель → перевозчик → грузополучатель никуда не исчезают. Но сценарий подписания титулов, которые в обычной перевозке связаны именно с действием водителя, должен соответствовать условиям конкретного экспериментального правового режима и технической реализации системы. Пока общего правила, по которому автономная система приравнена к электронной подписи физического лица-водителя для всех ЭТрН, нет.

172 Мы перевозим ювелирные изделия и драгоценные камни. Нужна ли ЭТрН?

Сам вид груза не освобождает от транспортной накладной. Если ювелирные изделия или драгоценные камни переданы стороннему перевозчику по договору автомобильной перевозки, действует общее правило по транспортной накладной и с 1 сентября 2026 года — по ЭТрН.

Но для драгоценных металлов и драгоценных камней существует отдельное специальное регулирование — требования к учёту, хранению, сохранности и транспортировке.

Федеральная пробирная палата отдельно контролирует соблюдение требований при транспортировке таких ценностей, включая требования к специализированному транспорту и в предусмотренных случаях к вооружённой охране.

Поэтому ЭТрН не заменяет документы и меры, предусмотренные законодательством о драгоценных металлах и драгоценных камнях.

173 Как оформлять ЭТрН при международной перевозке с перетаркой или без неё?

Здесь Минтранс 20 июля 2026 года дал прямое разъяснение.

Если конечная точка находится за пределами России

Это международная перевозка. Применяется международная накладная — в частности CMR, а не российская ЭТрН. CMR не направляется в ГИС ЭПД.

Если импортный груз пересёк границу, после чего его перегрузили и началась перевозка по России

После перегрузки на самостоятельном внутрироссийском плече применяются российские перевозочные документы. Минтранс прямо разъяснил: если после пересечения границы груз перегружается и далее следует по территории РФ, применяются документы российского законодательства.

Поэтому: Беларусь → Москва без смены международной перевозки → CMR.

Беларусь → СВХ Москва → международная перевозка завершилась → новый российский перевозчик → Екатеринбург → ЭТрН.

174 Экспорт/импорт в ЕАЭС российским перевозчиком. Кого указывать ГО/ГП?

Сначала определяем: перевозка международная или возникло отдельное внутреннее российское плечо. Если груз в рамках одной перевозки идёт: Россия → Беларусь / Казахстан / Армения / Кыргызстан или Беларусь / Казахстан → Россия, то для международной автомобильной перевозки применяется международная накладная, в том числе CMR. Российская ЭТрН такую международную накладную не заменяет.

Поэтому вопрос «кого вписать иностранным грузополучателем в российскую ЭТрН» может вообще не возникнуть: если перевозка международная от российского отправителя непосредственно иностранному получателю, оформляется международный перевозочный документ. ЭТрН возникает, когда появляется самостоятельное внутрироссийское плечо.

175 Как происходит электронный документооборот РБ—РФ / РФ—РБ?

Для международной автомобильной перевозки между Россией и Беларусью основным перевозочным документом остаётся CMR. Минтранс прямо отвечает: при международной автомобильной перевозке применяется накладная по международному договору РФ, в том числе CMR; направлять CMR в ГИС ЭПД российское законодательство не требует.

То есть правило, что с 1 сентября всё абсолютно переводим в российскую ЭТрН для международных перевозок — неверно.

176 Как работать с ЭТрН белорусской экспедиционной компании?

Здесь нужно разделять перевозчика и экспедитора. Минтранс на 18 августа указывает, что иностранное лицо может участвовать в российском обмене ЭПД только через российского аккредитованного оператора ИС ЭПД, при наличии необходимых условий регистрации и электронной подписи. При этом иностранный оператор ЭДО напрямую взаимодействовать с ГИС ЭПД не может.

Для экспедиторов ситуация ещё сложнее.

Минтранс прямо разъясняет: в российский реестр экспедиторов сейчас могут включаться только лица из ЕГРЮЛ или ЕГРИП. Белорусская компания непосредственно в российский реестр войти не может.

