

ОТ АВТОРА КНИГИ «SAFETY MANAGER: ОТ НУЛЯ ДО ЭКСПЕРТА»

ОТ SAFER К MOTUS

КАК ЖИТЬ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН: ПЕРЕХОД FMCSA
НА НОВУЮ СИСТЕМУ РЕГИСТРАЦИИ



ДМИТРИЙ БОРОВОЙ

ОТ SAFER К MOTUS

Как жить в эпоху перемен:
переход FMCSA на новую систему регистрации

ДМИТРИЙ БОРОВОЙ

© 2026 Дмитрий Боровой / TruckerNavi Inc. Все права защищены.

Книга описывает переход FMCSA на систему Motus по состоянию на 8 августа 2026 года. Это не юридическая консультация. Система меняется ежемесячно: сверяйте актуальные требования на [fmcsa.dot.gov](https://www.fmcsa.dot.gov).

Первая книга автора: «Safety Manager: от нуля до эксперта» (2026).

Материалы и обновления: truckernavi.com/kniga-motus

Электронное издание. Распространяется свободно с указанием авторства.

От SAFER к Motus

Часть 0. Добро пожаловать

От SAFER к Motus

Как жить в эпоху перемен: переход FMCSA на новую систему регистрации

Дмитрий Боровой Основатель TruckerNavi Inc, автор книги
«Safety Manager: от нуля до эксперта»

Издательство: TruckerNavi Inc Слоган: Мы полезны · We are
useful truckernavi.com · +1 (315) 871-0833 · WhatsApp +1 (929)
347-4410 · quick@truckernavi.com Офисы: New York · New Jersey
· Florida

Часть 0. Добро пожаловать

0.1. Почему эта книга появилась через год после первой

Я не планировал вторую книгу так быстро.

«Safety Manager: от нуля до эксперта» вышла 31 июля 2026 года. Я писал её три года: собирал из своей практики, из чужих ошибок, из сотен звонков, которые начинались словами «Дима, тут такое дело». Книга получилась про систему. Про то, как устроен compliance в США и как в нём жить, не просыпаясь ночью.

А потом система переехала.

14 мая 2026 года, в восемь вечера по нью-йоркскому времени, FMCSA выключила регистрационные функции старых систем. Через пять дней, 19 мая, для всех открыли Motus. Не обновление интерфейса, не новая кнопка: замена того, через что индустрия работала десятилетиями. Unified Registration System закрыли для заявок навсегда. Привычный вход перестал вести туда, куда вёл. Люди, которые открывали компании десятками, обнаружили, что не могут попасть в собственную запись.

И вот здесь я сразу скажу то, чего ты не прочитаешь в чатах.

Перерыв был плановым и объявленным заранее.

FMCSA написала прямо: регистрационные действия будут недоступны примерно четыре дня, на выходные, ради переноса данных. Четыре дня.

Книга, которая подаёт плановое окно как крушение, врёт своему читателю.

Настоящий сюжет другой, и он тяжелее: **обещанные четыре дня растянулись на месяцы, и агентство ни разу не объявило, что перерыв закончился.** Последнее, что оно сказала публично на эту тему, датировано 22 июня и звучит как «работы по восстановлению и стабилизации продолжаются». На 8 августа 2026 года, когда я сдаю эту рукопись, документа со словами «проблемы устранены» не существует.

И вот тогда начались звонки другого типа. Не «объясни, как это работает», а «объясни, куда всё делось».

 Если ты сейчас в этом состоянии: ты не тупой и ты не один. Инструкции, по которым работала вся отрасль, за одну неделю превратились в архив. Люди с пятнадцатью годами опыта сидят и не могут пройти проверку личности. Это не про твою квалификацию. Это про то, что фундамент сдвинули, а нового чертежа никто не раздал.

Эта книга и есть чертёж.

0.2. Почему название именно такое

SAFER и Motus это не две версии одного и того же. Строго говоря, Motus заменил не SAFER, а систему регистрации: URS, регистрационную часть портала и то, через что подавались филинги.

Но название я оставил такое, потому что оно точно описывает **смену эпохи, а не смену адреса сайта.**

Старый мир был устроен так: ты работал, а раз в какое-то время шёл проверять себя снаружи. Заходил на SAFER, вбивал свой DOT, смотрел на строчку статуса как на приговор или как на прощение. SAFER был зеркалом. Ты в него заглядывал.

Новый мир устроен иначе. У тебя есть аккаунт. В нём живёт твоя компания, все её регистрации, все задачи, которые к тебе прилетают, и все люди, у которых есть к ней доступ. Ты не

заглядываешь в зеркало раз в месяц. Ты **живёшь внутри системы**, и она видит тебя постоянно, а ты видишь её.

Это другое отношение между тобой и государством. Оно требует других привычек.

От SAFER к Motus: от «проверить себя снаружи» к «вести себя изнутри».

0.3. Для кого эта книга

За три месяца после запуска я разговаривал с четырьмя типами людей. Возможно, ты один из них.

Первый: у тебя работающая компания, и ты не понимаешь, что делать. Ничего не сломалось, трак едет, грузы идут. Но пришло письмо, в чате путают, а войти в новую систему ты то ли должен, то ли нет. Тебе нужно понять: что от тебя требуется прямо сейчас, а что подождёт.

Второй: у тебя что-то сломалось. Не проходит верификация. Не отображается authority. Страховая говорит, что подала фидинг, а в системе его нет. Твою запись claim-нул кто-то другой. Тебе нужен не обзор реформы, тебе нужен выход из конкретной ямы, сегодня.

Третий: ты открываешь компанию сейчас. Все инструкции в интернете написаны для старого мира. Видео на ютубе показывают экраны, которых больше нет. Тебе нужен актуальный маршрут, а не археология.

Четвёртый: ты сейфти-менеджер или делаешь compliance для других. У тебя не одна компания, а десять или сорок. Тебе нужно понять новую модель ролей и доступов, потому что от неё зависит, сможешь ли ты вообще работать с чужими записями.

Книга идёт по тем же двум трекам, что и первая:  для владельца и  для наёмного сейфти. Но здесь появился третий

тип читателя, которого в первой книге не было: тот, у кого **горит прямо сейчас**. Для него первая часть книги написана так, чтобы её можно было открыть на нужной странице и действовать, не читая всё подряд.

0.4. Три страха этого перехода

В первой книге я начал с трёх страхов новичка. Здесь страхи другие, и они у всех одинаковые.

«Я всё потеряю: номер, authority, компанию». Короткий ответ: нет. Существующие USDOT и docket-номера не меняются и никуда не деваются. Переход это про доступ и про интерфейс, а не про аннулирование того, что ты заработал. В главе 2 разберу построчно, что именно осталось твоим.

«Я не пройду проверку личности». Это самый частый и самый обидный страх, потому что он бьёт по людям, которые приехали недавно, у которых иностранные документы и короткая история в американских базах. Он не беспочвенный: спотыкаются на этом многие. Но у него есть решения, и в главе 4 они разобраны по шагам, включая то, что делать, когда автоматическая проверка отказала.

«Пока они чинят систему, меня признают нарушителем». Вот этот страх честный, и я не буду его сглаживать. Когда государственная система обрабатывает фидинги с задержкой, а правила продолжают действовать, между «я всё сделал» и «в базе это видно» появляется зазор. В этом зазоре живёт риск. Вся глава 7 про то, как в этом зазоре не сгореть: что документировать, у кого требовать подтверждения, что показывать брокеру и что делать, если статус говорит одно, а реальность другое.

★ Главное, что стоит понять до начала чтения: **паника в этом переходе идёт не от сложности новой системы. Она идёт от того, что старые инструкции перестали**

работать, а новых никто не написал. Новая система проще старой. Проблема в том, что путь к ней никто не разметил.

0.5. Как читать эту книгу

- **Если у тебя горит прямо сейчас:** глава 10 («Когда система тебя не пускает»), там реестр «симптом: что делать». Если не пускает на первом входе, то глава 4. Если не отдаёт твой номер, то глава 5.
- **Если просто хочешь понять, что происходит:** главы 1, 2, 3 подряд. Это несущие стены.
- **Если у тебя работающая компания и ты не знаешь, что от тебя требуется:** главы 2, 6, 7.
- **Если открываешь компанию сейчас:** главы 4, 5, 9.
- **Если у тебя вопрос по страховке:** глава 8, а если ты по ту сторону стола, то ещё и 12.
- **Если ты сейфти или оформляешь компании для других:** глава 11, там разбор ролей и того, что клиент теперь обязан сделать своими руками.
- **Если тебя пугают цифрами из чатов:** глава 13.

0.6. Честное предупреждение про срок годности

Эта книга описывает систему, которая меняется каждый месяц. Часть того, что здесь написано про сбои, к моменту, когда ты читаешь, уже починят. Что-то сломается новое.

Поэтому я сделал две вещи.

Первое: **всё скоропортящееся помечено датой.** Если ты видишь «на 8 августа 2026», знай, что это состояние на день сдачи рукописи, и проверь текущее.

Второе: **фундамент отделён от погоды**. Главы про логику новой системы, про роли, про то, как думать о своей записи, останутся верными и через год. Главы про конкретные баги это снимок момента, и они честно так и названы.

Актуальные обновления к книге я держу на truckernavi.com. Там же лежит первая книга и материалы к ней.

 Официальный источник, который стоит держать в закладках всегда: страница FMCSA о модернизации регистрации на fmcса.dot.gov. Всё, что я пишу здесь про официальные правила, проверяемо там. Если моя книга и FMCSA расходятся, прав FMCSA, а я ошибся.

Дальше: Часть 1, «Что произошло». Хронология, которую надо знать, чтобы понимать, почему вокруг такой шум.

Глава 1. Два события 14 мая

Дата среза этой книги: 8 августа 2026 года. Всё, что тут написано, верно на этот день. Система до сих пор в движении, поэтому в конце книги есть отдельный список: при каких новостях эту книгу надо перечитать заново.

 Пауза, прежде чем начнём.

Если ты открыл эту главу в шесть утра перед рейсом, потому что вчера кто-то в чате написал «всё, конец, FMCSA всё сломала, номера обнулили», то первое, что я хочу тебе сказать: твой USDOT-номер никуда не делся. Его никто не менял, не обнулял и не отзывал из-за перехода на новую систему. Твой docket-номер тоже прежний. Ехать ты можешь.

Дальше будет длиннее и честнее. Но начнём с этого.

1.1 Утро и вечер одного дня

Четырнадцатого мая 2026 года случились две вещи, и обе документированы.

Утром в Вашингтоне Верховный суд США вынес решение по делу *Montgomery v. Caribe Transport II*, № 24-1238. Единогласно, девять голосов против нуля. Автор мнения: судья Эми Кони Барретт. Суть в одном предложении: федеральный закон FAAAA (это Federal Aviation Administration Authorization Act, закон, которым много лет прикрывались брокеры) не защищает фрахт-брокера от исков о небрежном найме перевозчика. То есть если брокер плохо проверил того, кому отдал груз, отвечать ему придётся по обычному праву штата.

Вечером того же дня, в 20:00 по восточному времени, FMCSA выключила регистрационные функции старых систем. Формулировка агентства дословная: системы, поддерживающие регистрационные действия, будут затронуты начиная с четверга, 14 мая 2026 года, с 20:00 ET.

Обе половины этой фразы официальные. Это не литературный приём и не совпадение, которое я подогнал. Просто в один день брокерам сказали «теперь вы отвечаете за то, кого выбрали», а вечером выключили половину инструментов, которыми они этот выбор проверяли.

Через два с небольшим месяца, 24 июля 2026 года, техасские присяжные вынесли вердикт на 604 миллиона долларов по делу о смертельном ДТП 2021 года, наибольшая доля возложена на С.Н. Robinson. Это первый крупный вердикт после *Montgomery*. Сразу оговорю, потому что в чатах это уже переврали: вердикт присяжных не окончательное присуждение. Идут послесудебные процедуры, компания заявила об апелляции. Это данные отраслевой прессы, не решение, вступившее в силу.

Зачем тебе это знать, если ты не брокер. Затем, что теперь брокер, который смотрит на твою компанию, нервничает сильнее, чем год назад. Он будет придирчивее к твоим данным. А твои данные в 2026 году в трёх системах показывают разное. Об этом вся книга.

1.2 Что такое Motus, в одном абзаце

Motus (motus.dot.gov) это новая система регистрации FMCSA. Через неё теперь подаются новые регистрации, обновления бизнес-информации, страховые филинги и филинги ВОС-3. Вход через Login.gov плюс проверка личности по документу и селфи, а для компаний ещё и проверка бизнеса. Она заменила подачу заявок в URS и в L&I и раздел Registration Options в старом FMCSA Portal. Она не заменила SAFER, не заменила сам Portal целиком и не стёрла старые записи. Название, по официальным материалам, от латинского слова про движение.

Вот и всё. Дальше начинаются детали, и в деталях люди теряют месяцы.

1.3 Три даты, и все три настоящие

Тебе в чатах называют разные даты запуска, и ты думаешь, что кто-то врёт. Никто не врёт. Дат действительно три, и все три официальные.

8 декабря 2025. Phase I. Ограниченный доступ для supporting companies (страховых филеров, blanket-компаний по ВОС-3, сервис-провайдеров). Только профили, аккаунты и управление пользователями. Сами филинги в тот момент оставались в старой L&I. В Федеральном регистре это сказано дословно: Phase I был выпущен 8 декабря 2025 года.

