



ДАЙДЖЕСТ

ПОЛЕЗНЫЕ НОВОСТИ

Выпуск №12 Июнь
2026 г.



Читайте новости в нашем
Telegram – канале или в MAX, VK
или на сайте

Сегодня в выпуске:

НАШИ НОВОСТИ

Следуя принципам устойчивого развития (ESG).....стр. 2

ДАЙДЖЕСТ

Платежам за импорт из ЕАЭС дадут отсрочку.....стр. 4

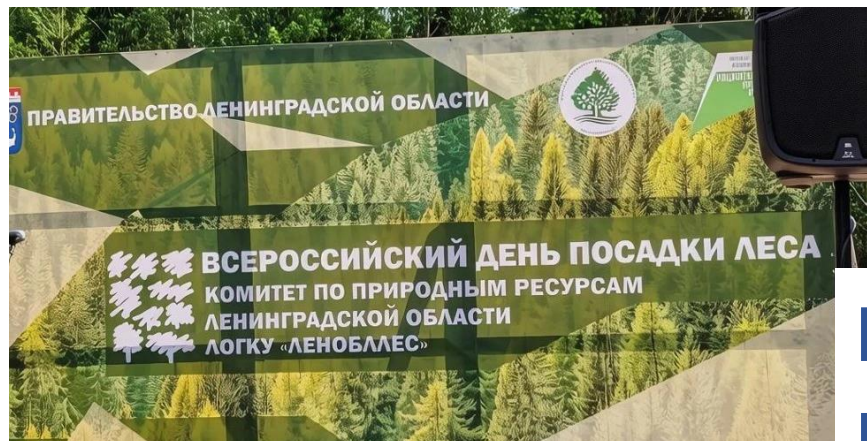
Минтранс прописал шесть случаев, когда экспедиторам придется отказаться от электронных документов.....стр. 5

Эксперт: ключевой риск после 1 сентября 2026 года – недостаточно проработанные механизмы действий при сбоях ГИС ЭПД и «Госуслуг».....стр. 6

КОПИЛКА ЗНАНИЙ

Автовыпуск: что участникам ВЭД нужно знать про таможенную без инспектора.....стр. 7





НАШИ НОВОСТИ

Компания TL GROUP в своей деятельности придерживается принципов устойчивого развития, которые подразумевают, в том числе, и бережное отношение к природным богатствам. Сейчас идет активная реализация государственных инициатив в сфере лесовосстановления и наша компания не осталась в стороне, приняв активное участие в акции по высадке сеянцев сосны.

Акция проходила в рамках проекта «Сад памяти» — в память о погибших в Великую Отечественную войну, в поддержку нацпроекта «Экологическое благополучие». Было высажено 210 тысяч сеянцев сосны и ели на 23 участках (90,4 га) во всех лесничествах региона

Организатор проведения акции - Комитет по природным ресурсам Ленинградской области совместно с ЛОГКУ «Ленобллес» при содействии администрации Гатчинского муниципального округа Ленинградской области.

Местом проведения центрального мероприятия стал Гатчинский муниципальный округ, п. Дружная горка, Орлинское участковое лесничество, Гатчинского лесничества – филиала ЛОГКУ «Ленобллес», квартал 19 выдел 11.

Здесь, в Орлинском участковом лесничестве на площади более 11 га высадили 25 тысяч сеянцев сосны.

Всего в акции приняли участие несколько сотен человек.







Платежам за импорт из ЕАЭС дадут отсрочку

Система подтверждения ожидания поставки товара заработает с 1 июня, но обеспечительный платеж станет обязательным лишь через месяц для стран-членов ЕАЭС, кроме Беларуси.

Обеспечительные платежи в размере НДС и акцизов при ввозе товаров из Армении, Казахстана и Киргизии станут обязательными с 1 июля, а из Белоруссии — с 1 ноября. В остальных аспектах система подтверждения ожидания поставки товара (СПОТ), в рамках которой будут взиматься налоговые платежи авансом, заработает, как и предполагалось, с 1 июня. Об этом РБК сообщили в аппарате вице-преьера — главы аппарата правительства Дмитрия Григоренко.

Изначально предполагалось, что обеспечительный платеж станет обязательным для всех импортеров с 1 июня.