Поэтому нужно определить:

- где заключается договор экспедиции
- по законодательству какой страны он исполняется
- кто фактически оказывает экспедиционную услугу в России
- кто является перевозчиком.

Универсального правила «белорусского экспедитора просто вписываем в российскую электронную экспедиторскую расписку» я бы не давала.

177 Москва—Калининград транзитом через иностранные государства. Нужна ли ЭТрН?

Сам факт пересечения территории иностранного государства ещё не означает, что конечная перевозка стала «Москва → иностранное государство». Минтранс в июльском разъяснении проводит критерий именно по конечной точке выгрузки: если она находится за пределами России — перевозка международная и используется CMR.

При маршруте Москва → Калининград и отправление, и конечная доставка находятся в РФ. Поэтому я бы не относила такую перевозку автоматически к исключению «вместо ЭТрН только CMR» лишь из-за транзита. Российская перевозка должна оформляться соответствующим российским перевозочным документом, а для прохождения иностранной территории дополнительно применяются требуемые транзитные, таможенные и иные документы. Это тот кейс, где документы дополняют, а не автоматически отменяют друг друга.

178 ЭТрН при импортных поставках автомобильным транспортом

Ключевой вопрос — где заканчивается международная перевозка. Если иностранный перевозчик везёт товар непосредственно: Минск → склад покупателя в Москве по одной международной перевозке — CMR.

Если Минск → СВХ Москва → груз выдан на СВХ → новый договор → российский перевозчик → Тула, то первая перевозка заканчивается на СВХ, а на вторую требуется новая транспортная накладная.

Минтранс 20 июля прямо привёл сценарий: выдача груза на СВХ завершает текущую перевозку, а дальнейшая доставка оформляется новой ТН.

179 Импорт через Казахстан. Таможня на СВХ «с колёс», без выгрузки. Нужна новая ЭТрН?

Факт нахождения автомобиля на СВХ сам по себе не определяет окончание перевозки. Нужно смотреть, закончился ли первоначальный договор перевозки. Минтранс говорит именно о выдаче груза на СВХ как о завершении перевозки. После такой выдачи дальнейшая доставка оформляется новой накладной.

Если автомобиль прошёл таможенные процедуры «с колёс», груз перевозчику/СВХ не выдавался как завершение одного договора, машина не меняется и международная перевозка продолжается до первоначально указанного конечного пункта, одного факта таможенного оформления недостаточно, чтобы автоматически создавать новую ЭТрН.

То есть критерий: закончилась ли там первая перевозка.

180 Нужна ли ЭТрН при транспортировании отходов регионального оператора на полигон?

Минтранс уже ответил на этот вопрос: если заключается договор перевозки груза автомобильным транспортом — транспортная накладная нужна. Дополнительно используются документы, предусмотренные законодательством об отходах.

Если отдельного договора перевозки нет, само транспортирование отходов ещё не означает автоматическое возникновение транспортной накладной. То есть опять: ЭТрН определяется договором перевозки, экологические документы — специальным законодательством.

181 Нужно ли оформлять ЭТрН при работе спецтехники по городу?

Нужно посмотреть, что машина делает по договору. Если автокран, экскаватор, КДМ, автобетононасос или другая техника приезжает выполнить работу, а не принимает вверенный груз для доставки грузополучателю, транспортной перевозки груза может вообще не быть.

Минтранс подчёркивает: даже если договор назван «возмездное оказание услуг», нужно смотреть на фактическое содержание. Если фактически оказывается перевозка груза — применяются правила перевозки. Если нет — ЭТрН из одного факта движения техники не возникает.

182 Распространяются ли новые требования на пассажирские перевозки?

Обязательная ЭТрН с 1 сентября 2026 года относится к перевозке грузов, а не пассажиров.