14 мая 2026, 20:00 ET. Отключение регистрационных функций старых систем. URS уходит навсегда для новых заявок. Раздел Registration Options в Portal отключается навсегда. Подача филингов в L&I прекращается.

19 мая 2026. Motus запущен для всех. Дословно у FMCSA: Motus, система регистрации USDOT, запущена 19 мая.

Поэтому когда один человек говорит «Motus работает с декабря», а второй «с 19 мая», оба правы наполовину. Первый говорит про Phase I для страховщиков, второй про запуск для перевозчиков. Кстати, у самой FMCSA эти две даты живут на разных страницах и нигде не сведены вместе. Так что путаница началась не в чатах, а в первоисточнике.

 Было / стало, коротко.

Было: одна привычная картина. Ты смотрел в SAFER, при необходимости заглядывал в L&I, подавал через URS или Portal, страховая слала филинг в L&I.

Стало: подача в Motus, филинги в Motus, а смотреть по-прежнему надо в SAFER и в L&I, причём именно L&I остаётся юридически авторитетным источником по operating authority. Это FMCSA подтвердила в алерте от 29 июня 2026 года, уже после запуска Motus.

1.4 Четыре дня, которые растянулись

Тут я скажу вещь, из-за которой эта книга отличается от того, что ты читал в телеграме.

Значительную часть «аварии» FMCSA объявила заранее. Перерыв между 14 и 19 мая был плановым. Формулировка агентства: изменения в регистрации будут недоступны примерно четыре дня для необходимой миграции данных и тестирования. Окно намеренно поставили на выходные. Более того, для страховых филингов заранее обещали обратную дату: поле effective date, чтобы закрыть пропущенные дни.

Значит, утверждение «FMCSA молча остановила страховые филинги 15 мая» неправда. Не молча и не остановила: предупредила и дала инструмент.

Книга, которая подаёт плановое окно как крушение, врёт тебе. Я так делать не буду.

Настоящий сюжет другой, и он неприятнее. Обещали примерно четыре дня. А дальше:

21 мая ожидание на телефонной линии контакт-центра к середине дня переваливало за час (это данные отраслевой прессы).

28 мая администратор FMCSA Дерек Баррс рассылает стейкхолдерам письмо с цифрами первой недели: 120 000 новых пользователей-заявителей, 10 000 обработанных заявок регулируемых организаций, более 13 000 перевозчиков заклеили свой USDOT. Жалобы в том же письме названы «незначительными техническими проблемами», вызванными беспрецедентной волной обращений. Цифры и формулировки взяты из рассылки самого агентства, опубликованной через отраслевое издание.

1 июня FMCSA временно приостанавливает инактивацию USDOT за непройденный biennial update. Причину FMCSA не назвала. И не надо: такую приостановку трудно прочесть иначе, чем «система не успевает».

22 июня страница агентства обновляется, и там появляется фраза, которая весит больше всех пресс-релизов: агентство поделится дополнительными указаниями по мере того, как продолжаются усилия по восстановлению и стабилизации. Слово «восстановление» в сухом .gov-тексте это признание режима аварийного восстановления. Тогда же часы контакт-центра расширяют до 8:00-23:00 по будням плюс суббота.

И вот теперь главное. **На 8 августа 2026 года FMCSA ни разу не объявила, что перерыв закончился.** Ни одного документа с формулировкой «проблемы устранены» нет. Приостановка инактивации действует, дата окончания не объявлена. Последнее слово агентства по состоянию системы

это то самое «восстановление и стабилизация продолжаются» от 22 июня.

Четыре дня растянулись в месяцы, и никто не сказал, когда они кончатся. Вот сюжет.

1.5 Что случилось с тобой лично, а что только с картиной мира

Разделим, потому что в этом вся разница между паникой и работой.

С твоей компанией не случилось ничего из того, чем пугают:

Номер USDOT прежний. Docket прежний. MC-номера не отменены (отмена только предложена и пойдёт через нормотворчество с публичным комментарием, в первом релизе её нет). Пошлины не менялись. Страховые лимиты не менялись. Требование ВОО-3 не менялось. Твои исторические записи в L&I и в Portal доступны для просмотра. SAFER работает как работал. Проверено 8 августа 2026 года: Company Snapshot открывается, никаких баннеров про Motus там нет.

А вот что действительно сломалось: **единая картина**. Раньше ты смотрел в одно место и понимал, где ты. Теперь у тебя три контура, и в 2026 году они умеют показывать разное:

SAFER это публичный снимок безопасности. Не тронут. **L&I** это юридически авторитетная запись об operating authority. Подавать туда больше нельзя, смотреть можно и нужно. **Motus** это новая подача плюс новый публичный поиск.

Отсюда и название книги. Дорога от SAFER к Motus это не переезд из одной системы в другую. Это расщепление одной привычной картины на три, за которыми теперь надо следить отдельно.

— Из известного прямо сейчас, чтобы ты понимал масштаб расхождений: публично задокументирован случай, когда в

Motus у перевозчика статус значился активным, а причина статуса стояла «отозван», при этом в старой L&I тот же перевозчик числился неактивным. Это отраслевая пресса, не .gov, но со скриншотом. Теперь представь брокера, который после решения Верховного суда лихорадочно проверяет перевозчика и видит такое.

1.6 Три сценария. Найди себя

Идеально. Ты действующий перевозчик, биеннал и страховка в порядке, ничего срочного нет. Ты зашёл в Motus, увидел непонятный экран и растерялся. Владелица одного трака из Калифорнии рассказала отраслевому изданию ровно это: экран, на котором нет никаких опций, кроме как выйти. Позже выяснилось, что она заранее сделала всё, что FMCSA рекомендовала до перехода, и делать ей было просто нечего. Половина драмы вокруг Motus это драма непонимания интерфейса, а не реальная поломка.

Нормально. У тебя есть дело: обновить MCS-150, заклеить USDOT, провести страховой филинг. Что-то не проходит с первого раза, приходится писать тикет и ждать. Это неудобство, и оно решается терпением и правильным каналом обращения.

Провал. Ты новичок. Трак взят, платёж по нему идёт, депозит по страховке уплачен, пермиты куплены, а authority нет, потому что заявка висит. Один из отраслевых комментаторов сформулировал это точнее всех: для действующего перевозчика переход это неудобство, а для новичка задержка имеет прямые финансовые последствия, потому что расходы начинаются немедленно, независимо от того, идёт ли выручка.

Типичный сценарий (собираТЕЛЬНЫЙ, не конкретный человек): Артур купил трак в июне, отдал документы на оформление, ждал МС три недели, как ему обещали по старым срокам. На четвёртой неделе выяснилось, что заявка вообще не двинулась. Платёж по траку ушёл дважды, страховой депозит заморожен,

груза нет. Ошибка Артура была не в том, что он подал не туда. Ошибка в том, что он планировал деньги по срокам, которые FMCSA публиковала до Motus. Опубликованные сроки выдачи authority датированы 20 апреля 2026 года, то есть написаны ещё под URS. Пост-Motus нормативов агентство не публиковало ни разу. Значит, планировать по ним нельзя.

1.7 Что сделать прямо сейчас

 Чек-лист на ближайшие двадцать минут. Он ничего не ломает и ничего не стоит.

1. Открой safer.fmcsa.dot.gov, раздел Company Snapshot, найди себя по USDOT или по названию. Убедись, что компания на месте и данные те, что ты помнишь.
2. Открой li-public.fmcsa.dot.gov и посмотри статус своей operating authority там же. Это юридически авторитетный источник по authority на сегодня.
3. Сравни. Если расходится, не паникуй и не переделывай ничего сгоряча. Запиши, что именно расходится, и с какими датами.
4. Проверь, когда у тебя истекает страховой филинг и когда срок биеннала. Это единственные две вещи, из-за которых стоит лезть в систему прямо сейчас.
5. Если ничего не горит, ничего не делай.

Пятый пункт не шутка. Отраслевые консультанты, которые ведут клиентов через этот переход, сформулировали проще всех: если нет срочной нужды, не заходи в систему, пока она не стабилизируется. Попытка сделать в Motus что-то несрочное сегодня с большей вероятностью закончится звонком в поддержку, чем результатом.

 Что делать, если страшно и всё-таки надо зайти.

Пиши тикет, а не звони. Адрес: ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. Письменный тикет рекомендовал сам администратор FMCSA

тем, у кого не горит. Он не требует говорить по-английски вслух в очереди на сорок минут, у него остаётся след, и его можно перечитать. Телефон 1-800-832-5660 работает по будням с 8:00 до 23:00 ET и по субботам (по данным на 22 июня 2026 года; в майских материалах агентства стояли старые часы, 8:00-20:00). Дубли тикетов не плоди: это замедляет всех, включая тебя.

 Если ты владелец: твоя задача в этой книге дочитать до главы про claim и про страховку, потому что подпись под финальными заверениями по новым правилам ставишь лично ты, а не твой сервис-провайдер.

 Если ты наёмный сейфти: твоя задача завести собственный Login.gov и получить приглашение в аккаунт компании. Чужой учёткой пользоваться нельзя, профиль пользователя привязан к человеку.

 Где разумнее делегировать. Честно: если у тебя горит страховой филинг или отозванная authority, а по-английски ты объясняешься тяжело, время дороже денег. TruckerNavi (или любой другой провайдер, которому ты доверяешь) заполнит середину заявки за тебя. Но начать заявку и подписать финальные заверения по новым правилам обязан ты сам, и никто это за тебя не обойдёт. Кто обещает «сделаем всё под ключ, от вас ничего не нужно», тот либо не читал новые правила, либо собирается работать под твоим Login.gov, а это твой риск, не его.

1.8 Как читать эту книгу

Каждая глава устроена одинаково: сначала что делать, потом почему, потом чего не делать, потом где проверить самому.

Уровень достоверности я говорю словами, а не значками. «FMCSA пишет прямо» значит, что это есть в официальном документе. «По разбоям юристов и отраслевой прессы» значит, что первоисточника в .gov нет, но источник серьёзный.

«В чатах пишут, официального подтверждения нет» значит ровно это, и на таком строить решения нельзя.

 Если хочешь проверять за мной, начни с двух адресов: safer.fmcsa.dot.gov для снимка безопасности и li-public.fmcsa.dot.gov для authority. Официальные обновления по переходу FMCSA выкладывает на страницу Registration Alerts, и это единственный надёжный канал новостей по теме.

★ Главное за главу

1. Четырнадцатого мая 2026 года Верховный суд девятью голосами против нуля решил, что брокер не защищён федеральным законом от исков о небрежном найме, а вечером того же дня FMCSA выключила регистрационные функции старых систем. Оба факта официальные.
2. Motus это новая система подачи. Она заменила подачу в URS, раздел Registration Options в Portal и подачу филингов в L&I. Она не заменила SAFER и не стёрла старые записи.
3. Официальных дат три, и все три верные: 8 декабря 2025 (Phase I для supporting companies), 14 мая 2026 (отключение), 19 мая 2026 (запуск для всех).
4. Перерыв 14-19 мая был плановым и объявленным заранее, примерно четыре дня. Кто называет это внезапной аварией, тот пересказывает чатовую страшилку.
5. Настоящая проблема в том, что четыре дня растянулись в месяцы. На 8 августа 2026 года FMCSA ни разу не объявила, что перерыв закончился. Последнее слово агентства о состоянии системы: «усилия по восстановлению и стабилизации продолжаются», 22 июня 2026 года.
6. С твоим номером ничего не случилось. Случилось с картиной мира: вместо одной системы теперь три контура, и они умеют показывать разное.
7. Если ничего не горит, не заходи в систему. Если горит, пиши тикет, а не звони.

✓ Я справился, если:

нашёл себя в SAFER и в L&I, знаю, совпадают ли данные, знаю дату истечения своего страхового филлинга и дату биеннала, и перестал бояться слова Motus.

Глава 2. Что у тебя не отняли

Если у тебя нет времени на всю главу, вот главное в трёх строчках.

Твой USDOT-номер прежний. Твой docket прежний. MC не отменили.

Ничего с тобой не сделали. Тебе поменяли прилавок, а не документы.

🧑 Пауза. Я знаю, что происходит в голове у человека, который открывает чат и читает: «система рухнула», «у людей номера обнулились», «authority слетело». Первая мысль всегда одна: у меня отберут то, что я строил три года. Или пять. Или двадцать четыре, как у того парня из Висконсина, о котором мы ещё поговорим.

Я честно скажу: беспорядок был и не закончился. Дата среза этой книги: 8 августа 2026. На эту дату FMCSA нигде не объявила, что всё починили. Последнее слово агентства на официальной странице от 22 июня 2026: «работа по восстановлению и стабилизации продолжается». Это они сами так пишут. Слово «восстановление» в тексте .gov дорогого стоит.

Но между «в системе бардак» и «у тебя отняли номер» лежит пропасть. Эта глава про то, что лежит по твою сторону пропасти.

2.1 Тринадцать вещей, которые не тронули

Разбираем по одной. Каждый пункт с источником, чтобы ты мог сам открыть и посмотреть, а не верить мне на слово.