«Чтобы введение нового порядка прошло для импортеров в наиболее комфортном режиме, правительство приняло решение установить переходный период для оплаты обеспечительного платежа. Перенос срока для платежей составит один месяц», — заявили в аппарате Григоренко.

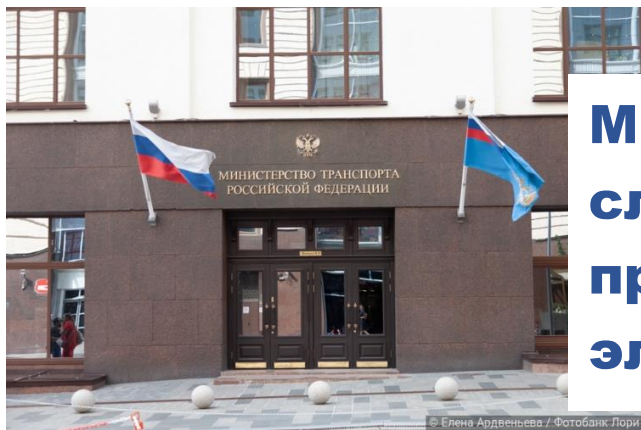
Таким образом, вносить обеспечительный платеж нужно будет в отношении тех грузов, которые начнут пересекать границу с 1 июля 2026 года. Для импорта же, ввезенного через российско-белорусский участок границы, отсрочка по платежу будет действовать до 31 октября 2026 года, уточнили в аппарате вице-преьера.

Оформлять документ о предстоящей поставке и получать QR-код для предъявления перевозчиком на границе нужно будет в любом случае уже с 1 июня.

В тестовом режиме механизм СПОТ обкатывался в апреле–мае в добровольном порядке. Бизнес тестировал оформление документов о предстоящей поставке товаров. В рамках системы ей присваивается QR-код, который импортер должен передать перевозчику, а на границе сотрудники таможни проверяют код и соответствие груза документам. Если товар не соответствует заявленному, въезд в Россию запрещается. За время тестирования через систему было проведено свыше 6,5 тыс. документов, сообщил ранее глава «Опоры России» Александр Калинин.

С учетом обратной связи от бизнеса система была доработана, подчеркнули в аппарате Григоренко. Например, была реализована автоматическая загрузка данных из бухгалтерских учетных систем. Также прорабатывается возможность обмена данными по API (интерфейс программирования приложений).

[Источник](#)

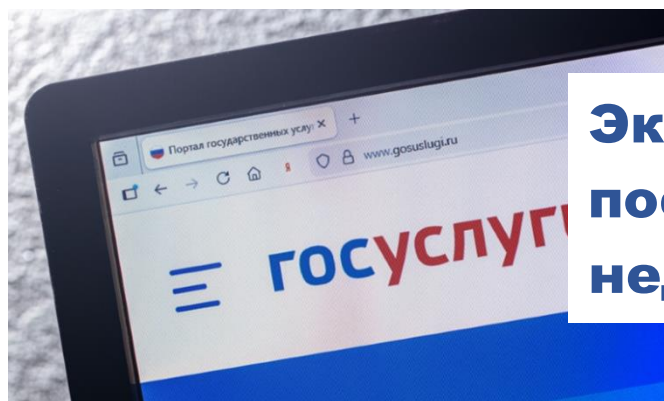


Минтранс прописал шесть случаев, когда экспедиторам придется отказаться от электронных документов

Экспедиторские документы на бумажном носителе, например, вернутся при работе с любым иностранным контрагентом

Минтранс России утвердил перечень ситуаций, когда участники рынка в 2026–2032 годах обязаны оформлять экспедиторские документы на бумаге, несмотря на общий тренд на цифровизацию. Приказ (ист.) вступает в силу 1 сентября 2026 года.

