

УДК 34.03

Правовой статус электронного путевого листа и цифровых транспортных документов: проблемы правоприменения и перспективы развития

Лебедева Кристина Антоновна, студент, Тихоокеанский государственный университет, krlbebedeva759@gmail.com

Берман Нина Демидовна, старший преподаватель Высшей школы транспортных систем и технологий, Тихоокеанский государственный университет, 000650@togudv.ru

В статье исследуется правовой статус электронного путевого листа, анализируется нормативно-правовая база, роль государственной информационной системы электронных перевозочных документов, а также ключевые проблемы правоприменения электронных перевозочных документов.

Ключевые слова: цифровые транспортные документы, электронный путевой лист, правовой статус, проблемы правоприменения.

В современных условиях цифровизация транспортно-логистической отрасли выступает ключевым приоритетом государственной политики Российской Федерации. Это направление закреплено в ряде стратегических документов: национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации», осуществляемая с 2019 по 2024 г. [1], национальный проект «Экономика данных и цифровая трансформация государства», запланированный на период с 2025 по 2030 г. [2], стратегии развития транспортной отрасли до 2030 г. с прогнозом до 2035 г. [3], ведомственные программы Минтранса РФ по цифровой трансформации. Однако интеграция инновационных решений наталкивается на системный правовой конфликт, суть которого заключается в противоречии между устоявшимся нормативным регулированием, основанным на использовании материальных (бумажных) носителей информации, и объективными требованиями цифровой экономики к скорости, прозрачности и эффективности документооборота.

Традиционные документы, такие как путевой лист и товарно-транспортная накладная, в течение многих лет были не только первичными учетными документами, но и ключевыми инструментами государственного контроля за безопасностью, режимом труда и отдыха водителей, законностью перевозок и фискального администрирования. Их физическая природа предопределяла конкретные процедуры заполнения, хранения, проверки и изъятия. Цифровизация логистических процессов поставила под сомнение целесообразность и эффективность данной модели, предложив электронные аналоги — электронный путевой лист (ЭПЛ) и комплекс цифровых транспортных документов (ЦТД).

Сохраняются вопросы: можно ли считать ЭПЛ полным и безусловным функциональным эквивалентом бумажного путевого листа во всех процессуальных и контрольных процедурах? Как обеспечить легитимность ЦТД в цепочке сделок между множеством контрагентов? Каким образом должны осуществляться взаимодействия с контролирующими органами и разрешение споров, где ключевым доказательством выступает цифровая запись? Эта неопределенность порождает правовые риски для участников перевозочного процесса, приводит к дублированию документооборота («бумажный + электронный») и сдерживает повсеместное внедрение перспективных технологий.

Государственная политика РФ, отраженная в национальных программах, напрямую стимулирует переход на электронный документооборот как средство снижения административных издержек бизнеса и повышения эффективности государственного управления. Цифровые документы, формируемые и передаваемые через

защищенные информационные системы, позволяют в режиме реального времени осуществлять контроль за движением грузов, соблюдением законодательства и формировать достоверные данные для налоговых и статистических органов, минимизируя возможности для манипуляций и «серых» схем. ЭПЛ и ЦТД позволяют автоматизировать процессы планирования, учета и расчетов, устранить географические барьеры при обмене документами, сократить простои транспортных средств и ускорить документооборот между грузоотправителем, перевозчиком и грузополучателем.

Несмотря на очевидную выгоду, внедрение ЭПЛ сталкивается с комплексом правовых и практических барьеров: неоднозначность нормативной базы, когда отдельные положения приказов Минтранса и постановлений Правительства требуют уточнений (например, порядок оформления ЭПЛ при смене водителей или использовании прицепа); технические сложности с интеграцией ЭПЛ с учетными системами предприятий (1С, SAP), ГЛОНАСС/GPS-трекерами и платформами операторов ИС ЭПД; случаи в судах, когда электронные документы оспариваются из-за ошибок в электронной подписи или сбоях в ГИС ЭПД.

Целью данной статьи является комплексный анализ правового статуса электронного путевого листа и цифровых транспортных документов в Российской Федерации, направленный на выявление системных проблем в их правоприменении.

Путевой лист — это документ, который подтверждает факт использования транспортного средства в служебных целях. Он применяется для учета пробега, расхода горюче-смазочных материалов, а также для контроля за рабочим временем водителя.

Путевой лист является первичным учетным документом; его оформление регулируется Федеральным законом N 402-ФЗ «О бухгалтерском учете». Отсутствие правильно оформленного путевого листа может стать основанием для привлечения к административной ответственности по ст. 12.3 КоАП РФ, а также повлечь отказ налоговых органов в признании расходов при расчете налога на прибыль.