1. Твой USDOT-номер не изменился. FMCSA пишет прямо: существующие регистранты сохраняют свой текущий USDOT-номер. Перерегистрация не требуется. Рандомизация номеров, о которой все говорят, касается только **вновь выдаваемых** номеров, чтобы мошенники не могли их предсказать.

2. Твой docket-номер не изменился. И вот здесь тебя, скорее всего, запутали. В чатах пишут: «теперь у каждой authority свой docket». Это правда только наполовину, и вторая половина важнее для тебя. FMCSA дословно: docket-номера для существующих authority не меняются, и несколько существующих authority продолжают делить один и тот же docket. Новый порядок «один docket на одну authority» работает только для тех authority, которые выданы в Motus после запуска.

3. MC-номера не отменили. Это, наверное, самый живучий слух весны 2026. Отмену MC-номеров FMCSA **предложила**. Предложение пойдёт через NPRM: это нормотворческая процедура с публичным комментарием, где любой перевозчик может написать своё мнение. В первый релиз Motus она не вошла. Префиксы MC, MX и FF на месте.

Историческая деталь, которая тебя удивит: MC-номер никогда не был требованием ни закона, ни регламента. Так пишет сама FMCSA. Отрасль сама сделала его главным паспортом.

4. Суффиксы на трак клеить не надо. Появились новые буквы после USDOT-номера: C, V, P, H, B, F, E, X, Z, N, R. Про них будет отдельная глава. Здесь важно одно, и это надо сказать обеими половинами, иначе получится враньё в любую сторону.

Первая половина: суффиксы **не требуются для маркировки коммерческого транспорта**. Идти к тому же парню,

который тебе делал наклейки на двери, не нужно.

Вторая половина: они **требуются по статуту для идентификации в документах коммерческих сделок** с участием перевозчиков, брокеров и фрахт-форвардеров. Так что «это просто для красоты в системе» тоже неправда.

Обе половины из одного и того же официального документа: Federal Register Notice 91 FR 23144 от 29 апреля 2026.

5. Пошлины не менялись. FMCSA: изменений в регистрационных сборах вместе с первым релизом не планируется. Значит, \$300 за каждый тип authority как было, так и есть. \$14 за смену названия. \$80 за петицию о восстановлении отозванной authority.

 Отдельно: в чатах пишут, что смена адреса или EIN теперь стоит \$14. Проверил по 49 CFR 360.3T: в схеме сборов нет ни PPOB, ни EIN. \$14 привязаны только к смене названия. Не закладывая эти деньги в бюджет переезда офиса, их там нет.

6. Лимиты финансовой ответственности не менялись. Ни одна цифра не сдвинулась.

Кто ты	Лимит
For-hire property, GVWR ниже 10 001 lbs	\$300 000
For-hire property, GVWR 10 001 lbs и выше	\$750 000
Household goods от 10 001 lbs	\$750 000 плюс карго \$5 000
Брокер или фрахт-форвардер	\$75 000 (BMC-84 или BMC-85)
Пассажиры, до 15 мест	\$1 500 000
Пассажиры, 16 мест и больше	\$5 000 000
Определённые опасные грузы	\$1 000 000
Взрывчатка, ядовитый газ, радиоактивные	\$5 000 000

Формы те же: BMC-91, BMC-91X, BMC-82. Эндорсменты те же: MCS-90 для полисов, MCS-82 для бондов, по 49 CFR 387.15.

Твой страховой брокер не должен звонить тебе с новостью «лимиты подняли, доплачивай». Если позвонил, попроси показать источник.

7. ВОС-3 как был, так и есть. Part 366 действует. Филлинг разовый, ежегодного продления нет и не появилось. Federal Register прямо говорит: вторая фаза Motus не включает изменений в процесс подачи формы ВОС-3. Изменился прилавок, за которым её принимают, а не сама форма и не правило.

8. Safety Registration не ввели. Отдельное требование из закона MAP-21 2012 года. Его ждали годами. С первым релизом оно не введено.

9. Бумажные формы принимают. OP-1, OP-1(P), OP-1(FF), MCS-150, MCS-150B, MCS-150C, ВОС-3 и остальные продолжают приниматься до отдельного нормативного изменения. Более того, FMCSA заявила, что не будет штрафовать тех, кто использовал Motus вместо предписанной регулированием бумажной формы.

Только имей в виду: минимум восемь рабочих дней на один только первичный разбор бумаги, до всех дополнительных проверок. Это не срок выдачи authority, это срок «мы посмотрели на конверт».

Если подаёшь на бумаге, заполни данные кредитной карты внизу формы. Чеки и мани-ордеры FMCSA не принимает с 30 сентября 2025 года, по любым транзакциям.

10. Твоя история в L&I цела. FMCSA: существующие записи L&I и FMCSA Portal остаются доступны для просмотра и верификации. Их формулировка про суть перехода: речь о том, чтобы улучшить место, где ты работаешь, а не уничтожить твои исторические записи.

11. SAFER работает как работал. Не тронут. Никакого баннера про Motus. Company Snapshot по DOT-номеру, по MC-номеру или по названию компании. Бесплатно. Проверено 8 августа 2026.

Больше того: кнопка «USDOT Status» на главной странице регистрации FMCSA до сих пор ведёт именно в SAFER.

12. L&I остаётся авторитетным источником по operating authority. Это самый важный пункт для тех, кто работает с брокерами. FMCSA подтвердила это алертом от 29 июня 2026, уже после запуска Motus. Если Motus и L&I показывают разное, юридическую проверку authority делают по L&I.

13. Обязанность проходить biennial update не отменили. С 1 июня 2026 FMCSA временно приостановила инактивацию USDOT за непройденное двухгодичное обновление. Читай внимательно: приостановлено **наказание**, а не обязанность. Дата окончания приостановки на 8 августа 2026 не объявлена.

2.2 Три сценария. Найди себя

Идеально. Ты действующий перевозчик, страховка в порядке, biennial сдан вовремя, никаких заявок в процессе. Ты заходишь в Motus, видишь непонятный экран, где будто бы нечего нажимать, и растерянно смотришь на него минуту. Потом закрываешь.

Так и надо. Тебе действительно нечего там делать. Это не поломка, это отсутствие задачи.

Одна женщина из Калифорнии, один трак, тяжеловесы, зашла в первую неделю и рассказала отраслевой прессе: «нет никаких опций кроме как выйти, так что немного сбивает с толку». А потом выяснилось, что она заранее сделала всё, что FMCSA

рекомендовала до перехода, и делать ей просто нечего. «Я, видимо, что-то сделала правильно», добавила она со смешком.

Половина драмы вокруг Motus это драма непонимания интерфейса, а не потери данных.

Нормально. У тебя есть незакрытая задача: истекает страховой фидинг, надо сдать biennial, нужно поменять адрес. Ты идёшь в систему, часть шагов проходит, часть висит. Ты нервничаешь, но твои базовые данные при этом целы. Ты в очереди, а не в яме.

Провал. У тебя горит: заявка на новую authority, реактивация, срочный фидинг. Здесь задержка стоит денег, потому что платёж за трак, депозит по страховке и пермиты начинаются немедленно, независимо от того, идёт ли выручка. Это не выдумка, так сформулировал один практик в отраслевой дискуссии, и точнее не скажешь.

Про эти случаи будут отдельные главы. Здесь я только хочу, чтобы ты понял: даже в третьем сценарии у тебя не отняли номер. У тебя отняли скорость.

2.3 Что делать, если страшно

Не надо ничего делать в панике. Серьёзно.

Отраслевые консультанты, которые весной и летом 2026 вели клиентов через переход, сформулировали правило проще всех: если нет срочной нужды (истекающий страховой фидинг или обязательное обновление), не заходи в систему, пока она не стабилизируется. Попытка сделать в Motus что-то несрочное сейчас с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом.

Это : рекомендация практиков, не норма FMCSA. Но и сам администратор FMCSA Дерек Баррс в рассылке 28 мая 2026

советовал тем, кому не горит, просто подождать со входом ближайшие недели, пока схлынет первая волна.

Когда два очень разных источника советуют одно и то же, к этому стоит прислушаться.

● **Трек А, владелец.** Твоя задача на эту неделю: убедиться, что данные на месте. Ничего не менять. Открыть SAFER, посмотреть, распечатать, положить в папку.

● **Трек Б, наёмный сейфти.** Твоя задача: то же самое, но по всему парку компаний, которые ты ведёшь, и с датой на распечатке. Когда через месяц владелец спросит «а что там было в августе», у тебя будет ответ на бумаге.

2.4 Было / стало

Было: одна привычная картинка. Ты открываешь SAFER, видишь снимок компании, и этого достаточно для большинства разговоров.

Стало: три контура вместо одного. SAFER показывает публичный снимок безопасности. L&I показывает юридически авторитетную запись об authority. Motus это новое место подачи и новый публичный поиск.

Проблема лета 2026 не в том, что что-то исчезло. Проблема в том, что три контура иногда показывают разное, и человек, привыкший к одной картинке, теряется.

Есть публичный случай со скриншотом: у перевозчика в Motus статус «active», а причина активного статуса указана «revoked». В старой L&I тот же перевозчик значился inactive. Это , отраслевая пресса, июнь 2026. Отдельного официального алерта по расхождению данных между системами FMCSA не публиковала. Мы к этому вернёмся в главе про карту новой местности.

Пока запомни рабочее правило: расходятся Motus и L&I, для юридической проверки authority смотрят L&I.

2.5 Упражнение. Открой SAFER и найди себя

Это займёт три минуты. Сделай прямо сейчас, до рейса, не откладывая.

1. Открой safer.fmcsa.dot.gov/CompanySnapshot.aspx.
Бесплатно, регистрация не нужна, Login.gov не нужен, PIN не нужен.
2. Введи свой USDOT-номер. Если не помнишь наизусть, ищи по названию компании.
3. Посмотри на четыре вещи: номер, юридическое название, адрес, статус.
4. Сделай скриншот или распечатай. Поставь на нём сегодняшнюю дату рукой.
5. Убери в ту же папку, где лежат Articles of Incorporation и письмо IRS с EIN.

 **Я справился, если...** - Мой USDOT-номер в SAFER такой же, каким был до 14 мая 2026. - Название компании написано так же, как в моих учредительных документах. - У меня есть распечатка или скриншот с датой. - Я не пытался ничего изменить в процессе.

Если номер на месте, ты в порядке. Всё остальное это вопрос очереди, времени и нервов, но не вопрос существования твоего бизнеса.

Если номер не находится или данные выглядят чужими, не паникуй в шесть утра. Такие случаи разбираются в главе про claim, там есть точный порядок действий и точный список документов для тикета. До этой главы ещё дойдём.

💰 Отдельно и честно. Всё, что описано в этой главе, ты можешь сделать сам за пятнадцать минут и ноль долларов. SAFER бесплатный, распечатка бесплатная, папка у тебя уже есть. Делегировать тут нечего, и я не буду делать вид, что есть. Разговор о том, где помощь реально экономит время и деньги, пойдёт в главах про филинги и про подачу authority, где цена ошибки измеряется неделями простоя.

★ Главное за главу

- Твой USDOT-номер, твой docket и твоя история никуда не делись. Перерегистрация не требуется. Дата среза: 8 августа 2026.
- MC-номера не отменены. Отмена только предложена и пойдёт через NPRM с публичным комментарием.
- Суффиксы на трак не клеить, но в документах коммерческих сделок они требуются по статуту. Обе половины правды одинаково важны.
- Пошлины прежние (\$300 за каждый тип authority), лимиты финответственности прежние (\$750 000 для for-hire от 10 001 lbs, \$75 000 для брокера), VOC-3 прежний.
- Бумажные формы продолжают приниматься. Оплата только картой, чеки не принимают с 30 сентября 2025.
- SAFER не трогали. L&I остаётся авторитетным источником по operating authority: это подтверждено FMCSA уже после запуска Motus, 29 июня 2026.
- Инактивация за непройденный biennial приостановлена с 1 июня 2026, дата окончания не объявлена. Приостановлено наказание, а не обязанность.
- Если не горит, не лезь в систему. Так советуют и практики, и сам администратор FMCSA.
- Твоё действие после этой главы одно: открыть SAFER, найти себя, распечатать, положить в папку.

Глава 3. Карта новой местности: SAFER, L&I, Portal, Motus

Дата среза: 8 августа 2026 года.

Начну с того, что снимет напряжение прямо сейчас, до всяких объяснений.

Ты не потерял свои данные. Твоя история никуда не делась. Если тебе сказали, что SAFER больше не работает и теперь всё в Motus, вот короткий ответ: SAFER работает. Я проверил его 8 августа 2026 года. Company Snapshot открывается, ищет по DOT-номеру, по MC-номеру, по названию компании, бесплатно, как и десять лет назад. Никакого баннера про Motus там нет. Никто его не выключал и не собирался.

Теперь можно спокойно разбираться.

3.1 Почему у тебя каша в голове (и это не твоя вина)

Раньше картина мира была простая. Была одна дверь, куда ты подавал документы, и было одно окно, куда ты смотрел, чтобы проверить себя или чужого перевозчика.

Теперь дверей и окон четыре, и они показывают разное.

Это и есть настоящая суть перехода. Не «одну систему заменили другой», а «одна привычная картинка расщепилась на несколько параллельных». И пока они между собой не договорились, ты видишь разные ответы на один и тот же вопрос.