Транспортная накладная подтверждает договор перевозки груза. Поэтому автобус или такси не начинает оформлять ЭТрН на пассажира.

Но у пассажирских перевозчиков остаются свои транспортные документы и требования, включая путевой лист в предусмотренных случаях.

183 Как оформляется ЭТрН на инертные материалы?

Для песка, щебня, грунта и других инертных материалов отдельной формы ЭТрН нет. Если существует договор перевозки — оформляется обычная ЭТрН. Особое внимание нужно уделять массе груза, поскольку именно она критична для весогабаритного контроля.

Минтранс в актуальном FAQ указывает, что масса определяется установленным способом, а выявленные расхождения должны фиксироваться. То есть ЭТрН не должна заполняться «условно 20 тонн», если фактически погружено другое количество.

184 Как оформлять наливные грузы, если при сливе почти всегда есть расхождение?

Само расхождение не делает ЭТрН неправильной. В документах фиксируем то, что произошло фактически. Минтранс 20 июля отдельно разъяснил: приёмка и выдача выполняются по фактическим показателям, а выявленные расхождения фиксируются актами и отражаются в соответствующем титуле ЭТрН.

Например: отправлено — 20 000 кг; принято — 19 930 кг. Если такая разница выявлена при приёмке, нельзя заставлять грузополучателя подписать 20 000 только потому, что именно столько было в Т1. Отражаем фактическое количество и при необходимости оформляем акт/претензию.

185 Отправляем небольшие грузы через «Деловые линии» или ПЭК. Что делать нам?

Размер груза значения не имеет. Если транспортная компания принимает у вас груз по договору перевозки, возникает транспортная накладная. Но нужно посмотреть модель конкретного сервиса: вы сдаёте груз перевозчику на терминале → перевозчик принимает его → он доставляет груз получателю. В таком случае ваша организация может быть грузоотправителем и должна участвовать в соответствующей ЭТрН.

Если сначала ваш груз забирает один перевозчик, везёт до терминала, а далее начинается новая самостоятельная перевозка, документов может быть несколько. Минтранс прямо разъясняет, что если груз выдан на промежуточном складе и начинается новый договор перевозки, на дальнейшее плечо оформляется новая ТН.

186 С одного склада одним автомобилем развозим товар по нескольким магазинам. Отдельная ЭТрН?

Как правило, да, если это разные пункты назначения/грузополучатели и самостоятельные партии перевозки. Одна машина сама по себе не объединяет все грузы в одну транспортную накладную.

В одну ЭТрН можно объединять партии, когда совпадают ключевые условия перевозки — в частности отправитель, получатель, место погрузки, место выгрузки и транспортное средство.

Поэтому:

- склад → магазин №1
- склад → магазин №2

склад → магазин №3

— это не следует автоматически оформлять одной ЭТрН только потому, что машина одна.

187 Щебень и зерно: что происходит от погрузки до выгрузки?

Принцип тот же:

- грузоотправитель → формирует сведения о грузе и массе
- перевозчик → принимает груз
- грузополучатель → фиксирует фактическую приёмку
- перевозчик → подтверждает выдачу.

Если при выгрузке вес отличается, расхождение не нужно скрывать — оно фиксируется.

Для зерна Минтранс уже проводил отдельный эксперимент по интеграции ГИС ЭПД + ФГИС «Зерно» + АИС «Налог-3». То есть отраслевые системы и ЭТрН могут использоваться параллельно.

188 Как развозить топливо по АЗС, особенно без связи?

Если одна машина развозит топливо по нескольким самостоятельным пунктам доставки, документы должны соответствовать конкретным перевозкам/партиям и грузополучателям. Нельзя считать, что «один бензовоз = одна ЭТрН на весь день».

При этом Минтранс в июле дал очень полезное разъяснение по связи.

При нестабильном интернете документы могут формироваться и храниться у оператора, а после восстановления связи передаваться в ГИС ЭПД. Если QR-код временно не сформирован, перевозка не останавливается: водитель может предъявить визуализацию документа на устройстве или распечатанную копию.