- Первый блок обязательных «бумажных случаев» касается государственных нужд и специальных грузов. Экспедитор должен оформлять документы на бумаге, если перевозка связана с заказами для органов госвласти, нужд обороны, безопасности государства, обеспечения правопорядка, а также при работе со специальными и воинскими грузами. При этом неважно, какой вид транспорта использует экспедитор: автомобиль, поезд, судно или самолет. Под действие пункта попадает полный пакет документов – перевозочные, таможенные и иные, необходимые для движения груза.
- Второй случай привязан к особым правовым режимам на территории. Если регион, муниципалитет или вся Россия перешли в режим повышенной готовности или ЧС, чрезвычайного положения, военного положения либо там введен правовой режим контртеррористической операции, экспедиторские документы оформляют исключительно на бумаге. При этом географическая привязка четкая: правило действует именно на территории, где введен режим, независимо от статуса клиента.
- Третий и четвертый пункты симметричны и описывают обстоятельства непреодолимой силы. Клиент обязан получить бумажный документ, если у него нет технической возможности принять от экспедитора электронный экспедиторский документ через интернет из-за форс-мажора. Аналогично экспедитор вынужден вернуться к бумаге, если из-за обстоятельств непреодолимой силы он сам не может отправить клиенту электронный вариант через сеть. Ни закон, ни приказ не уточняют, какие именно обстоятельства считать достаточным основанием, но ссылка на «непреодолимую силу» предполагает независимые от воли сторон события.
- Пятый случай выделяет физических лиц, которые не занимаются бизнесом. Если клиент – гражданин, заказывающий услуги экспедитора для личных, семейных, домашних или иных нужд, не связанных с предпринимательской деятельностью, документы оформляют на бумажном носителе. Для рынка это означает, что при перевозке личных вещей, мебели при переезде или подарков для семьи электронный документооборот не применяется.
- Шестой случай касается внешнеэкономической деятельности. Бумажный экспедиторский документ обязателен, когда клиентом по договору транспортной экспедиции выступает иностранное юридическое или физическое лицо. При этом не уточняется ни страна регистрации контрагента, ни вид груза – правило работает для всех зарубежных клиентов без исключений.



Эксперт: ключевой риск после 1 сентября 2026 года – недостаточно

«Отсутствие технической возможности доступа в интернет» не является форс-мажором, для признания сбоя непреодолимой силой потребуется сертификат ТПП

Ключевой риск при переходе на обязательный электронный документооборот с 1 сентября 2026 года - отсутствие четкого механизма действий при сбоях ГИС ЭПД, у оператора ЭДО или IT-системы перевозчика и трактовка «отсутствия интернета», которую компании ошибочно принимают за форс-мажор. Об этом на конференции «Логистика Экспо» заявила Исполнительный директор Национального союза экспертов в сфере транспорта и логистики Ольга Федоткина.

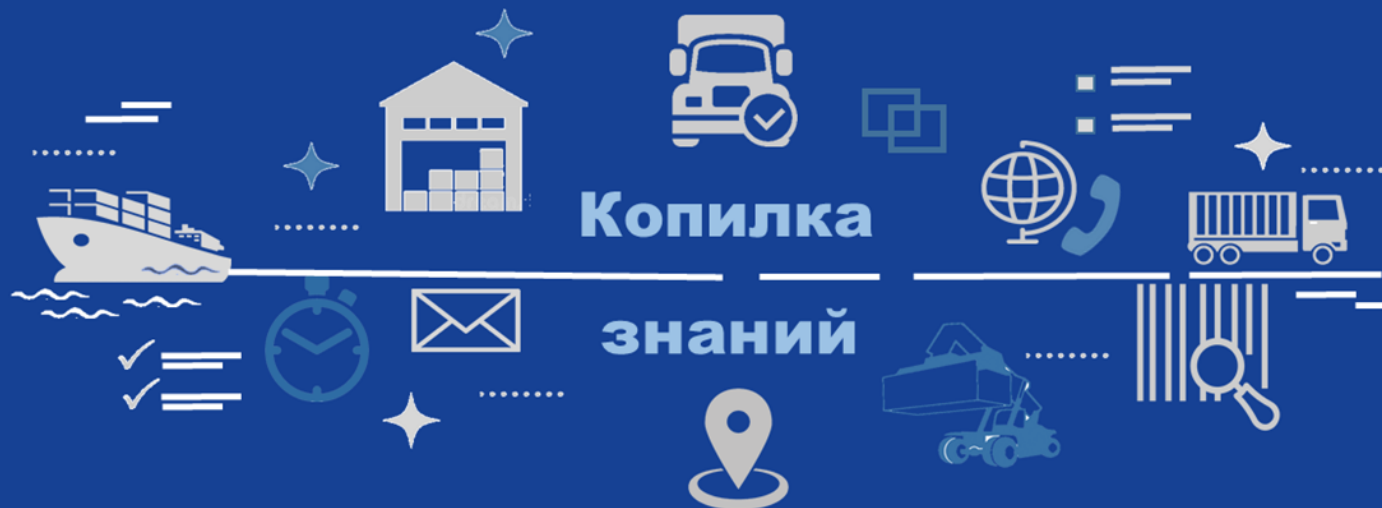
Приказы, которые регламентируют применение бумажных перевозочных документов, содержат формулировку «в случае отсутствия технической возможности доступа в сеть интернет». Многие коллеги на рынке ошибочно приравнивают это обстоятельство к форс-мажору. Эксперт категорически опровергла это. Данная формулировка не является обстоятельством непреодолимой силы. Если компания настаивает на обратном, ей придется обращаться в Торгово-промышленную палату, которая выдает соответствующий сертификат.