Вот честная карта. Разберём по строчкам.

Система	Что показывает	Чего НЕ показывает	Статус на 08.08.2026
SAFER (safer.fmcsa.dot.gov)	Публичный снимок компании: DOT, MC, адрес, парк, инспекции, аварии, статус	Юридические тонкости твоей authority, детали филингов	Не тронут. Работает как работал
L&I (li-public.fmcsa.dot.gov)	Записи об operating authority и страховых филингах, история	Подать через него больше ничего нельзя	Просмотр жив. Подача выключена 14.05.2026
FMCSA Portal	Старые записи, доступ к части сервисов агентства	Раздел Registration Options выключен навсегда	Работает. FMCSA заявила, что в будущем портал планируют убрать
Motus (motus.dot.gov)	Твой кабинет: подача, обновления, статусы с причиной, письма на email	Пока не умеет искать твои письма внутри системы	Запущен 19 мая 2026. Официально: «recovery and stabilization efforts continue» (22.06.2026)

Всё в этой таблице: официальные документы FMCSA. Не чей-то пересказ.

 **Пауза.** Если ты сейчас подумал «блин, я думал это одно и то же»: ты не один. Я разговаривал с людьми, которые в отрасли по пятнадцать лет и до мая 2026 года искренне считали, что SAFER и L&I это одна система с двумя вкладками.

Раньше можно было так считать, потому что разницы не было видно. Сейчас разница видна, и она стоит денег.

3.2 Что Motus заменил на самом деле

Motus заменил не SAFER.

Motus заменил **прилавок**, а не витрину.

Смотри, что конкретно выключили 14 мая 2026 года в 20:00 по восточному времени. FMCSA написала об этом заранее и дословно:

- **URS** (Unified Registration System, единая система регистрации): «will be permanently offline». Навсегда. Подать новую заявку через неё нельзя.
- **Registration Options в FMCSA Portal**: «will be permanently disabled». Тоже навсегда. Обновление бизнес-информации теперь только в Motus.
- **Подача филингов через L&I**: баннер на самом сайте L&I говорит, что вся регистрационная функциональность «permanently retired». Страховая или ВОС-3 филер больше не подаёт туда.

А теперь что **не** выключили:

- Сам FMCSA Portal. FMCSA написала: «While the FMCSA Portal will be operational upon Motus launch». Он живой. Долгосрочная цель агентства: «eventually eliminate the FMCSA Portal», то есть когда-нибудь убрать. Когда-нибудь, не сейчас.
- Записи L&I и записи Portal. Дословно: «Existing L&I and FMCSA Portal records will remain available for viewing and verification». Твоя история цела.
- SAFER. Вообще ни строчки про него в контексте перехода.

 **Было / стало.** Было: ты заходил в URS или в Portal, подавал, потом смотрел результат в SAFER или в L&I. Стало: ты

подаёшь в Motus, а смотришь по-прежнему в SAFER и в L&I. Две из четырёх систем поменяли роль, две остались на месте.

Кстати, деталь, которая многих сбивает. На главной странице регистрации FMCSA до сих пор висит кнопка «USDOT Status», и ведёт она именно в SAFER. Агентство само отправляет тебя туда за статусом. Рядом там же висит кнопка «USDOT PIN», хотя PIN для доступа больше не нужен: вход теперь через Login.gov с двухфакторной аутентификацией. Такие мелочи не значат, что ты чего-то не понимаешь. Они значат, что сайт не успели дочистить.

3.3 Кто главный, когда системы спорят

Вот это самая дорогая часть главы. Читай медленно.

Бывает так, что Motus показывает одно, L&I другое, а SAFER третье. Это не редкость, это документированная реальность лета 2026 года.

Публичный кейс, который разбирала отраслевая пресса 10 июня 2026 года: у перевозчика Bub and Son в Motus стоял статус **active**, а причина этого активного статуса значилась как **revoked**. В старой L&I тот же перевозчик числился *inactive*. Скриншот есть, это не байка из телеграма.

Так кому верить?

Для юридической проверки operating authority: L&I.

Это не моё мнение и не отраслевая догадка. Сама FMCSA 29 июня 2026 года, то есть уже через полтора месяца после запуска Motus, обновила страницу Registration Alerts и в ней отправила читателя именно в L&I. Плюс изначальное обещание: записи L&I «remain available for viewing and **verification**». Слово verification там стоит не случайно.

Практический перевод на человеческий:

● **Если ты владелец.** Твоя authority считается такой, какой её показывает L&I. Если в Motus у тебя красиво, а в L&I пусто или revoked, то для брокера, для страховой и для инспектора ты в положении L&I, а не в положении Motus. Ориентируйся на худшую из двух картин, а не на приятную.

● **Если ты наёмный сейфти.** Когда проверяешь чужого перевозчика (подрядчика, партнёра, того, кому передаёшь груз), смотри в обе системы и фиксируй скриншоты обеих с датой. Расхождение это не твоя ошибка и не ошибка перевозчика, это состояние государственных баз в 2026 году. Но доказывать это придётся тебе, а значит нужны скриншоты.

Почему это стало вопросом на миллионы, а не вопросом аккуратности: 14 мая 2026 года Верховный суд США единогласно, девять голосов против нуля, решил дело *Montgomery v. Caribe Transport II*. Смысл решения: федеральный закон FAAAA не защищает фрахт-брокера от исков о небрежном выборе перевозчика. То есть «а вы точно проверили, кому отдали груз» стало юридически заряженным вопросом. И ровно в тот же день, вечером, в 20:00 по восточному времени, FMCSA выключила те самые системы, по которым эта проверка делалась.

24 июля 2026 года тexasские присяжные вынесли вердикт на 604 миллиона долларов по делу о смертельном ДТП 2021 года, наибольшая доля возложена на С.Н. Robinson. Это первый крупный вердикт после *Montgomery*. Важная оговорка, без которой я соврал бы: **вердикт присяжных это не окончательное присуждение**, идут послесудебные процедуры, компания заявила об апелляции. Но цифру рынок услышал.

Отраслевой комментарий по кейсу *Bub and Son* звучал примерно так: представьте брокеров, которые после свежего решения Верховного суда лихорадочно оценивают безопасность

перевозчика и видят на экране «active, причина: revoked». Дальше в оригинале стояло «Good luck, everyone».

Вот почему я так занудствую про то, какая система главная. Это перестало быть теорией.

3.4 Публичный поиск Motus: для чего он и для чего не он

У Motus есть свой публичный поиск: motus.dot.gov/public/search.

Что о нём честно сказать на 8 августа 2026 года. Это новый публичный интерфейс новой системы. Он показывает то, что лежит в Motus. Отдельного официального заявления FMCSA о том, что публичный поиск Motus заменяет собой проверку в SAFER или в L&I для юридических целей, я не нашёл. И, повторюсь, свежий алерт от 29 июня отправляет за проверкой authority именно в L&I.

Поэтому моя рекомендация простая и, наверное, скучная:

- **Быстро глянуть, что вообще происходит с компанией: SAFER**, как всегда.
- **Юридически убедиться в operating authority: L&I**.
- **Посмотреть, что видит про тебя новая система, и что она сейчас делает с твоей заявкой: Motus**.

У Motus есть одна вещь, которой не было нигде: **статус с причиной**. FMCSA пишет: сами названия статусов не менялись, но Motus добавляет конкретную причину статуса. Заявка висит в ожидании, и видно почему: ждут страховку, ждут process agent. Раньше ты смотрел в стену и гадал. Это реальное улучшение, и им стоит пользоваться.

— И тут же известный баг прямо сейчас: именно поле «причина» и выдавало те самые «active, причина revoked».

Функция полезная, но данные под ней пока едут. Читай причину как подсказку, куда копать, а не как приговор.

3.5 Почему книга всё-таки называется «От SAFER к Motus»

Раз SAFER не заменили, честный вопрос: при чём тут название?

При том, что изменилось не имя системы, а **отношение между тобой и государством**.

SAFER это зеркало снаружи. Ты подходил, смотрел на своё отражение и уходил. Ты в нём ничего не менял. Ты в нём не жил. У тебя там не было ни аккаунта, ни пароля, ни лица. SAFER просто показывал снимок, сделанный кем-то другим.

Motus это дом, в котором тебе теперь надо жить.

У тебя там аккаунт компании. У тебя там персональный профиль, привязанный к твоему Login.gov. Ты прошёл верификацию лица и документа. Ты сам приглашаешь сотрудников. Ты сам подписываешь финальные заверения. Государство теперь знает не «компанию с номером 1234567», а **тебя лично**, с твоей фотографией и с твоим почтовым ящиком.

Вот что реально изменилось. Не буквы в названии, а дистанция.

Раньше отношения были заочные: ты подал бумагу, номер жил своей жизнью, ты раз в два года про него вспоминал. Теперь отношения очные и постоянные: ты внутри, у тебя есть кабинет, и он реагирует на тебя.

Отсюда и все новые виды боли, о которых будут следующие главы. Раньше нельзя было «не попасть в свой аккаунт», потому что аккаунта не было. Раньше нельзя было провалить проверку лица. Раньше нельзя было случайно записаться не в ту роль и потерять доступ к собственному номеру. Все эти беды это плата за переезд из зеркала в дом.

И да, у этого есть плюсы, которых не было. Добровольная приостановка authority с правом восстановить её в течение года: прямо для тех, кто уходит под чужой лизинг на сезон. Доступ к аккаунту даже когда USDOT неактивен, с возможностью запросить реактивацию прямо там же. Копии самых востребованных писем агентства приходят на почту владельцу аккаунта. Загрузка документов. Проверка данных на лету.

Но сразу без розовых очков: **искать письма внутри Motus пока нельзя**. FMCSA сама пишет, что поиск писем «will be available in a future release», в будущем релизе. То есть письмо тебе придёт, а найти его потом в системе ты не сможешь. Складывай в отдельную папку в почте с первого дня.

3.6 Что делать прямо сейчас, за пятнадцать минут



Чек-лист сверки. Делается один раз, до кофе.

1. Открой safer.fmcsa.dot.gov/CompanySnapshot.aspx, найди себя по DOT-номеру. Сделай скриншот. Смотри: статус, адрес, число траков и водителей, дата последнего обновления MCS-150.
2. Открой li-public.fmcsa.dot.gov/LIVIEW/pkg_menu.prc_menu, найди себя. Скриншот. Смотри: активна ли authority, стоит ли страховой филинг, кто страховщик, какие даты.
3. Открой Motus и посмотри на свой профиль. Скриншот. Смотри: статус и, главное, **причину статуса**.
4. Положи три скриншота в одну папку и назови её сегодняшней датой.
5. Сравни. Если картина одинаковая: выдохни, закрой ноутбук, поезжай работать.



Я справился, если... у меня есть три скриншота одной и той же компании из трёх систем, с сегодняшней датой, и я могу за десять секунд сказать, совпадают они или нет.



Что делать, если страшно, потому что они не совпали.

Первое: не паникуй и не начинай ничего чинить в тот же час. Расхождение между Motus, L&I и SAFER летом 2026 года это массовое явление, а не признак того, что конкретно у тебя катастрофа. Отдельного официального алерта по расхождению данных FMCSA не публиковала, но признала общее состояние формулировкой «recovery and stabilization efforts continue» от 22 июня 2026 года.

Второе: определи, горит ли. Горит, если у тебя вот-вот истекает страховой фидинг, или ты сейчас проходишь онбординг у брокера, или у тебя на руках груз. Не горит, если ты просто заметил разницу и она тебя раздражает.

Третье, если не горит: ничего не делай. Отраслевые консультанты, которые вели клиентов через этот переход, сформулировали правило проще всех: **если нет срочной нужды, не лезь в систему, пока она не устоится**. Попытка сделать в Motus что-то несрочное сейчас с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом. Это не моя лень, это практика лета 2026 года.

Четвёртое, если горит: письменный тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. Не звонок. Тикет сильнее, и это официальная рекомендация самого администратора FMCSA. К тому же тикет не требует говорить по телефону вслух по-английски в очереди на сорок минут, что для многих из нас отдельная пытка. Один тикет, не пять. Дубли замедляют, а не ускоряют.

Контакт-центр, если всё-таки нужен голос: 1-800-832-5660. Часы на 22 июня 2026 года: с 8:00 до 23:00 по восточному времени в будни плюс суббота. В майских материалах FMCSA стояли другие часы, 8:00-20:00, и они устарели.

3.7 Три сценария, узнай себя

Идеально. Дамир, один трак, всё сделал заранее. Зашёл в Motus, увидел свой номер, статус совпадает с L&I, страховой фидинг на месте. Ему в системе просто нечего делать. Именно так это и выглядит у большинства подготовленных: пустой экран и лёгкое недоумение «а что, всё?». Да, всё. Закрывай и езжай.

Нормально. Ашот, четыре трака. В Motus зашёл, номер заклеил, но статус висит в ожидании с причиной «ждём страховку», хотя страховая говорит, что подала. Он не мечется: делает скриншоты обеих систем, пишет один тикет, продолжает работать, потому что в L&I authority активна. Через какое-то время подтягивается. Это самый частый нормальный сценарий.