Это особенно важно для нефтебаз и удалённых АЗС.

И отдельно: операторы ИС ЭПД обязаны обеспечивать круглосуточную обработку ЭПД.

11. Учёт, налоги, стоимость и доказательства

189 Водителя на дороге до 1 марта 2027 года за бумажные документы обещали не штрафовать. А что касается налоговой? Будут ли штрафы для компании?

Здесь необходимо разделить дорожный контроль и налоговый контроль.

Минтранс действительно сообщил, что до 1 марта 2027 года при обнаружении у водителя бумажного документа вместо электронного предложено ограничиваться устным предупреждением. Президент эту инициативу поддержал. Но это заявление относится к инспекторам, останавливающим транспортное средство. Оно не изменяет требования Налогового кодекса и не устанавливает для компаний налоговую амнистию. Официальное сообщение Минтранса.

Отдельного налогового штрафа с формулировкой «за бумажную транспортную накладную вместо электронной» в Налоговом кодексе нет. Поэтому автоматического штрафа за каждый бумажный документ от ФНС не предусмотрено.

Но налоговый риск остаётся. С 1 сентября 2026 года бумажная транспортная накладная, оформленная вне предусмотренных Минтрансом исключений, не будет соответствовать установленному способу оформления перевозочного документа. Поэтому при налоговой проверке могут возникнуть вопросы:

- подтверждена ли реальность перевозки
- можно ли признать расходы на перевозку
- имеются ли надлежащие первичные документы
- совпадают ли сведения в договорах, актах, счетах, заявках и перевозочных документах.

ФНС прямо указывает, что переход на ЭТрН и МЧД позволяет сформировать надлежащую доказательственную базу, а сохранение бумажного подхода после 1 сентября повышает вероятность налоговых и судебных претензий. При этом документы инспекторы будут оценивать с учётом обстоятельств конкретной перевозки. Разъяснение ФНС от 31.07.2026, совещание Минтранса и ФНС.

Если из-за ненадлежащих документов инспекция исключит расходы и возникнет недоимка, возможны:

- доначисление налога и пени
- штраф по статье 122 НК РФ — 20% от неуплаченного налога, а при умышленном нарушении — 40%
- ответственность по статье 120 НК РФ — если будет установлено отсутствие первичных документов либо систематическое неправильное отражение операций в учёте.

Это не означает, что любая бумажная накладная автоматически приведёт к штрафу. ФНС допускает подтверждение расходов совокупностью надлежащих документов, в том числе косвенных. Но компания должна будет доказывать реальность и экономическую обоснованность перевозки. Позиция ФНС по документальному подтверждению расходов.

Важно также понимать: транспортная накладная не заменяет счёт-фактуру или УПД. Поэтому бумажная ТН сама по себе не означает автоматическую потерю вычета НДС. Риск возникает, если документальные недостатки ставят под сомнение сам факт оказания транспортной услуги.

Что рекомендовать перевозчикам

После 1 сентября не следует воспринимать устное предупреждение на дороге как разрешение продолжать работать на бумаге. Компаниям необходимо:

1. Оформлять ЭТрН в обязательных случаях.
2. Использовать бумажную транспортную накладную только при наличии основания из приказа Минтранса № 262.
3. Хранить подтверждение такого основания.

Сохранять полный комплект документов: договор, заказ или заявку, акт, УПД или счёт-фактуру, платёжные документы и документы по рейсу.

Случаи, когда бумажная транспортная накладная сохраняется, определены приказом Минтранса от 01.06.2026 № 262.

190 Будет ли водитель видеть стоимость перевозки?

Законодательство не устанавливает обязанности показывать водителю стоимость перевозки и одновременно не устанавливает специального запрета на её просмотр.

Увидит ли водитель цену, зависит от двух факторов:

- на каком этапе цена внесена в ЭТрН
- какие права доступа настроены в системе перевозчика.