За последнее время существенно увеличивается доля организаций, которые переходят на электронные путевые листы. Это связано с развитием систем автоматизации учета, а также с государственной политикой в области цифровизации. В соответствии с действующим российским законодательством электронный путевой лист (ЭПЛ) представляет собой электронный документ, выполняющий те же функциональные и доказательственные задачи, что и традиционный бумажный путевой лист, но созданный, оформленный и хранящийся в цифровой форме с соблюдением установлен-

ных требований к электронной подписи и формату данных. Ключевое нормативное определение содержится в Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» (далее — Устав АТ) [4]. Хотя в тексте закона напрямую не используется термин «электронный путевой лист», его правовой статус и назначение выводятся из общих положений о перевозочных документах (ст. 6, 8), а также из норм, допускающих электронный документооборот в транспортной сфере.

Приказом Минтранса России от 28 сентября 2022 г. N 390 устанавливается, что путевой лист может быть «оформлен на бумажном носителе или сформирован в виде электронного путевого листа» [5]. Приказом ФНС РФ от 17 февраля 2023 г. N ЕД-7-26/116@ утвержден формат электронного путевого листа. Данный приказ устанавливает обязательные реквизиты ЭПЛ (в т. ч. идентификаторы, коды, поля для УКЭП), порядок формирования, подписания и аннулирования ЭПЛ, требования к формату файла (XML-схема, кодировка, структура), правила взаимодействия участников (перевозчик, оператор ИС ЭПД, контролирующие органы), сроки хранения и предоставления документов по запросу [6].

Постановление Правительства РФ от 21 мая 2022 г. N 931 «Об утверждении Правил оформления перевозочных документов в электронной форме» разрешает использование ЭПД (включая ЭПЛ) вместо бумажных документов, определяет перечень документов, подлежащих переводу в электронный формат, устанавливает порядок регистрации и аккредитации операторов информационных систем ЭПД, регламентирует взаимодействие ГИС ЭПД с другими государственными информационными системами (ФНС, Ространснадзор и др.) и устанавливает требования к защите информации и конфиденциальности данных [7].

Федеральным законом от 7 июня 2025 г. N 140-ФЗ внесены изменения в Федеральный закон от 30 июня 2003 г. N 87-ФЗ «О транспортно-экспедиционной деятельности», которые с 1 сентября 2026 г. закрепляют обязательный переход на ЭПД для всех видов перевозок, регулируемых законом (включая автомобильные, железнодорожные, морские, внутренние водные), определяют понятия «электронный перевозочный документ» и его правового статуса, устанавливают ответственность за нарушение порядка оформления и использования ЭПД, определяют порядок интеграции ЭПД в единую цифровую среду транспортно-логистических операций (ст. 2.6 о Национальной цифровой транспортно-логистической платформе Российской Федерации «ГосЛог») [8].

Кроме того, правовая база ЭПД включает требования к УКЭП (усиленная квалифицированная электронная подпись) и ее юридической силе (Федеральный закон от 6 апреля 2011 г. N 63-ФЗ «Об электронной подписи»), правила о защите данных и информационной безопасности (Федеральный закон от 27 июля 2006 г. N 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации»).

Ключевым инфраструктурным элементом цифровой трансформации транспортной отрасли выступает Государственная информационная система электронных перевозочных документов (ГИС ЭПД) [9]. Ее функционирование регламентируется постановлением Правительства N 931 и ведомственными актами Минтранса. Сравнительный анализ правового статуса ЭПЛ и бумажного путевого листа позволяет выявить как сходства, так и принципиальные различия. Оба документа подтверждают факт выполнения перевозки, фиксируют маршрут, время, расход топлива, ответственность водителя и перевозчика. Перечень сведений (о транспортном средстве, водителе, грузе, времени и т. д.) идентичен для

обоих форматов. При корректном оформлении и подписании оба документа могут использоваться в суде, при налоговых проверках, в спорах с контрагентами. Как ЭПЛ, так и бумажные листы подлежат хранению не менее 5 лет (по НК РФ и ФЗ «О бухгалтерском учете»). Различия обусловлены формой и способом оформления, юридической силой подписи, процедурой внесения изменений — в бумажном листе исправления допускаются с оговорками (подпись, дата, печать), в ЭПЛ изменения возможны только через процедуру аннулирования и создания нового документа (с сохранением истории); бумажные документы требуют физического перемещения, курьерской доставки, ручного ввода данных, а ЭПЛ передаются мгновенно через ГИС ЭПД и интегрируются с учетными системами.