Провал. Наиль заходит в Motus в панике, видит расхождение, начинает срочно «исправлять»: подаёт что-то заново, потом ещё раз, потом звонит трижды и пишет четыре тикета с разных адресов, потом просит знакомого зайти под его логином. В итоге система видит дубли, поддержка видит четыре обращения, а знакомый случайно завязывает часть доступа на свою почту. Разгребать это дольше, чем было ждать. Провал здесь почти всегда рукотворный.

Отдельно про последнее, потому что это важно и всплывёт ещё не раз: **профиль пользователя привязан к конкретному человеку**, FMCSA пишет прямо: «User profiles are unique to one person». Одна учётка Login.gov может держать несколько твоих компаний и переключаться между ними. Но сотрудник обязан завести свой Login.gov и получить приглашение. Не давай никому свой вход. Это не про безопасность вообще, это про то, что распутывать потом будешь ты.

 Честно про делегирование. Сверку из чек-листа выше делегировать нет смысла: пятнадцать минут, три вкладки, справится любой. А вот если у тебя расхождение по authority

или по страховому филингу и оно уже мешает грузиться, тут время решает деньгами, и разумно отдать переписку тому, кто ведёт такие тикеты пачками и знает, что писать. TruckerNavi это делает. Но скажу прямо: чуда никто не купит. FMCSA не публикует никакого норматива по срокам ответа на тикеты. Ни для тебя, ни для посредника. Кто обещает конкретный срок, тот обещает не от FMCSA.

★ Главное за главу

1. SAFER не заменяли и не выключали. На 8 августа 2026 года он работает как работал.
 2. Motus заменил прилавок подачи: URS выключен навсегда, Registration Options в Portal выключен навсегда, подача филингов через L&I выключена.
 3. FMCSA Portal целиком не выключен. Записи Portal и L&I доступны для просмотра и верификации.
 4. Систем теперь четыре, и они показывают разное. Это состояние баз, а не твоя ошибка.
 5. **При расхождении по operating authority авторитетна L&I.** FMCSA подтвердила это алертом от 29 июня 2026 года, уже после запуска Motus.
 6. Публичный поиск Motus годится посмотреть, что видит новая система. Юридическая проверка перевозчика: L&I. Быстрый общий снимок: SAFER.
 7. Статус с причиной это новая полезная функция Motus, но данные под ней пока едут: бывает «active, причина revoked».
 8. Название книги про смену дистанции: SAFER это зеркало снаружи, Motus это дом, где у тебя аккаунт, лицо и подпись.
 9. Три скриншота из трёх систем с датой: твоя личная страховка в любом споре.
 10. Если не горит, не лезь в систему. Если горит, один письменный тикет вместо звонков.
-

Глава 4. Первый вход: Login.gov, лицо, документ

Дата среза: 8 августа 2026.

 Пауза, прежде чем ты начнёшь.

Первый вход в Motus пугает людей сильнее, чем всё остальное в этой книге. Не потому, что он сложный. Потому что тебя первый раз в жизни просят сфотографировать своё лицо, чтобы федеральное агентство пустило тебя к твоему же номеру.

Я честно скажу: это неприятное чувство. Особенно если ты в Америке недавно и у тебя внутри до сих пор живёт привычка, что любой государственный запрос про документы это потенциальная проблема.

Но давай сразу договоримся о главном. Твой USDOT никуда не делся. Твоя история в L&I цела. Если первый вход у тебя не получится сегодня, ты ничего не потеряешь: у тебя не отберут authority за то, что ты не смог сфотографировать права с третьей попытки. Число попыток верификации не ограничено, это официальная позиция FMCSA.

Так что дыши. Разберём по шагам.

4.1 Что вообще происходит, когда тыходишь

Раньше вход был устроен просто: у тебя был USDOT PIN, ты вводил его, ты внутри. PIN больше не нужен. FMCSA пишет об этом прямо: система убирает необходимость в USDOT PIN. Вместо него: учётная запись Login.gov (единая государственная система входа) с двухфакторной аутентификацией плюс проверка личности.

Дальше важное, и это надо развести, потому что в чатах путают:

Верификация личности (identity proofing и verification) это IDEMIA. Партнёрство с апреля 2025 года. Их сеть физических точек называется Identogo, запомни это слово, оно

ещё пригодится. Они проверяют, что ты это ты: документ плюс селфи.

Бизнес-верификация это CLEAR. Партнёрство с сентября 2025 года. Они проверяют компанию: юридическое название, адрес principal place of business (основное место ведения бизнеса, дальше по тексту РРОВ), структуру владения, должностных лиц.

Это два разных процесса и два разных вендора. Когда человек говорит «меня не пропускает верификация», первый вопрос: какая именно. Лечится по-разному.

Масштаб, чтобы ты понимал, что ты не один: по оценке самого агентства, примерно 800 000 существующих регистрантов проходят проверку личности при первом входе. И около 5,5 миллиона транзакций в год, по их же оценке, требуют бизнес-верификации. Это оценка FMCSA, не факт, и агентство само её так формулирует: «по последним данным FMCSA».

4.2 Пять шагов верификации личности

FMCSA описывает процесс в пяти шагах, и вот они по смыслу:

1. Отсканировать QR-код, который показывает Motus.
2. Выбрать язык, страну и тип документа.
3. Сфотографировать документ.
4. Снять своё лицо.
5. Вернуться в Motus.

Всё. Это весь процесс, когда он работает.

Теперь то, обо что люди спотыкаются чаще всего, и это не про документ, а про железо.

Требования, которые убивают половину попыток

- **Десктоп не поддерживается.** Ни Windows, ни Mac OS, ни Linux. Это прямо написано у вендора.

- **Веб-камеры не поддерживаются.** Твой ноутбук с камерой не подойдёт, даже если камера отличная.
- Нужен **смартфон или планшет** с камерой.
- Интернет: минимум 1,5 Мбит/с, задержка не больше 500 мс, видео FullHD.
- Не работают приложения-сканеры QR, которые сначала делают предпроверку адреса сайта. Сканируй штатной камерой.
- Android: Chrome 60+, Firefox 79+, Opera 57+, Samsung Internet 9+, HuaweiBrowser 12+, Brave 110+, Edge 127+.
- iOS: Safari 15+, Chrome 120+, Firefox 129+, Opera Touch 5+, Edge 125+.

Я видел, как человек три вечера подряд бился в верификацию с ноутбука и был уверен, что дело в его документе. Дело было в ноутбуке.

 **Что делать, если страшно:** возьми телефон, встань у окна днём, включи хороший свет. Не в кабине ночью, не в тёмном офисе. Камера должна видеть лицо и текст на документе. Половина «сбоев верификации» это плохой свет и блик на пластике.

Если процесс завис или экран не реагирует: выйди и войди заново, чтобы система сгенерировала новый QR-код. Это официальный совет, не самодеятельность.

Если тебе показали код ошибки, запиши его. Формат: буквы RN и четыре цифры, например RN9820. Этот код тебе пригодится, когда будешь звонить или писать.

4.3 Документ: главный блок этой книги для нас с тобой

Читай медленно. Это тот абзац, ради которого стоило открывать главу.

Иностранный паспорт не принимается.

FMCSA пишет прямо: на сегодня принимаются документы только Соединённых Штатов, Мексики и Канады. Для Мексики только паспорта.

*Значит, паспорт России, Украины, Казахстана, Узбекистана, Армении, Грузии, Молдовы через эту проверку **не пройдёт**.*

*Пройдут: водительское удостоверение США, паспорт США, **permanent resident card (грин-карта)**, документ Канады. Территории США тоже принимаются: Гуам, Северные Марианские острова, Пуэрто-Рико, Американское Самоа, Виргинские острова США.*

Теперь прямое следствие, и я хочу, чтобы ты понял его правильно, без паники и без выдумок.

Свежий иммигрант с грин-картой проходит верификацию нормально. Человек с американскими правами проходит нормально. А вот тот, у кого пока нет ни грин-карты, ни местных прав, упирается в стену ровно на том шаге, где раньше просто вводил данные в форму.

И вот чего я делать не буду: пугать тебя тем, что вход в Motus «архитектурно закрыт» для кого-то. Я эту версию проверял. Она не подтвердилась. Официального заявления FMCSA о том, что такие люди не могут зарегистрироваться, нет. Есть конкретный список принимаемых документов и есть официальный обходной путь, о котором ниже. Всё остальное, что ты прочитаешь в телеграмме на эту тему, это чатовые страшилки.

Имя должно совпадать с документом побуквенно. FMCSA пишет: твоё имя подставится ровно так, как оно написано в твоём государственном удостоверении личности. Для нас это отдельная боль, и ты знаешь почему. Транслитерация. В правах Nyu-Dzhersi одно написание, в грин-

карте другое, в старом FMCSA Portal третье, потому что вводил его когда-то диспетчер на слух. Nikolai против Nikolay. Iurii против Yuriy. Двойные фамилии, которые в одном документе через дефис, а в другом слитно.

Проверь до того, как начнёшь

Положи рядом три вещи и сверь написание имени и фамилии буква в букву: - документ, которым будешь верифицироваться, - то, что записано в FMCSA Portal как company official, - то, на что зарегистрирован твой Login.gov.

Если расхождение есть, ты его увидишь заранее, а не в момент, когда система тебя отбросит.

4.4 Ловушка с почтой, которая объясняет половину неудач

Тут в документах самой FMCSA живёт противоречие, и я не буду делать вид, что его нет.

В инструкции по claim USDOT (это когда ты забираешь свой номер под свой аккаунт, подробно в главе 5) написано: ты должен использовать **тот же email в Login.gov**, который был указан как Company Official в FMCSA Portal.

В инструкции по первому входу написано: **не рекомендуется использовать публичный рабочий email** компании для своего защищённого профиля в Motus.

Оба совета официальные. Оба лежат в одном комплекте документов агентства. И они противоречат друг другу ровно в той ситуации, которая у нас с тобой встречается чаще всего: маленькая компания, один ящик на всё, и именно он записан в Портале.

Почему это вообще важно? Потому что технический корень всей конструкции такой: система отслеживает факт прохождения верификации **через email, привязанный к**

твоей учётной записи Login.gov. Не через человека. Не через компанию. Через почтовый ящик.

Отсюда растёт половина странных отказов. И отсюда же, к слову, растёт ловушка с ролью TSP, о которой мы будем говорить в главе 5.

 **Что делать, если страшно:** практический выбор простой. Если тебе нужно забрать существующий USDOT, приоритет у первого совета: используй тот email, который стоит в Портале как company official. Иначе система тебя просто не свяжет с твоей компанией. Совет про «не бери публичный ящик» это рекомендация по безопасности, а не техническое требование, и он адресован тем, кто заводит профиль с нуля.

И отдельно:  **владельцу.** Login.gov выдаётся человеку, а не компании. Профиль пользователя уникален для одного человека, так написано. Если у тебя три LLC (перевозка, диспетч, недвижимость), все они могут жить под одной твоей учёткой и переключаться через выбор аккаунта. Но  **сотруднику, которому ты даёшь доступ, нужен свой Login.gov.** Не давай ему свой. Не потому, что я боюсь за твою мораль, а потому, что верификация привязана к ящику, и вы вдвоём в одном ящике рано или поздно устроите себе проблему, которую будете месяц распутывать через тикеты.

4.5 Что делать, если верификация не проходит

Самое ценное знание этой главы, и его почти никто не знает.

У провала верификации есть официальный выход, и он физический.

FMCSA пишет: если у тебя проблемы с прохождением верификации личности, свяжись с контакт-центром FMCSA по номеру **1-800-832-5660**, и тебя могут **направить в специально назначенную физическую точку**, чтобы завершить процесс там.

То есть тебе не обязательно бесконечно фотографировать себя в кабине. Есть места, куда можно приехать ногами.

Что надо знать про эти точки:

- В списке FMCSA они записаны как «Identogo via <название бизнеса>». Это страховые агентства, нотариусы, почтовые центры, лаборатории, полицейские участки. Обычные места в обычных городках.
- Все работают **только в порядке живой очереди**. Записи нет. Приехал, встал, ждѐшь.
- Часы работы FMCSA не публикует. По часам отсылает на горячую линию вендора: **1-833-832-5530**.
- Заявленный срок ответа на тикет по вопросам верификации личности: **2 рабочих дня**.

Что взять с собой или иметь под рукой при звонке

- email твоего Login.gov,
- Application ID, если он у тебя появился,
- коды ошибок формата RN####, которые ты видел,
- сам документ, которым верифицируешься.

Теперь про звонок против письма. Контакт-центр работает с 8:00 до 23:00 по восточному времени в будни плюс субботы (это по состоянию на 22 июня 2026, в майских материалах агентства ещё стояли старые часы 8:00-20:00). Но живой английский в очереди на сорок минут это отдельное испытание, и я не буду делать вид, что оно для нас лёгкое.

Поэтому: **письменный тикет сильнее звонка**. ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. Это не мой лайфхак, это то, что рекомендовал сам администратор FMCSA в рассылке от 28 мая 2026 года тем, кто висит в очереди. Плюс тикет не требует говорить вслух, а на письмо можно потратить столько времени, сколько нужно, и перечитать перед отправкой.

Только не плоди дубли. Один тикет по одной проблеме. Несколько тикетов по одному вопросу не ускоряют, а замедляют.