Если стоимость указана в данных, к которым водитель получил полный доступ, он сможет её увидеть. Если водитель работает только с приёмкой груза и QR-кодом, а финансовые титулы формируют сотрудники офиса после завершения рейса, стоимость ему можно не показывать.

Для разграничения доступа рекомендуется:

- водителю предоставить только сведения, необходимые для рейса и подписания своего этапа
- Т5 и Т6 оформлять бухгалтерии, логисту или другому уполномоченному сотруднику
- заранее уточнить у оператора ИС ЭПД, позволяет ли его решение скрывать финансовые сведения от мобильной роли водителя.

Источник: Регламент ГИС ЭПД — состав сведений в титуле стоимости перевозки

191 Можно ли использовать ЭТрН как первичку, если заполнить стоимость перевозки в разделе 12?

Здесь важно разделить бумажную и электронную транспортную накладную.

Для бумажной транспортной накладной Минтранс разъяснял: если она используется как первичный документ, необходимо заполнить раздел 12 «Стоимость перевозки» и обеспечить наличие всех обязательных реквизитов, установленных статьёй 9 № 402-ФЗ.

Но применительно к ЭТрН недостаточно просто указать стоимость в визуальном разделе 12 или в Т1. Для оформления финансового результата перевозки предусмотрены отдельные титулы:

- Т5 формирует перевозчик. В нём фиксируются выполнение перевозки, итоговая стоимость, НДС при наличии, порядок расчёта и сведения ответственного лица
- Т6 формирует грузоотправитель или уполномоченное им лицо. Он подтверждает финансовые последствия и согласие со сведениями перевозчика.

Т5 и Т6 являются необязательными для самого факта перевозки, но их необходимо использовать, если стороны хотят закрывать услугу непосредственно ЭТрН и не оформлять отдельный двусторонний акт.

При этом должны выполняться ещё два условия:

В Т5 и Т6 присутствуют все обязательные реквизиты первичного документа по статье 9 № 402-ФЗ.

В договоре и учётной политике сторон закреплено, что ЭТрН с финансовыми титулами используется как документ, подтверждающий оказание и принятие услуги.

ЭТрН с Т5 и Т6 может заменить акт оказанных услуг, но не всегда заменяет счёт-фактуру. Если перевозчик является плательщиком НДС, счёт-фактуру или УПД со статусом счёта-фактуры необходимо оформлять отдельно.

Источники:

Регламент ГИС ЭПД: Т5 и Т6, сведения о стоимости и финансовых последствиях перевозки

Минтранс: использование транспортной накладной как первичного документа

ФНС: требования статьи 9 № 402-ФЗ к первичным документам

ФНС: утверждённые форматы электронных документов

Важно: до 1 сентября 2026 года электронная транспортная накладная применяется добровольно. С 1 сентября ЭТрН становится обязательной при перевозке груза наёмным автомобильным транспортом, кроме случаев, прямо установленных Минтрансом. Неготовность контрагента, отсутствие у него программы или нежелание работать с ЭТрН в перечень исключений не входят. Основание — Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ и приказ Минтранса от 01.06.2026 № 262.

192 Как налоговая будет принимать электронные транспортные документы?

ЭТрН передаётся оператором ИС ЭПД в ГИС ЭПД. Самостоятельно отправлять каждую накладную в налоговую не нужно. Контрольно-надзорные органы получают доступ к сведениям ГИС ЭПД в установленном порядке.

Электронный первичный документ имеет такую же юридическую силу, как бумажный, если он составлен в установленном формате, содержит обязательные реквизиты и подписан электронной подписью.

При налоговой проверке электронные документы можно представить в электронном виде по установленному ФНС формату. Если перевозка законно оформлялась на бумаге по одному из исключений приказа № 262, в налоговую представляется бумажная накладная или её заверенная копия.