Несмотря на положительные тенденции, переход на цифровые документы сопряжен с рядом трудностей. Малые предприятия часто испытывают нехватку финансовых и технических ресурсов для внедрения соответствующих систем. Для работы с ЭПЛ необходимо специализированное программное обеспечение (ПО), соответствующее требованиям Минтранса и ФНС, а также совместимое с ГИС ЭПД. Это требует от компаний инвестиций на приобретение или разработку ПО, обновление аппаратных устройств (серверы, рабочие станции), а также организации защиты данных от несанкционированного доступа. Потеря или искажение данных ЭПЛ из-за киберугроз или ошибок в ПО может привести к юридическим последствиям, например невозможности подтвердить легитимность перевозки. В судебной практике встречаются дела, связанные с оспариванием ЭПЛ как доказательства в спорах о возмещении ущерба, нарушении договорных обязательств или при расследовании ДТП. Административные нарушения часто связаны с несоблюдением требований к формату ЭПЛ, отсутствием УКЭП у ответственных лиц или непредоставлением документов в ГИС ЭПД по запросу контролирующих органов. В таких случаях компании привлекаются к ответственности по ч. 1 ст. 12.31.1 КоАП РФ (нарушение требований к оформлению перевозочных документов). Проблемы правоприменения ЭПЛ носят комплексный характер и требуют совершенствования как технической инфраструктуры, так и нормативной базы, а также повышения цифровой грамотности участников рынка [10].

Для совершенствования нормативно-правовой базы требуется унификация XML-схем для всех видов ЭПД, регламентация порядка внесения изменений в ЭПЛ (аннулирование, корректировка), адаптация российских ЭПД к международным требованиям, признание иностранных электронных подписей в рамках соглашений о взаимном признании и разработка двуязычных шаблонов для трансграничных перевозок. Правовой статус ЭПЛ уже сформирован, но требует уточнения в порядке оформления при сложных логистических схемах, для доказательственной силы в суде и взаимодействия с международными системами.

В условиях цифровой трансформации транспортной отрасли электронные документы становятся все более распространенными не только в автомобильных, но и в других видах перевозок [11]. На сегодняшний день правовой статус цифровых документов закреплён законодательно для железнодорожного, морского, воздушного и внутреннего водного транспорта. Электронный путевой лист и иные цифровые транспортные документы становятся ключевым элементом «цифровой трансформации» транспортной отрасли в РФ, обеспечивая прозрачность, безопасность и эффективность перевозок. Для специалистов в области транспортной логистики понимание правового статуса как традиционных, так и цифровых документов становится неотъемлемой частью профессиональной компетенции.

Примечания

1. Паспорт национального проекта «Национальная программа «Цифровая экономика Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».
2. Национальный проект «Экономика данных и цифровая трансформация государства». URL: <http://static.government.ru/media/files/9gFM4FHj4PsB79I5v7yLVuPgu4bvR7M0.pdf> (дата обращения: 16.12.2025).
3. Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года. URL: <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 16.12.2025).
4. Федеральный закон от 08.11.2007 N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта» // Собрание законодательства РФ. 2007. N 46. Ст. 5555.
5. Приказ Минтранса России от 28.09.2022 N 390 «Об утверждении состава сведений, указанных в части 3 статьи 6 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. N 259-ФЗ «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта», и порядка оформления или формирования путевого листа» // СПС «КонсультантПлюс».
6. Приказ ФНС России от 17.02.2023 N ЕД-7-26/116@ «Об утверждении формата электронного путевого листа» // СПС «КонсультантПлюс».
7. Постановление Правительства Российской Федерации от 21.05.2022 N 931 «Об утверждении правил обмена электронными перевозочными документами и сведениями, содержащимися в них, между участниками информационного взаимодействия» // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <https://pravo.gov.ru> (дата обращения: 16.12.2025).
8. Федеральный закон от 07.06.2025 N 140-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» и отдельные законодательные акты Российской Федерации» // СПС «КонсультантПлюс».
9. Кобозева Н. Г. Развитие транспортных систем в условиях внедрения цифровой государственной информационной системы «Электронные перевозочные документы» // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. N 12.
10. Соловяненко Н. И. Электронные транспортные документы в механизме реализации и защиты прав участников предпринимательской деятельности // Государство и право. 2023. N 12.
11. Кобозева Н. Г. Развитие транспортных систем в условиях внедрения цифровой государственной информационной системы «Электронные перевозочные документы» // Экономика, предпринимательство и право. 2023. Т. 13. N 12.

English version

Legal status of the electronic waybill and digital transport documents: problems of law enforcement and prospects for development

Lebedeva Kristina Antonovna, student, Pacific National University

Berman Nina Demidovna, senior lecturer of the Higher School of Transport Systems and Technologies, Pacific National University

This article examines the legal status of the electronic waybill, analyzes the regulatory framework, the role of the state information system of electronic transport documents, and the key problems of law enforcement in the use of digital transport documents.

Keywords: digital transport documents, electronic waybill, legal status, law enforcement problems.