4.6 Три сценария, узнай себя

Идеально. Ильдар, владелец двух траков, вечером берёт телефон, входит в Login.gov, сканирует QR, фотографирует свои нью-джерсийские права, снимает лицо, возвращается в Motus. Восемь минут. Дальше он просто не понимает, что делать на экране, потому что делать ему нечего: всё уже готово. Это, кстати, самый частый сценарий из тех, что описывала отраслевая пресса в первые недели. Половина драмы вокруг Motus это драма непонимания интерфейса, а не отказа системы.

Нормально. Самвел пробует с ноутбука, ничего не выходит. Читает эту главу, берёт телефон. С телефона документ не распознаётся с первого раза: блик. Выходит, заходит заново, получает новый QR, снимает у окна. Проходит со второй попытки. Потратил вечер, не потратил денег.

Провал. Аслан в стране полтора года, грин-карты пока нет, местных прав тоже нет. Российский паспорт система не принимает, и не примет. Он звонит на 1-800-832-5660, объясняет ситуацию, его направляют в точку Identogo в соседнем городке. Приезжает в живую очередь, проходит там. Это не быстро и не приятно. Но это существующий официальный путь, а не тупик.

Типичный сценарий, все три собирательные. Но узнаёшь ведь.

4.7 Данные: что говорят и что подписано

Тут я обязан быть честным, потому что тебя просят сдать биометрию, и ты имеешь право знать, как это описано в бумагах.

В FAQ агентства написано: FMCSA и её вендор **не будут хранить**, передавать или продавать информацию клиента.

В Terms & Conditions на верификацию личности, датированных 11 июня 2025 года, написано другое: IDEMIA управляет твоими данными в соответствии со своей политикой конфиденциальности, которая включает **сбор, обработку и хранение персональных и биометрических данных**.

Два официальных текста. Разное содержание. На 8 августа 2026 года расхождение не устранено, официального разъяснения нет. Я не выбираю сторону и не говорю тебе, кому верить: я показываю тебе, что оба текста существуют.

И второе, что стоит знать до того, как жать «согласен». Те же Terms & Conditions заранее снимают с агентства ответственность: FMCSA не несёт ответственности за прямые, косвенные, побочные, специальные, последующие или штрафные убытки, возникшие из любых **сбоев, задержек или проблем в процессе верификации личности**, независимо от того, вызваны они техническими ошибками, ошибкой пользователя или любым другим фактором вне контроля FMCSA.

Прочитай эту формулировку ещё раз и запомни дату: 11 июня 2025 года. Она подписана за одиннадцать месяцев до запуска.

Практический вывод из этого один, и он не про эмоции. Не планируй бизнес так, будто верификация точно пройдёт в нужный тебе день. Если у тебя истекает страховой фидинг или горит срок, начинай вход заранее, а не накануне.

4.8 Порядок действий, если ты открыл эту главу в шесть утра



Чек-лист первого входа

1. Взять телефон. Не ноутбук.

2. Проверить, что документ из принимаемого списка: права США, паспорт США, грин-карта, документ Канады, паспорт Мексики.
3. Сверить написание имени в документе, в Портале и в Login.gov.
4. Завести или проверить Login.gov на тот email, который стоит company official в FMCSA Portal.
5. Войти в motus.dot.gov, дойти до QR-кода.
6. Сканировать штатной камерой, при хорошем свете.
7. Документ, лицо, возврат в Motus.
8. Не получилось: выйти, войти, новый QR. Записать код RN####.
9. Не получилось второй раз: тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket или звонок 1-800-832-5660 с просьбой направить в физическую точку.
0. Не гнать. Если не горит, можно не сегодня.

Я справился, если...

- Я вошёл в Motus под своим Login.gov с двухфакторной аутентификацией.
- Верификация личности отмечена как пройденная.
- Я записал, на какой email завязан мой профиль, и понимаю, что именно к нему привязана отметка о верификации.
- У меня сохранены коды ошибок и номер тикета, если что-то шло не так.

 Где разумнее делегировать. Честно: сам вход делегировать нельзя. Владелец обязан пройти верификацию личности лично, и это не вопрос сервиса, это конструкция системы (подробно в главе 11). Что действительно имеет смысл отдать: подготовку до входа. Сверку написания имён по документам, приведение в порядок того, что записано в старом Портале, и разбор ситуации, когда документа из принимаемого списка у

тебя пока нет. Это та часть, где чужой опыт экономит недели, а не деньги.

4.9 Чего в этой главе нет

Я не описываю названия кнопок и экранов, которых не видел в официальных документах. В Motus интерфейс менялся, и книга, описывающая несуществующую кнопку, вредна.

Я не даю тебе сроков «через сколько пройдет верификация». Официального SLA на ответ по тикетам FMCSA не публикует вообще. Все цифры вроде «25-35 дней», которые ты встретишь в блогах, взяты не из .gov.

И я не утверждаю, что к августу всё починили. Последнее слово агентства на эту тему датировано 22 июня 2026 года и звучит так: работа по восстановлению и стабилизации продолжается. Заявления «проблемы Motus устранены» FMCSA не публиковала.

★ Главное за главу

1. Вход это Login.gov плюс двухфакторка. PIN больше не нужен.
2. Верификация личности это IDEMIA, бизнес-верификация это CLEAR. Два разных процесса, ломаются по-разному.
3. Только телефон или планшет. Десктоп и веб-камера не поддерживаются, это официально.
4. Иностраный паспорт не принимается: только США, Мексика (только паспорт), Канада. Грин-карта проходит.
5. Имя должно совпадать с документом побуквенно. Транслитерация это наша отдельная зона риска, сверь заранее.
6. Отметка о верификации привязана к email в Login.gov, а не к человеку и не к компании. Отсюда половина отказов.
7. Совет «взять тот же email, что в Портале» и совет «не брать публичный ящик» противоречат друг другу. Для claim

существующего номера побеждает первый.

8. При провале есть официальный выход: 1-800-832-5660 и направление в физическую точку Identogo, живая очередь. Часы уточнять по 1-833-832-5530.
 9. Тикет сильнее звонка. Один тикет на одну проблему, дубли не ускоряют.
 10. FAQ говорит «не храним», Terms & Conditions от 11 июня 2025 говорят про сбор, обработку и хранение биометрии. Расхождение не устранено на 8 августа 2026.
 11. Ответственность за сбои верификации агентство с себя сняло заранее. Не назначай критичные сроки на день первого входа.
 12. Число попыток не ограничено. Не получилось сегодня: не катастрофа.
-

Глава 5. Claim: как забрать свой USDOT

Дата среза: 8 августа 2026.

 Начну с того, ради чего эту главу вообще стоит открывать в шесть утра.

Твой USDOT-номер никуда не делся. Он не отозван, не аннулирован, не «сброшен». Он лежит в базе FMCSA ровно там же, где лежал в апреле. Claim (по-английски «заявить права», «затребовать») это не перерегистрация и не подача заявки заново. Это техническая процедура: ты доказываешь новой системе, что вот этот номер твой, и после этого номер появляется в твоём кабинете.

Всё. Никакого нового USDOT, никаких новых пошлин за claim, никакой потери authority. Если тебе в чате сказали, что «надо заново регистрироваться в Motus», это байка из телеграма.

Теперь по делу.

5.1 Что делать прямо сейчас

Один абзац, если больше ничего не успеваешь прочитать.

Заходишь на motus.dot.gov через [Login.gov](https://login.gov). Проходишь верификацию личности с телефона (не с ноутбука, глава 4). Ищешь в кабинете функцию привязки USDOT-номера. Вводишь свой номер, подтверждаешь, что компания твоя, подписываешь две сертификации. Между ними система держит тебя в состоянии Pending Certification: это нормально, это не ошибка. Если номер не находится или кнопка привязки серая, не звони первым делом. Пиши тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket и приложи документы, список которых я дам ниже.

И самое главное правило августа 2026, его сформулировали отраслевые консультанты, ведущие клиентов через переход: **если у тебя ничего не горит, не лезь в систему прямо сейчас**. Нет истекающего страхового филинга, нет обязательного обновления, нет заявки в работе: подожди. Попытка сделать в Motus что-то несрочное сегодня с большей вероятностью кончится тикетом и звонком в поддержку, чем результатом. Это индустриальная рекомендация, не официальная позиция FMCSA, но она мне кажется честной.

5.2 Почему claim вообще понадобился

В старом FMCSA Portal доступ держался на USDOT PIN: бумажке с кодом, которая приходила почтой и которую половина отрасли теряла. Motus от PIN отказался, FMCSA пишет об этом прямо: «removing the need for USDOT PINs». Вместо PIN теперь [Login.gov](https://login.gov) с двухфакторной аутентификацией плюс проверка твоей личности через вендора.

Из этого следует важная вещь, которую надо понять один раз и запомнить навсегда.

Отметка «этот человек верифицирован» привязана не к тебе и не к твоей компании, а к почтовому ящику.

Официальный текст условий использования говорит именно так: система отслеживает прохождение верификации через email, связанный с учётными данными Login.gov. Профиль пользователя уникален для одного человека, а аккаунт выдаётся на уровне компании: первый сотрудник твоей компании, который зарегистрировался, автоматически становится главным держателем аккаунта.

Отсюда растут почти все истории «у меня ничего не работает». Не из злого умысла системы, а из того, что человек зашёл не с того ящика.

 Здесь же лежит противоречие внутри самих официальных материалов FMCSA, и я обязан о нём сказать, потому что оно ломает людям claim. Инструкция по привязке USDOT говорит: используй **тот же** email Login.gov, которым ты был Company Official в старом FMCSA Portal. Инструкция по первому входу говорит: **не рекомендуется** использовать публичный рабочий email компании для защищённого профиля в Motus. У мелких русскоязычных компаний, где на всё один ящик вида info@ или имя владельца на gmail, эти два совета исключают друг друга. Официального разъяснения нет на 8 августа 2026.

Мой практический выбор, и это моё мнение, а не позиция агентства: для claim побеждает первый совет. Заходи тем ящиком, который стоял Company Official в Портале. Иначе система тебя просто не свяжет с записью. Приватность отдельного ящика решаешь потом, когда номер уже у тебя в кабинете.

5.3 Восемь шагов и две сертификации

 Что делать, если страшно: распечатай этот раздел и держи рядом с экраном.

Я специально описываю шаги по смыслу, а не по названиям кнопок. Интерфейс Motus продолжает меняться, FMCSA сама признала 22 июня 2026, что «recovery and stabilization efforts continue», то есть система в режиме восстановления. Названия элементов, которые я не видел дословно в официальных материалах, я выдумывать не буду.

Смысловая последовательность выглядит так.

Шаг 1. Войти в Motus через Login.gov. Тем ящиком, о котором мы только что говорили.

Шаг 2. Пройти верификацию личности, если ты её ещё не проходил. Со смартфона или планшета. Десктоп не поддерживается, вебкамера не поддерживается, это официальные технические требования.

Шаг 3. Найти в кабинете функцию привязки номера. В официальном алерте FMCSA она названа дословно: «Link a USDOT Number». Это единственное название, которое я могу процитировать с уверенностью.

Шаг 4. Ввести свой USDOT-номер.

Шаг 5. Дождаться, пока система найдёт запись и покажет данные компании. Здесь у части людей всплывающее окно не появляется, об этом ниже отдельно.

Шаг 6. Подтвердить, что ты имеешь право действовать от имени этой компании. Это **первая сертификация**: юридическое заявление, а не формальная галочка.

Шаг 7. Проверить и при необходимости подтвердить сведения о компании. Между шестым и восьмым шагом заявка живёт в состоянии **Pending Certification**.

Шаг 8. Подписать **вторую сертификацию** и завершить привязку. После этого номер появляется в твоём аккаунте.

Две сертификации это не бюрократическая избыточность. Первая говорит «я тот, за кого себя выдаю, и я имею отношение к этой компании». Вторая говорит «данные, которые я вижу и подтверждаю, верны». Ты подписываешься под обеими. Если данные в записи неверны (старый адрес, старое количество траков, старая фамилия), не подписывай вторую вслепую с мыслью «потом исправлю». Потом исправлять в Motus сейчас дольше, чем кажется.

5.4 Pending Certification: не паникуй, это состояние, а не поломка

Между двумя подписями заявка висит. Экран может выглядеть как тушканчик: ничего не мигает, ничего не просит, кнопок нет.

Именно на этом месте сдаётся больше всего людей.

Возьми историю Тори Велез из Калифорнии, один трак, тяжеловесы (это публичный кейс из отраслевой прессы, не мой клиент). Она зашла в Motus в первую неделю и увидела экран, где, по её словам, не было никаких опций кроме как выйти, и это сбивало с толку. Позже выяснилось, что она заранее сделала всё, что FMCSA рекомендовала сделать до перехода. И делать ей было просто нечего. «Я, видимо, что-то сделала правильно», сказала она со смешком.

 Было: непонятный экран равно катастрофа, звоним, пишем, паникуем. Стало: непонятный экран чаще всего равно «всё в порядке, ждём».

Половина драмы вокруг Motus это драма непонимания интерфейса. Не поломка. Не потеря authority. Просто система не объясняет, что она сейчас делает.

Практическое правило: увидел Pending Certification, вышел, зашёл через несколько часов. Если состояние не двинулось за сутки-двое и вторая сертификация не предлагается, тогда тикет.

5.5 Твоего номера нет в списке

Спокойно. Перебери причины по порядку, они дешевле тикета.