При этом ЭТрН не всегда заменяет весь бухгалтерский комплект документов. Если её хотят использовать как первичный документ о стоимости перевозки, необходимо корректно заполнить финансовую часть. В остальных случаях вместе с ЭТрН сохраняются договор, заявка, акт или УПД, счёт и платёжные документы.

ФНС подтверждает, что электронный первичный документ допустим для подтверждения расходов и должен соответствовать статье 252 НК РФ и статье 9 Закона № 402-ФЗ: разъяснение ФНС о первичных документах. Форматы электронной транспортной накладной утверждены ФНС и размещены в перечне официальных форматов.

193 Кто оплатит обратный рейс?

Если грузополучатель действительно отказался принять груз по причинам, не зависящим от перевозчика, перевозчик запрашивает у грузоотправителя указание о переадресовке или возврате.

Часть 5 статьи 15 Устава автомобильного транспорта прямо устанавливает: расходы на возврат или переадресовку возмещаются за счёт грузоотправителя.

Если груз был принят и выгружен, но получатель отказался только от электронной подписи, автоматического права на оплату обратного рейса закон не устанавливает. В этом случае простой, дополнительные выезды и другие расходы взыскиваются по условиям договора и на основании подтверждающих документов.

Основание: статья 15 Федерального закона № 259-ФЗ.

194 Настройка автоподписания платная? Сколько стоит работа с ЭТрН у разных операторов ИС ЭПД?

Сама возможность работать с ЭТрН и автоподписание — это разные услуги. Закон не обязывает компанию настраивать автоподписание. Он требует, чтобы участники перевозки подписывали свои титулы надлежащей электронной подписью и передавали документы в ГИС ЭПД через аккредитованного оператора.

Автоподписание — это дополнительная настройка, при которой система сама подписывает титул перевозчика КЭП после определённого события. Например, водитель подтвердил погрузку своей ПЭП, после чего система автоматически подписала титул перевозчика. Это особенно удобно при ночных погрузках и работе в разных часовых поясах.

Условия у операторов различаются. У одних автоподписание включается как отдельный платный модуль, у других требует доработки или интеграции, а у третьих отдельная стоимость публично не указана и рассчитывается после изучения процесса компании.

Например, у Контур.Логистики модуль для настройки автоматического подписания стоит 30 тысяч рублей. У сервиса «Доки» компании «Астрал» годовой коннектор автоподписания заявлен по цене 25 тысяч рублей. В 1С-ЭПД автоподписание может потребовать отдельной доработки со стороны партнёра или интегратора 1С. Поэтому стоимость зависит от сложности сценария. У Saby и Такском отдельной публичной цены именно за автоподписание мы не нашли — её нужно уточнять в коммерческом предложении.

При сравнении тарифов обязательно уточняйте, что оператор считает одним платным документом. Это может быть не вся ЭТрН целиком, а отдельный подписанный титул. Кроме того, отдельно могут оплачиваться КЭП, МЧД, КриптоПро, интеграция с 1С, дополнительные рабочие места и настройка автоматических сценариев.

Поэтому перед подключением задайте оператору пять вопросов:

1. Что именно считается одним платным документом?
2. Какие титулы ЭТрН тарифицируются?
3. Входит ли автоподписание в тариф или приобретается отдельно?
4. Нужно ли доплачивать за интеграцию с 1С и приложение для водителей?
5. Какие расходы будут на КЭП, МЧД, КриптоПро и дополнительные организации?

Источники: тарифы Контур.Логистики, модуль автоподписания Контур, тарифы Saby, тарифы 1С-ЭПД у Такском, тарифы «ЭПД в Доки», коннектор автоподписания «Астрал».

Важное уточнение про отложенное подписание

Не следует путать его с автоподписанием:

Автоподписание — система автоматически подписывает титул КЭП без участия логиста. Обычно это отдельный модуль или интеграция.