Есть три сценария сбоев, для которых механизм действий либо отсутствует, либо недостаточно проработан.

Первый сценарий – внешнее воздействие на ГИС ЭПД. Операторы в таком режиме работают с документами в офлайне, в кэше, а методические рекомендации Минтранса определяют время, за которое оператор обязан дослать документы в госсистему. Однако проблема, по словам эксперта, кроется в другом: предполагается, что пока единственный канал передачи QR-кода – это портал «Госуслуги Авто». Эксперт задается вопросом: а если в «Госуслуги Авто» данные не попали, то что делать?

Второй сценарий – сбой у самого перевозчика или оператора ЭДО. Восстановление IT-инфраструктуры компании, занимает 3-4 дня. Останавливать ли перевозку на это время? Перевозка – это не односторонний процесс, а взаимодействие сторон, и любая остановка стоит денег. Федоткина указала на отсутствие механизма подтверждения таких обстоятельств. Стороны должны иметь возможность зафиксировать факт внешнего воздействия, но какой документ это подтверждает и где его получить – методические рекомендации Минтранса пока не прописывают. Без этого компания не сможет вывести риски в рамках договорных обязательств с клиентом.

Третий сценарий – проверка документов на дороге. Ольга Федоткина указала на неурегулированность процедуры контроля. Правила дорожного движения обязывают водителя предъявить перевозочные документы. Однако при недоступности государственной информационной системы инспектор не сможет проверить подлинность электронной подписи и подтвердить факт существования документа в реестре. Определение допустимого формата документа не входит в зону ответственности МВД. Технологическое решение вопроса – каким именно образом инспектор верифицирует электронную накладную в отсутствие интернета – на данный момент находится в стадии обсуждения. Помимо сценариев сбоев, существует 90 населенных пунктов, утвержденных постановлением правительства, где сохраняются ограничения и можно оформлять бумажные документы.



Автовыпуск: что участникам ВЭД нужно знать про таможенную без инспектора

Автоматический выпуск (АВ) — это когда товары выпускает система без участия сотрудников таможни.

В 2026 году тренд набирает обороты: ФТС расширяет АВ на компании со средним уровнем риска, а доля автовыпуска уже составляет около 30%.

Чтобы ваш груз попал в этот список, а не завис на ручной проверке, нужны идеальные исходные данные.

Чек-лист для автовыпуска:



- ✓ Код ТН ВЭД. Должен быть максимально точным. Риск-модели ФТС научились отсекают даже мелкие неточности.
- ✓ Статистическая стоимость. Полное соответствие контракту и инвойсу без «плавающих» цифр.
- ✓ Классификационные признаки. Вес, объём, количество единиц — всё строго в рамках профиля риска.
- ✓ Электронная подпись и сертификаты происхождения. Действительны и привязаны к декларации.

Обратите внимание:

С 1 марта 2026 года декларации автоматически распределяются по Центрам электронного декларирования (ЦЭД) рандомно. Отпала возможность выбирать «удобный» пост — универсальное качество заполнения ДТ стало критически важным.