Причина первая, самая частая: не тот email. Ты зашёл личным ящиком, а Company Official в старом Портале был другой. Проверь, каким адресом ты пользовался там.

Причина вторая: у тебя несколько компаний. Одна учётка Login.gov может держать несколько компаний, переключение идёт через боковую панель и функцию выбора аккаунта (в официальном job aid это Side Panel, иконка шестерёнки, «Select Account»). Ты можешь смотреть не в тот аккаунт.

Причина третья: имя не совпадает с документом. FMCSA пишет, что твоё имя подставляется **ровно так, как оно написано в государственном удостоверении личности**. Для нас это отдельная зона боли: транслитерация. В правах Iurii, в грин-карте Yuriy, в старом Портале Yury. Три разных человека с точки зрения машины.

Причина четвёртая, о которой почти никто не думает: ты зарегистрировался как supporting company. Об этом ниже, это ловушка TSP.

Причина пятая: система просто тормозит. С недели запуска по 9 июня 2026, по подсчётам стороннего вендора данных Central Analysis Bureau (дочерняя структура издателя Overdrive, атрибуцию даю честно), было выдано 12 711 новых DOT-номеров и 4 337 новых carrier authorities. Их же продуктовый директор сказал прямо: «We're seeing FMCSA make changes to the data daily. So we know it's a work in progress». Данные меняются ежедневно. То, чего нет сегодня утром, может появиться завтра.

5.6 Всплывающее окно не появилось

Прозаично, но это половина обращений в поддержку по любой государственной системе.

Проверь блокировщик всплывающих окон в браузере. Проверь расширения. Попробуй другой браузер из официально поддерживаемых. Для верификации личности FMCSA перечисляет поддерживаемые версии поимённо: на Android это Chrome 60+, Firefox 79+, Opera 57+, Samsung Internet 9+, HuaweiBrowser 12+, Brave 110+, Edge 127+; на iOS это Safari 15+, Chrome 120+, Firefox 129+, Opera Touch 5+, Edge 125+. Отдельно указано, что не поддерживаются приложения для сканирования QR-кодов, которые делают предварительную проверку адреса сайта.

Если завис QR-код на верификации: число попыток не ограничено, но может понадобиться новый код. Выйди и войди заново. Если система выдала код ошибки, он выглядит как две буквы RN и четыре цифры (в официальном документе пример RN9820). Запиши его. Это единственная вещь, которая реально ускоряет разбор тикета.

5.7 Ловушка TSP: как в неё попадают и как из неё выходить

☞ Известный баг Motus прямо сейчас.

Это **первый пункт в официальных Registration Alerts FMCSA**, обновлённых 29 июня 2026. Из всех проблем перехода агентство официально признало ровно две, и это одна из них. Второе признание касается приостановки инактивации за biennial update, о ней в главе 7.

Как в неё попадают. В Motus есть два разных мира. Регистранты (перевозчики, брокеры, фрахт-форвардеры, IEP, cargo tank facilities) и supporting companies (BOC-3 blanket-компании, страховые и финансовые филеры, и

Transportation Service Providers, то есть сервис-провайдеры). При первой регистрации человек видит выбор роли, не вчитывается, узнаёт слово «transportation» и выбирает TSP. Логика русскоязычного владельца понятна: «я же перевозчик, я transportation».

А система записывает его в посредники. И дальше он навсегда не может привязать свой собственный USDOT, потому что аккаунт TSP и аккаунт регистранта это разные сущности.

Типичный сценарий, собирательный. Эльдар, четыре трака в Нью-Джерси, регистрируется в первую неделю июня. Роль выбирает за пять секунд. Через два дня видит, что номера в кабинете нет, идёт по кругу «выйти, войти, проверить почту», теряет неделю и уверенность в себе. Проблема не в нём. Проблема в том, что интерфейс дал ему выбрать роль до того, как объяснил, что роли значат.

Как выходить. FMCSA описала процедуру официально и по шагам:

1. Зайти на motus.dot.gov.
2. Открыть страницу своего TSP-аккаунта.
3. Нажать иконку шестерёнки справа.
4. Выбрать «Close Account».
5. Подтвердить закрытие.

 Три вещи, которые надо знать до того, как нажмёшь.

Первое: закрытие безвозвратно. Официальный текст говорит об этом прямо. Обратно этот аккаунт не открыть.

Второе: если ты действительно работаешь сервис-провайдером (диспетчерская, компания по оформлению документов), не закрывай аккаунт бездумно. Тебе нужны оба контура, и об этом отдельная глава книги.

Третье, и это признание, которого от госоргана обычно не дождёшься: FMCSA сама пишет, что после закрытия аккаунта кнопка «Link a USDOT Number» может остаться неактивной. То есть агентство опубликовало инструкцию и рядом честно сказало, что она может не сработать. Я это ценю больше, чем любой пресс-релиз.

5.8 Кнопка серая: тикет и точный список документов

Если после закрытия TSP-аккаунта привязка недоступна, официальный путь один: тикет на **ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket**.

Что вложить, по официальному тексту алерта:

- USDOT-номер;
- имя должностного лица компании (company official);
- адрес Login.gov этого человека;
- доказательство владения компанией: **письмо IRS, articles of incorporation (учредительные документы), либо иное подтверждение регистрации в штате или муниципалитете.**

От себя добавлю то, что стоит приложить всегда: коды ошибок формата RN####, дату и время попытки, скриншот экрана. И пиши по-английски. Коротко, по фактам, без эмоций.

Тикет сильнее звонка. Это не моя выдумка: письменное обращение вместо звонка рекомендовал сам администратор FMCSA Дерек Баррс в рассылке стейкхолдерам 28 мая 2026 (цифры и цитаты из этой рассылки известны по отраслевой прессе, первоисточник публично не выложен). В то утро ожидание на линии составляло около сорока минут, а 21 мая, по отраслевым сообщениям, превышало час.

И второе правило: **не плоди дубли**. Три тикета по одному вопросу не ускоряют, а замедляют разбор, потому что каждый идёт своей очередью.

Телефон контакт-центра существует и работает: **1-800-832-5660**, часы расширены до 8:00-23:00 по восточному времени в будни плюс суббота (по официальному обновлению страницы от 22 июня 2026; в майских материалах ещё стояли старые часы 8:00-20:00). Отдельно: **если не проходит верификация личности, официальный путь как раз через телефон**. FMCSA пишет, что при проблемах с верификацией можно позвонить, и тебя **могут направить в физическую точку**, где процедуру пройдут вживую. Сеть точек работает только в живой очереди, часы FMCSA не публикует и отправляет к горячей линии вендора **1-833-832-5530**.

Официального SLA на ответ по тикету FMCSA не публикует вообще. Никакого. Все цифры вида «25-35 дней» или «5-7 недель», которые ты встретишь в блогах, взяты из коммерческих источников, а не из .gov. Восемь рабочих дней, которые иногда цитируют, это срок первичного разбора **бумажной формы**, к тикетам он отношения не имеет.

5.9 Кейс, который стоит помнить

Дэйв Рик, Висконсин (публичный кейс из отраслевой прессы, не .gov). Попытался заклеить свой USDOT, которому 24 года. Motus выдал компании **совершенно новый DOT-номер**. Дальше пошли растерянные звонки от страховщиков и сервис-провайдеров, которые увидели у знакомой компании незнакомый номер.

Вывод не в том, чтобы бояться. Вывод практический: **после успешного claim открой SAFER и посмотри на себя чужими глазами**. safer.fmcsa.dot.gov, Company Snapshot, бесплатно, без регистрации. SAFER Motus не заменял и не отключал, он работает как работал. Проверь, что номер тот,

название то, адрес тот. Три минуты сейчас против месяца объяснений потом.

5.10 Три сценария, узнай себя

Идеально. Ты заходил в Motus один раз, роль выбрал правильно, email совпал с Порталом, верификация прошла с телефона за пять минут, обе сертификации подписал, номер в кабинете. Времени потрачено: полчаса.

Нормально. Что-то не сошлось: имя написано иначе, окно не всплыло, состояние висело сутки. Ты перебрал причины, поменял браузер, зашёл другим ящиком, дождался. Времени потрачено: несколько заходов за неделю. Это большинство людей.

Провал. Ты выбрал TSP, потерял три недели, звонил четыре раза, каждый раз бросал трубку через сорок минут, тикет не писал, потому что «по-английски письменно тяжело». Лечится ровно одним действием: сесть и написать тикет по списку из раздела 5.8. Письменно легче, чем кажется, и никто не оценивает твой английский.

💰 Где разумнее делегировать. Скажу честно, а не как продавец. Модель «мы сделаем всё за вас под ключ» в Motus технически сломана: FMCSA требует, чтобы **регистрант сам начал процесс, сам прошёл проверку личности и бизнеса и сам подписал финальные клятвы и сертификации**, и только потом назначил сервис-провайдера, который ещё должен принять назначение. Ни TruckerNavi, ни кто угодно другой не может пройти верификацию вместо тебя, и если тебе такое обещают, это повод насторожиться. Что делегировать реально имеет смысл: подготовку документов для тикета, формулировку самого тикета по-английски, разбор того, что именно у тебя сломалось, и сопровождение середины заявки после назначения. Лицо и подпись остаются твоими всегда.

✅ Я справился, если: мой USDOT виден в кабинете Motus, обе сертификации подписаны, и тот же самый номер я нашёл сам в SAFER.

★ Главное за главу

1. Claim это не перерегистрация. Номер твой, пошлины за это нет, authority не теряется.
 2. Заходи тем ящиком Login.gov, который был Company Official в старом FMCSA Portal. Противоречие в советах FMCSA существует, официально не устранено на 8 августа 2026, но для claim работает именно это.
 3. Восемь шагов, две сертификации. Вторую не подписывай, не прочитав данные компании.
 4. Pending Certification между подписями это состояние, а не поломка.
 5. Номера нет в списке: перебери email, выбор аккаунта, написание имени, роль TSP, и только потом пиши.
 6. Ловушка TSP официально признана FMCSA (алерт от 29 июня 2026). Выход: закрыть TSP-аккаунт через шестерёнку и «Close Account». Закрытие безвозвратно, и агентство само предупреждает, что кнопка привязки может остаться серой.
 7. Кнопка серая: тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket с USDOT, именем и Login.gov должностного лица, плюс письмо IRS или учредительные документы.
 8. Тикет сильнее звонка, дубли тикетов вредят, SLA по тикетам у FMCSA нет вообще.
 9. После успешного claim проверь себя в SAFER. Он работает и никуда не делся.
 10. Если ничего не горит, можно просто подождать. Это не лень, это стратегия на август 2026.
-

Глава 6. Твой кабинет изнутри

Дата среза: 8 августа 2026.

Ты вошёл. Заклеймил свой USDOT. И теперь смотришь на экран, где вместо привычного портала лежат непонятные разделы, которые сворачиваются и разворачиваются, а половина слов тебе ничего не говорит.

Дыши.

Это не новая компания. Это твоя старая компания, разложенная по новым полкам.

Ничего не потерялось. Просто ящики теперь называются иначе.

 Пауза. Я честно скажу: самое неприятное в Motus не то, что там что-то сломано. Самое неприятное, что ты не понимаешь, куда смотреть. И от этого кажется, что сломано всё. Половина паники первых недель была именно такой: человек открывает кабинет, видит незнакомую структуру и решает, что его данные стёрли. У большинства ничего не стёрли.

6.1 Что делать прямо сейчас, если ты открыл кабинет и растерялся

Ничего не нажимай в первые пять минут. Пройдись глазами сверху вниз и просто найди разделы. Их немного, и каждый отвечает за свою часть жизни компании: Business Information, Biennial Update, Operation Details, Operating Authority Registrations, Cargo Tank, HM Permit, Applications.

Всё. Это и есть твой кабинет.

Если у тебя нет цистерн, раздел Cargo Tank тебя не касается. Если ты не возишь опасные грузы, HM Permit тебя не касается. Останется пять разделов, из которых регулярно ты трогаешь два.

Если сегодня у тебя ничего не горит (не истекает страховой филинг, не пришло письмо от FMCSA с требованием), самое разумное действие: закрыть вкладку. Отраслевые консультанты, которые провели через переход десятки клиентов, сформулировали это прямее всех: попытка сделать в Motus что-то несрочное сейчас с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом. Это , по разборам практиков, а не официальная позиция FMCSA. Но совет здравый.

6.2 Семь разделов и что в каждом лежит

Официальные названия разделов даны на английском, потому что в системе они будут именно такими. Русский рядом: это перевод для понимания, а не подпись под кнопкой.

Business Information (информация о бизнесе). Кто ты юридически. Юридическое название, DBA если есть, адрес основного места деятельности (principal place of business, дальше PPOB), контактные данные, идентификаторы. Отсюда меняется всё, что относится к компании как к юрлицу.

Здесь же прячется главная новая мина. Адрес теперь не просто поле для заполнения. FMCSA формулирует так: если в ходе валидации или проверки при регистрации обнаружится, что поданный адрес никогда не мог бы удовлетворить требованиям федеральных правил, агентство обязано отклонить заявку. Слово «обязано» стоит в официальном тексте . Не «может», не «рассмотрит».