Отложенное подписание — водитель подтверждает действие без интернета, а приложение отправляет подпись после восстановления связи.

Например, Контур сообщает, что отложенное подписание доступно всем пользователям мобильного приложения. Отдельная плата за эту функцию на странице не указана. При этом полноценное автоматическое подписание КЭП предлагается как отдельный модуль за 30 000 ₽. Разъяснение Контур.Логистики.

Нормативная основа

Участники перевозки работают с ГИС ЭПД не напрямую, а через оператора, включённого в официальный реестр Минтранса. По данным Минтранса на 24 июля 2026 года, аккредитовано 14 операторов ИС ЭПД, 11 из них работали в продуктивном контуре. Разъяснение Минтранса.

Порядок обмена ЭПД и последовательность передачи титулов регулирует постановление Правительства РФ от 21.05.2022 № 931. Требования к юридической значимости и использованию электронной подписи установлены Федеральным законом № 63-ФЗ «Об электронной подписи».

При этом нормативные акты не устанавливают стоимость автоподписания и тарифы операторов. Это коммерческие условия конкретного оператора или интегратора.

195 В налоговую мы будем предоставлять тоже электронные ЭПД?

Здесь правильнее сказать: ЭПД уже находятся в государственной цифровой инфраструктуре, но это не означает, что налогоплательщик вообще больше никогда ничего не предоставляет ФНС. Электронная транспортная накладная проходит через оператора ИС ЭПД и направляется в ГИС ЭПД. ГИС ЭПД предназначена в том числе для хранения ЭПД и предоставления содержащихся в них сведений государственным органам.

ФНС в июле 2026 года отдельно подчеркнула, что после перехода на обязательные ЭПД принципы налогового контроля сохраняются: инспекторы запрашивают документы в рамках проверки исходя из конкретных обстоятельств.

Перевозочный документ изначально существует в электронном виде и хранится в цифровой системе. При налоговой проверке взаимодействие с ФНС также может происходить электронно, но право инспекции истребовать необходимые документы и пояснения сохраняется.

При этом преимущество в том, что электронный оригинал уже существует и его не нужно сначала искать в бумажном архиве, сканировать и доказывать, что это тот самый экземпляр. ФНС отмечает, что ЭПД хранятся в ГИС ЭПД и у операторов ИС ЭПД.

196 Подскажите, как быть с бухгалтерскими документами, они тоже будут электронными или их так же придется отправлять Почтой России? И почему их не включают в общую цепочку документов, это ведь тоже неотъемлемая часть в цепочке по перевозке

Обязательный переход с 1 сентября 2026 года касается конкретного перечня перевозочных и экспедиторских документов, а не вообще всей бухгалтерии компании.

ФНС перечисляет:

- транспортные накладные
- заказы и заявки
- поручения экспедитору
- экспедиторские и складские расписки
- железнодорожные и авиационные грузовые накладные.

Счета, УПД, акты и договоры существуют в другом контуре электронного документооборота. Но это не означает, что их обязательно придётся отправлять Почтой России. ФНС уже утвердила электронные форматы: УПД, УЖД, актов выполненных работ, договорных документов, документов о расхождениях и других первичных документов.

Поэтому технически компания может построить полностью электронную цепочку:

1. заявка → ЭТрН → УПД/акт → счёт → оплата без пересылки бумажных оригиналов.
2. Но обязательность транспортного ЭДО не делает автоматически обязательным электронным каждый бухгалтерский документ.
3. Почему они не являются «одним большим документом»? Потому что у них разное юридическое назначение:
4. ЭТрН → подтверждает перевозку
5. УПД/акт → подтверждает хозяйственную операцию/оказание услуги
6. договор/заявка → определяет обязательства сторон.
7. Одна информационная система может связать их в единую цепочку, но юридически они остаются разными документами.

197 Если есть постоянный договор с перевозчиком, его нужно подгружать?

