

Научная статья

<https://doi.org/10.24412/2220-2404-2026-3-18>

УДК 347



Attribution

cc by

ПЕРСПЕКТИВЫ НОВЫХ ИЗМЕНЕНИЙ ЗАКОНА О ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Шелков А.С.

Образовательное частное учреждение высшего образования «Международный юридический институт»

Аннотация. Статья посвящена анализу комплекса поправок, внесённых в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» в 2025 году. Целью исследования является выявление правовых пробелов и противоречий в принятых нормативных изменениях, а также оценка перспектив их реализации. Методологическую основу составляют формально-юридический, сравнительно-правовой и системный методы анализа законодательства, включая сопоставление положений уставов автомобильного и железнодорожного транспорта, нового закона о допуске к перевозкам и Кодекса об административных правонарушениях. В результате исследования выявлен правовой пробел в части обязанности по проверке вложений грузов при отсутствии физического приёма груза экспедитором, установлено несоответствие финансово-экономического обоснования законопроекта требованиям действующих нормативных актов, обнаружена непропорциональность введённых административных санкций. Сформулированы рекомендации по внесению изменений в Кодекс об административных правонарушениях и транспортные уставы в целях устранения выявленных противоречий.

Ключевые слова: транспортно-экспедиционная деятельность, перевозка грузов, электронный документооборот, реестр экспедиторов, требования к квалификации.

Финансирование: инициативная работа.

Original article

PROSPECTS FOR NEW AMENDMENTS TO THE LAW ON FREIGHT FORWARDING ACTIVITIES

Anton S. Shelkov

International Law Institute

Abstract. The article analyzes the package of amendments to the Federal Law "On Freight Forwarding Activities" adopted in 2025. The purpose of the study is to identify legal gaps and contradictions in the adopted regulatory changes and to assess the prospects for their implementation. The methodological framework comprises formal-legal, comparative-legal, and systematic methods of legislative analysis, including a comparison of the provisions of the Automobile Transport Charter, the Railway Transport Charter, the new law on admission to cargo transportation, and the Code of Administrative Offenses. The study reveals a legal gap regarding the obligation to inspect cargo contents when the freight forwarder does not physically accept the cargo, identifies non-compliance of the bill's financial-economic assessment with current regulatory requirements, and finds disproportionality in the introduced administrative sanctions. Recommendations are formulated for amending the Code of Administrative Offenses and transport charters to eliminate the identified contradictions.

Keywords: freight forwarding activities, cargo transportation, electronic document management, register of freight forwarders, qualification requirements.

Funding: Independent work.

Введение.

С момента принятия законопроекта внесены существенные изменения в сферу регулирования отношений по экспедированию грузов, что требует тщательного изучения перспектив таких нововведений [1].

Как указано в пояснительной записке к законопроекту, целью принятия поправок является устранение пробелов в законодательном регулировании, которым пользуются лица, осуществляющие перемещение ограниченных или запрещенных в обороте объектов – оружие, боеприпасы, наркотические вещества. Кроме того, перевоза контрафактную продукцию и другие объекты, которые попадают на территорию Российской Федерации в обход предусмотренных таможней процедур.

Целью настоящего исследования является комплексный правовой анализ поправок, внесённых в Федеральный закон «О транспортно-экспедиционной деятельности» в 2025 году, выявление правовых пробелов и коллизий в принятых нормах, а также оценка перспектив их реализации с учётом интересов участников транспортного рынка.

В научной литературе высказывается критическое отношение к данным изменениям. Исследователи указывают на затратность и бюрократичность процедуры введения реестра экспедиторов, прогнозируя неблагоприятные последствия для отрасли. В рамках прагматического анализа обнаруживается противоречие между целями законопроекта и его потенциальными последствиями.

ными последствиями. Вместе с тем, комплексный анализ уже принятого закона с учётом смежных нормативных актов в научной литературе до сих пор не проводился, что определяет актуальность настоящего исследования.

Материалы и методы.

Методологическую основу исследования составляют формально-юридический, сравнительно-правовой и системный методы правового анализа. Формально-юридический метод применён для анализа текстов принятых нормативных актов. Сравнительно-правовой метод использован для сопоставления обязанностей по проверке грузов. Системный метод позволил оценить внутреннюю согласованность нового регулирования с действующими требованиями к разработке проектов федеральных законов.

Результаты.

Финансово-экономическое заключение указывает на отсутствие дополнительных затрат. С этим нельзя согласиться: создание и обслуживание цифровой платформы для хранения больших объёмов данных и электронного документооборота всех участников грузоперевозки маловероятно без существенных расходов на инфраструктуру, персонал и иные статьи. Ещё большая нагрузка может лечь на транспортный рынок, вынужденный адаптироваться к новым условиям.