Нет требования каждый раз прикреплять PDF постоянного договора к каждой ЭТрН только потому, что он существует. ЭТрН должна содержать необходимые сведения о конкретной перевозке и существенных условиях договора перевозки. Регламент ГИС ЭПД прямо говорит, что в T1 и T2 передаются сведения об участниках перевозки, грузе и существенных условиях договора перевозки.

Но это не означает обязательного вложения скана или PDF рамочного договора. Если компания работает: рамочный договор + отдельные заявки на конкретные перевозки, в ЭТрН указываются предусмотренные форматом сведения и реквизиты соответствующей перевозки.

ФНС отдельно утвердила электронный формат договорного документа, то есть сам договор при желании также можно вести полностью электронно, но это отдельный документ.

198 Я читала, что можно будет изменять сумму перевозки в ЭТрН, т.е. она будет заменять договор-заявку?

Нет. Наличие стоимости перевозки в ЭТрН не превращает её в замену договора или заявки. Это очень важное различие.

С 1 сентября 2026 года и транспортная накладная, и заказ/заявка отдельно входят в перечень документов, переводимых в электронный формат. Если бы ЭТрН автоматически заменяла заявку, законодатель не выделял бы их как самостоятельные документы. ФНС прямо перечисляет транспортную накладную и заказ/заявку отдельно.

У них разная функция:

- договор/заявка — стороны согласовывают будущую перевозку: маршрут, автомобиль, сроки, стоимость и другие условия
- ЭТрН — оформляет конкретную перевозку и фиксирует её фактическое исполнение.

В структуре ЭТрН действительно предусмотрены финансовые сведения. Технический регламент ГИС ЭПД включает отдельный файл информации перевозчика об изменении финансового состояния сторон после выполнения перевозки и файл подтверждения этих сведений грузоотправителем.

Это позволяет в определённых случаях использовать транспортную накладную и для подтверждения стоимости оказанной услуги. Но возможность указать или скорректировать стоимость в ЭТрН ≠ отмена договора или заявки. Более того, ФНС с 1 сентября отдельно переводит в электронный формат сами заказы и заявки.

199 Гарантирует ли ЭТрН оплату? Защитит ли от мошенников и неплательщиков?

Нет, ЭТрН не является государственной гарантией оплаты. Она даёт перевозчику гораздо более качественное доказательство:

- груз принят
- перевозка состоялась
- груз доставлен
- получатель выполнил действия при приёмке
- какие замечания возникли
- когда перевозка была завершена.

ГИС ЭПД хранит сведения о перевозочных документах, что значительно уменьшает споры уровня «оригинал ТН потерян» или «мы ничего не получали». Но если заказчик неплатёжеспособен или сознательно отказывается платить, ЭТрН сама деньги со счёта заказчика перевозчику не перечислит. Поэтому ЭТрН усиливает доказательную позицию перевозчика, но не заменяет договор, проверку контрагента, условия оплаты и взыскание задолженности.

200 Может ли ЭТрН защитить от кражи груза?

Защитить физически — нет. Сделать цепочку значительно более прослеживаемой — да. ЭТрН фиксирует участников перевозки, перевозчика, автомобиль, водителя, груз, точки передачи и изменения, произошедшие в ходе перевозки. ГИС ЭПД централизованно получает юридически значимые сведения об этих событиях.

Поэтому при споре можно значительно быстрее установить:

- кто принял груз
- какая машина была заявлена
- какой водитель участвовал
- когда груз был принят
- менялся ли автомобиль
- кому его должны были выдать.

Но ЭТрН не проверяет сама по себе, что человек, который представился перевозчиком, не мошенник. Поэтому остаются обязательными обычные меры проверки контрагентов, полномочий, ТС и водителя.

Справочник подготовлен редакцией журнала «Цифровая логистика» CARGO.RUN. Актуально на 25 августа 2026 года.
Свежая версия с поиском по всем вопросам — cargorun.ru/blog/spravochnik/etn-200