Законопроект принят в противоречии с установленным порядком ввиду отсутствия расчёта финансовой нагрузки для государства и бизнеса. Финансово-экономическое обоснование обязательно при расходовании средств федерального бюджета [2], а с 1 февраля 2024 года все законопроекты должны содержать расчёт издержек для бизнеса [3].

Изменения вступают в силу поэтапно в 2025–2026 гг.:

а) базовые положения о государственной политике в сфере транспортно-экспедиционной деятельности – с 6 сентября 2025 г.;

б) ограничения на организацию перевозок, новые условия оказания услуг, введение реестра «ГосЛог», обязанности по регистрации и требования к экспедиторам – с 1 марта 2026 г.;

в) переход на полный электронный документооборот – с 1 сентября 2026 г., включая будущий перечень исключений для применения бумажных носителей.

Экспедиторам необходимо зарегистрироваться в «ГосЛог» с 1 марта по 30 апреля 2026 года, хотя на январь 2026 г. реестр не функционирует даже в тестовом режиме. Отсутствие регистрации лишает права оказывать транспортно-экспедиционные услуги.

Право также утрачивается при:

а) неснятой/непогашенной судимости;

б) двух и более нарушениях в течение года – деятельность без регистрации, размещение недостоверных сведений, перевозка ограниченных объектов без соответствующего права.

С 1 сентября 2026 участникам рынка предстоит перейти на электронный документооборот экспедиторских документов с усиленной квалифицированной электронной подписью. Уполномоченному органу необходимо разработать формат таких документов и порядок обмена ими.

Статья 4 дополняется пунктами 4.1.–4.3., определяющими действия экспедитора:

а) при принятии груза – выдача расписки, выявление ограниченных к перевозке объектов, предоставление клиенту оригиналов/копий договоров;

б) при непринятии груза – заключение договоров для организации перевозки и предоставление клиенту их оригиналов/копий.

Пробел законопроекта – отсутствие субъекта, обязанного проверять вложения, когда экспедитор физически не принимает груз. В действующих актах прямая обязанность по проверке вложений не установлена. П. 21 Приказа Минтранса о воздушных перевозках обязывает авиаперевозчика проверять груз лишь на предмет опасности. Уставы автомобильного и железнодорожного транспорта возлагают ответственность за искажение сведений о грузе на грузоотправителя: по ст. 35 УАТ [4] – 20% провозной платы, по ст. 98 УЖТ [5] – пятикратный штраф независимо от возмещения убытков. Ст. 15 УАТ и ст. 41 УЖТ предусматривают проверку перевозчиком лишь при выдаче груза в пункте назначения (неисправный подвижной состав, повреждённые ЗПУ, нарушение срока доставки скоропортящихся грузов); прямой обязанности при принятии не установлено. Закон о допуске к перевозкам автотранспортом от 29 декабря 2025 также не упоминает проверку вложений [6].

Коллизия препятствует реализации закона: обязанность возложена исключительно на экспедиторов, которые не всегда контактируют с грузом, а при отсутствии физического приёма – нет ответственного субъекта. Логика законодателя может быть связана с тенденцией к укрупнению субъектов рынка при сокращении малых предприятий из-за налоговой нагрузки и замедления экономического роста [7].

Преодоление коллизии возможно через равное возложение обязанностей по проверке на экспедиторов и перевозчиков всех видов транспорта с изменениями в соответствующие уставы и кодексы.

Резюмируя, отметим, что пока не разработаны нормативные документы о процедуре проверки вложений, нельзя однозначно оценить масштаб проблемы – остаётся неясным, какими способами и средствами она должна проводиться и смогут ли участники рынка финансово и управленчески реализовать такие требования.

Комплекс поправок от 31 июля 2025 года дополняет КоАП новыми штрафами для экспедиторов, вступающими в силу с 1 марта 2026 года [8]. За работу без включения в реестр: граждане – от 3 до 5 тыс. руб., компании – от 100 до 300 тыс. руб.; повторно – от 5 до 10 тыс. руб. и от 500 тыс. до 1 млн. руб. соответственно.

За неисполнение обязанности по хранению и передаче информации, задержанного груза или доступа к оборудованию правоохранительным органам – от 1/1000 до 3/1000 годовой выручки (минимум 500 тыс. руб.); повторно – от 1/100 до 3/100 (минимум 1 млн. руб.).

Для клиента за непредоставление сведений об ограниченных в обороте объектах: граждане – от 3 до 5 тыс. руб., юридические лица – от 50 до 100 тыс. руб.

С учётом отсутствия в законе закреплённой за экспедитором обязанности по проверке вложений, можно отметить неравенство новых санкций.

Во-первых, вероятно два сценария при предъявлении ограниченных в обороте объектов к грузоперевозке:

1) только клиент осведомлен о том, что предъявляет такой груз для перевозки без ведома для экспедитора;

2) оба участника договора как клиент, так и экспедитор заведомо знают о составе таких вложений в грузе.

Во-вторых, если законодатель возлагает презумпцию ответственности по проверке вложений на экспедитора, то следуя этой логике именно он и должен нести ответственность за ненадлежащую проверку вложений.

Резюмируя изложенные доводы, отметим, что для достижения баланса публичного и частного правоотношения, а также равенства субъектов права перед законом, следует ст. 11.14.3 КоАП РФ в п. 10 дополнить следующим содержанием с аналогичным размером ответственности как у клиента: “Умышленное неисполнение экспедитором обязанности по надлежащей проверке вложений груза и допущение к перевозке предметов и веществ, изъятых из гражданского оборота или ограниченно оборотоспособных”.

Таким образом, предложенная поправка позволит выявлять недобросовестных экспедиторов и в последствии отстранять их от оказания услуг, что соответствует целям принятия закона.

Обсуждение.

Группа авторов в статье 2024 года еще до принятия законопроекта отмечала, что введение и реализация законопроекта о реестре экспедиторов довольно затратная бюрократическая процедура, прогнозируя возможные неблагоприятные последствия для отрасли

от такого публичного воздействия, а также необходимость дальнейшей доработки и изучения законопроекта, с опорой на накопленный опыт региональных субъектов и международных организаций.

Требует серьезной ревизии вопросы:

- об установлении разумного размера штрафов для экспедиторов;

- о внесении изменений о терминологии во все соответствующие нормативные акты;

- об увеличении численности надзорных органов [9].

М.Ю. Назаров [10] в праксиологическом анализе указывает на противоречие между целями закона и его последствиями: реестр и электронный документооборот не окажут значимого воздействия на борьбу с незаконным оборотом; при этом увеличат нагрузку на законопослушных субъектов и госаппарат. Часть экспедиторов откажется от деятельности, что приведёт к росту цен, а отсутствие санкций за несоблюдение может превратить законопослушных субъектов в выпавших из правового поля [10].

Заключение.

Таким образом, научное сообщество критически оценивало законопроект, отмечая его несостоятельность и неблагоприятные последствия для транспортной отрасли.

Закон направлен на противодействие незаконному обороту объектов гражданского права, однако его нормативное содержание прямого влияния на эту борьбу не окажет. Подмена функций правоохранительных органов возложением их на коммерческих субъектов противоречит балансу публичного и частного. Поправки приняты с множеством пробелов, без чёткого плана реализации, требуют доработок и конкретизирующих актов. Штрафы чрезмерны и при применении приведут к остановке деятельности большинства субъектов малого предпринимательства. Чрезмерное давление на частных субъектов, вопреки целям закона, может увеличить теневой рынок экспедиторских услуг.

Введение цифрового реестра – затратная процедура для государства и частных субъектов, хотя финансово-экономическое заключение декларирует отсутствие затрат. Требования закона должны быть сильными для субъектов транспортного рынка; уход части экспедиторов неизбежно приведёт к повышению цен на транспортные услуги.

Конфликт интересов

Не указан.

Рецензия

Все статьи проходят рецензирование в формате double-blind peer review (рецензенту неизвестны имя и должность автора, автору неизвестны имя и должность рецензента). Рецензия может быть предоставлена заинтересованным лицам по запросу.

Conflict of Interest

None declared.

Review

All articles are reviewed in the double-blind peer review format (the reviewer does not know the name and position of the author, the author does not know the name and position of the reviewer). The review can be provided to interested persons upon request.

Список источников:

1. *Федеральный закон от 07.06.2025 № 140-ФЗ "О внесении изменений в Федеральный закон "О транспортно-экспедиционной деятельности" и отдельные законодательные акты Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации, 09.06.2025, № 23, ст. 2999.*

2. Постановление Правительства РФ от 02.08.2001 № 576 "Об утверждении Основных требований к концепции и разработке проектов федеральных законов" (ред. от 13.03.2015) // Собрание законодательства Российской Федерации, 06.08.2001, № 32, ст. 3335.

3. Постановление Правительства РФ от 29.05.2023 № 853 "О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации и признании утратившими силу отдельных положений некоторых актов Правительства Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации, 05.06.2023, № 23 (Ч. I), ст. 4167.

4. Федеральный закон от 08.11.2007 № 259-ФЗ "Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта" (ред. от 07.06.2025) // Собрание законодательства Российской Федерации, 12.11.2007, № 46, ст. 5555.

5. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ "Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации" (ред. от 31.07.2025) // Собрание законодательства Российской Федерации, 13.01.2003, № 2, ст. 170.

6. Федеральный закон от 29.12.2025 № 520-ФЗ "О допуске к осуществлению перевозок грузов автомобильным транспортом по территории Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации" // Собрание законодательства Российской Федерации, 29.12.2025, № 52 (Ч. I), ст. 8307.

7. Попова П. Малый бизнес не спешит расти // Коммерсантъ. 2025. 24 декабря. № 238. С. 2 [Электронный ресурс]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8315499> (дата обращения: 09.02.2026).

8. Федеральный закон от 31.07.2025 № 281-ФЗ "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях и Федеральный закон "О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях" // Собрание законодательства Российской Федерации, 04.08.2025, № 31, ст. 4635.

9. Гаivoronskiy A.V., Stachuk A.A., Pak O.I. Транспортно-экспедиционная деятельность в России и вопросы регулирования // Вестник Коломенского института (филиала) Московского политехнического университета: Сборник научных трудов. - Москва: Московский политехнический университет, 2024. С. 179-189. EDN: EMXAAP

10. Назаров М.Ю. Реестр экспедиторов: праксиологический анализ эффективности правового регулирования // Актуальные проблемы предпринимательского права, гражданского и арбитражного процесса: Сборник научных статей (ежегодник) ежегодной Всероссийской научной конференции молодых ученых, Пермь, 06 июня 2025 года. Вып. 8 / под ред. В.Г. Голубцова. – Пермь: Пермский государственный национальный исследовательский университет, 2025. С. 95–98. EDN: RWS-SDO.

References:

1. Federal Law No. 140-FZ dated 06/07/2025 "On Amendments to the Federal Law "On Freight Forwarding Activities" and Certain Legislative Acts of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation, 06/09/2025, No. 23, art. 2999.

2. Decree of the Government of the Russian Federation dated 08/02/2001 No. 576 "On Approval of Basic Requirements towards the concept and development of draft federal laws" (as amended on 13.03.2015) // Collection of Legislation of the Russian Federation, 06.08.2001, No. 32, art. 3335.

3. Resolution of the Government of the Russian Federation of 05/29/2023 No. 853 "On Amendments to Certain Acts of the Government of the Russian Federation and Invalidation of Certain Provisions of Certain Acts of the Government of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation, 06/05/2023, No. 23 (Part I), art. 4167.4.

Federal Law of 11/08/2007 No. 259-FZ "The Charter of motor transport and urban land-based electric transport" (as amended on 06/07/2025) // Collection of Legislation of the Russian Federation, 11/12/2007, No. 46, art. 5555.

5. Federal Law No. 18-FZ of 10.01.2003 "The Charter of Railway Transport of the Russian Federation" (as amended on 31.07.2025) // Collection of Legislation of the Russian Federation, 13.01.2003, No. 2, art. 170.

6. Federal Law No. 520-FZ of 29.12.2025 "On admission to the carriage of goods by Road across the Territory of the Russian Federation and on amendments to certain legislative acts of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation, December 29, 2025, No. 52 (Part I), art. 8307.

7. Popova P. Small business is in no hurry to grow // Kommersant. 2025. December 24. No. 238. p. 2 [Electronic resource]. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/8315499> (date of application: 02/09/2026).

8. Federal Law No. 281-FZ dated 07/31/2025 "On Amendments to the Code of Administrative Offences of the Russian Federation and the Federal Law "On Amendments to the Code of Administrative Offences of the Russian Federation" // Collection of Legislation of the Russian Federation, 08/04/2025, No. 31, art. 4635.

9. Gaivoronskiy A.V., Stachuk A.A., Pak O.I. Freight forwarding activities in Russia and regulatory issues // Bulletin of the Kolomna Institute (branch) Moscow Polytechnic University: Collection of scientific papers. - Moscow: Moscow Polytechnic University, 2024. pp. 179-189. EDN: EMXAAP

10. Nazarov M.Y. Register of forwarders: a practical analysis of the effectiveness of legal regulation // Actual problems of business law, civil and arbitration proceedings: Collection of scientific articles (yearbook) of the annual All-Russian Scientific Conference of Young Scientists, Perm, June 06, 2025. Issue 8 / edited by V.G. Golubtsov. – Perm: Perm State National Research University, 2025. pp. 95-98. EDN: RWS-SDO.

Информация об авторе:

Шелков Антон Сергеевич, аспирант кафедры гражданского права и процесса, Образовательное частное учреждение высшего образования «Международный юридический институт»; eLIBRARY ID: 88792524, E-mail: shelkov-anton@mail.ru

Anton S. Shelkov, Postgraduate student of the Department of Civil Law and Procedure, International Law Institute.

Статья поступила в редакцию / The article was submitted 10.02.2026;

Одобрена после рецензирования / Approved after reviewing 02.03.2026;

Принята к публикации / Accepted for publication 20.03.2026.

Автором окончательный вариант рукописи одобрен.