Для нас это важнее, чем для среднего американца. Русскоязычные массово сидят на адресах registered agent, виртуальных офисов и mail-центров: так дешевле и так посоветовали в чате. У supporting companies (страховых, ВОС-3 филеров) дополнительно прописано: P.O. Box не принимается, адрес сверяется с базой USPS .



Что делать, если страшно. Не бросайся менять адрес в панике сегодня вечером. Сначала честно ответь себе на один вопрос: по адресу, который стоит у тебя в записи, реально ведётся управление компанией, или это ящик, куда падает почта. Если второе, это разговор с бухгалтером и, возможно, со мной, но не аварийная кнопка. Массовых отзывов authority за адрес на 8 августа 2026 FMCSA не объявляла. Официального алерта по этой теме на странице Registration Alerts нет.

Biennial Update (обновление раз в два года). Оно же бывший MCS-150. Живёт отдельным разделом, и это хорошая новость: раньше человек искал его по всему portalу.

Важное на сегодня: с 1 июня 2026 FMCSA временно приостановила инактивацию USDOT-номеров за непройденный biennial update . Обрати внимание на слово: inactivation, инактивация. Не «деактивация», это термин агентства, и он тебе пригодится, когда будешь писать тикет.

Приостановлено наказание. Не обязанность. Обязанность подавать biennial никто не отменял. Дата окончания приостановки на 8 августа 2026 не объявлена.

Подробно об этом разделе я говорю в отдельной главе. Здесь запомни только, где он лежит.

Operation Details (детали работы). Чем ты фактически занимаешься: тип операций, классификация грузов, количество единиц техники, количество водителей.

Вот здесь спрятана ловушка, из-за которой люди поседели.

Один практик разобрал механизм в комментариях к отраслевой публикации так: слово UPDATE в Motus означает слишком много разного. В старом portalе карриер видел его один раз в жизни, и это был Biennial Update. А в Motus человек меняет число трейлеров, поле лежит в блоке про операции компании, и он получает уведомление, что подал заявку на новую регистрацию. Пятнадцать лет с authority, а система записала его

в NEW ENTRANT и прислала письмо, что работать нельзя до одобрения .

Это уровень «в чатах и на форумах пишут». FMCSA этот механизм официально не подтверждала и не опровергала, отдельного алерта по нему нет.

Но вот что я говорю своим клиентам: относись к любой правке в Operation Details как к операции, а не к мелочи. Перед тем как нажать сохранение, посмотри, что именно система собирается подать. Если после сохранения пришло письмо со словами new registration или new entrant, а ты пятнадцать лет в работе, это не приговор и не твоя вина. Это повод открыть тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket, приложить свой USDOT, описать что менял, и ждать. Не подавать ту же правку второй раз. И не плодить второй тикет: дублирование только удлиняет очередь, это прямая рекомендация агентства .

Operating Authority Registrations (регистрации операционных полномочий). Твои authority. Здесь ты видишь, какие у тебя есть, в каком они статусе и что с ними происходит.

Одно настоящее улучшение, которое стоит признать честно: Motus показывает не только статус, но и причину статуса. Формулировка FMCSA: сами названия статусов не менялись, но Motus добавляет конкретную причину, стоящую за статусом . Заявка висит в ожидании: видно, чего именно ждут. Ждут страховку. Ждут process agent.

Раньше ты этого не видел и звонил, чтобы спросить.

— Известный баг Motus прямо сейчас. Есть публично задокументированный случай, где у перевозчика статус стоял active, а причина этого активного статуса значилась revoked. В старой L&I тот же перевозчик числился inactive. Это , отраслевая пресса со скриншотом, июнь 2026. FMCSA этот конкретный дефект отдельным алертом не признавала.

Практический вывод: при любом расхождении смотри L&I. По operating authority авторитетным источником остаётся именно L&I, и это FMCSA подтвердила уже после запуска Motus, в алерте от 29 июня 2026 .

Cargo Tank (цистерны). Раздел для facility-регистраций по цистернам. Если у тебя их нет, пропусти и забудь.

HM Permit (разрешение на опасные грузы). Hazardous materials permit. Если ты не возишь hazmat, тебя это не касается.

Applications (заявки). Всё, что ты подал и что сейчас обрабатывается. Сюда ты будешь заходить чаще всего в первый год, потому что здесь видно движение.

● Трек А, владелец. Твои два рабочих раздела: Business Information и Operating Authority Registrations. В первый заходишь при изменениях в юрилице, во второй смотришь, жива ли твоя authority.

● Трек Б, наёмный сейфти. Твои разделы другие: Biennial Update и Operation Details, потому что количество траков, трейлеров и водителей у тебя меняется чаще, чем у кого-либо. Именно поэтому ловушка со словом UPDATE бьёт по сейфти-менеджерам сильнее, чем по владельцам. Ты жмёшь эту кнопку чаще всех.

6.3 Кто вообще имеет право сюда заходить

Короткое, но важное: аккаунт выдаётся на уровне компании. Первый человек из твоей компании, который зарегистрировался, создаёт аккаунт компании и автоматически становится главным держателем аккаунта, main account holder .

Он приглашает остальных. Sub-account holder может подавать и вести филинги, но не управляет доступом и обязан дожидаться приглашения на email.

И вот правило, которое у нас нарушают чаще всего: профиль пользователя привязан к человеку. Дословно у FMCSA: user profiles are unique to one person . У каждого сотрудника должен быть свой Login.gov. Не «дай мне свой логин, я зайду и поправлю».

При этом одна учётка Login.gov спокойно держит несколько компаний. Для нашей публики это прямо в цель: у многих LLC на перевозку, LLC на диспетч, ещё что-нибудь третье. Все они живут под одним твоим Login.gov, переключение идёт через боковую панель и выбор аккаунта .

 Я справился, если... я знаю, кто в моей компании main account holder, и этот человек не уволился в прошлом году.

6.4 Суффиксы USDOT: буква после номера

Теперь про то, что пугает людей больше всего в этой главе, хотя пугаться нечего.

К номеру USDOT в новой системе может приписываться буква. Не вместо номера. После него.

Полный официальный список одиннадцати позиций:

Буква	Что значит
C	Property Carrier Operating Authority: перевозчик грузов
V	Private Carrier: частный перевозчик (возит своё)
P	Passenger Operating Authority: пассажирские перевозки
H	Household Goods Carrier: перевозчик домашних вещей
B	Broker Operating Authority: брокер
F	Freight Forwarder Operating Authority: фрахт-форвардер
E	Enterprise Operating Authority
X	MX Long-Haul: мексиканский дальнобой
Z	MX Commercial Zone: мексиканская коммерческая зона
N	Non-North America Domiciled: домицилий вне Северной Америки
R	Intrastate Carrier: внутриштатный перевозчик

Своих букв нет у Cargo Tank, у Intermodal Equipment Provider и у опасных грузов .

Буквы складываются. Официальные примеры выглядят так: 1234567C, 1234567CH, 1234567CF, 1234567B. То есть один и тот же номер с разными хвостами показывает, какие у компании полномочия. В интерфейсе встречается и запись в скобках, например 9901604(V) .

Теперь две половины одной фразы, и я дам обе, потому что по отдельности каждая половина будет враньём.

Первая: суффиксы не требуются для маркировки коммерческих транспортных средств. На борт трака ничего добавлять не надо. Никого не заставляют перекрашивать двери.

Вторая: суффиксы требуются по статуту для идентификации в документах коммерческих сделок с участием фрахт-форвардеров, брокеров или перевозчиков (наёмных неэкземптных) .

Обе половины взяты из одного официального текста FMCSA.

Поэтому когда тебе в чате говорят «да забей на эти буквы, это просто для красоты в системе», человек прочитал первую половину и не дочитал вторую. А когда тебе говорят «срочно к маляру, перебивать номера на дверях», человек не дочитал первую.

Есть и третья строчка, тоже официальная: на данный момент суффиксы видны только в системе для удобства использования и не меняются в формальной корреспонденции агентства . То есть в письме от FMCSA ты по-прежнему увидишь привычный номер.

 Было / стало. Было: номер USDOT, и по нему не понять, кто ты, пока не полезешь в L&I. Стало: номер плюс буква, и вид полномочий читается сразу. Не отняли ничего, добавили подпись.

6.5 Противоречие, которое я не буду сглаживать

А теперь честно, потому что иначе эта книга не имеет смысла.

FMCSA сама себе противоречит в вопросе, кто эти суффиксы видит.

На официальной странице «что предстоит» написано: компании, регистрирующиеся в Motus впервые, увидят суффиксы, а регистранты с уже существующими USDOT-номерах не увидят.

В майском фактшите 2026 года раздел озаглавлен прямо противоположно: кто увидит суффиксы в Motus, ответ: регистранты с существующими USDOT-номерах. И там же приведены примеры для действующих компаний.

Оба источника официальные. Оба .gov. На 8 августа 2026 расхождение не устранено .

Я не буду выбирать сторону и делать вид, что знаю правду. Я не знаю. Правильный практический вывод: если ты видишь букву у своего старого номера, это не сбой и не ошибка твоей компании. Если не видишь, это тоже не сбой. Ни в том, ни в другом случае делать ничего не надо.

Запомни этот эпизод шире, чем про буквы. В 2026 году два официальных документа FMCSA могут говорить разное об одном и том же. Когда так, не паникуй и не переделывай ничего срочно: жди, пока агентство определится, и действуй по тому источнику, который свежее по дате обновления.

6.6 Типичный сценарий: три версии одного вечера

Собирательные истории, не реальные люди.

Идеально. Вадим, два трака, Нью-Джерси. Заходит в кабинет, находит семь разделов, узнаёт свои данные. Ему ничего не нужно менять: страховка действует до весны, biennial он подал заранее. Он смотрит, где что лежит, закрывает вкладку и идёт спать. Через месяц заходит снова, всё на месте. Это лучший исход, и он гораздо более частый, чем кажется по чатам. Половина драмы первых недель была драмой непонимания интерфейса, а не потери данных.

Нормально. Валерий, сейфти-менеджер на восемь траков. Продал два трейлера, пошёл править число единиц техники в Operation Details. Получил письмо, которое напугало. Не стал подавать повторно, не стал звонить пять раз. Открыл один тикет, описал что менял, приложил USDOT, ждёт. Параллельно проверил authority в L&I: там всё в порядке, компания работает, грузы возит. Через какое-то время вопрос закроется.

Провал. Захар увидел непонятный статус, испугался, полез перещёлкивать всё подряд, подал одну и ту же правку четыре раза, открыл три тикета на один вопрос и параллельно сидел на

телефонной линии. Итог: очередь на его собственные обращения стала длиннее, потому что дубли разбирают отдельно, а ясности не прибавилось.

Разница между вторым и третьим сценарием не в удаче. Она в одном решении: не дёргать систему повторно.

 Проверить самому. Свои разделы ты видишь в кабинете на motus.dot.gov. Юридический статус authority: li-public.fmcsa.dot.gov. Публичный снимок безопасности: safer.fmcsa.dot.gov/CompanySnapshot.aspx. Тикет: ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. Контакт-центр: 1-800-832-5660, часы на 22 июня 2026 расширены до 8:00-23:00 по будням плюс суббота (в майских материалах ещё стояли старые 8:00-20:00).

 Чек-лист по кабинету

- Нашёл все разделы и понял, какие меня не касаются
- Знаю, кто у нас main account holder
- У каждого сотрудника с доступом свой Login.gov, никто не сидит под чужим
- Проверил, что адрес в Business Information это адрес, где реально управляется компания
- Понимаю, что правка в Operation Details это операция, а не мелочь
- Знаю, что при расхождении Motus и L&I смотрю в L&I
- Понял про суффиксы: на трак не клеить, в документах сделок они по статуту нужны

 Где разумнее делегировать. Честно: разбираться в семи разделах самому вполне реально, и я не буду убеждать тебя платить за это. Делегировать имеет смысл в одном случае: когда правка в Operation Details уже улетела не туда, пришло письмо про new entrant, и надо грамотно составить тикет, не наделав дублей. Тут опыт экономит недели, а не деньги. Но

имей в виду ограничение, о котором подробно в отдельной главе: подписывать финальные заверения по заявке всё равно придётся тебе лично, за тебя это теперь никто не сделает.

★ Главное за главу

Твой кабинет: семь разделов, из которых реально живут два-три. Ничего не потеряно, всё разложено иначе.

Адрес в Business Information перестал быть формальностью: FMCSA обязана отклонить заявку с адресом, который не может быть настоящим местом деятельности .

Operation Details опаснее, чем выглядит: по сообщениям практиков правка там может подняться как новая регистрация . Официального подтверждения механизма нет. Правило: одна правка, один тикет, никаких дублей.

Motus теперь показывает причину статуса, а не только сам статус . Это настоящее улучшение.

При расхождении Motus и L&I юридически авторитетен L&I, подтверждено агентством 29 июня 2026 .

Суффиксы: одиннадцать букв, складываются в комбинации. На трак наносить не надо. В документах коммерческих сделок требуются по статуту. Обе половины официальные.

Кто их видит, FMCSA сама себе противоречит: страница «что предстоит» говорит одно, майский фактшит другое, на 8 августа 2026 расхождение не устранено. Ничего делать не надо ни в том, ни в другом случае.

Каждый человек заходит под своим Login.gov. Одна учётка, несколько компаний: нормально. Одна учётка, несколько людей: нет.

Глава 7. Biennial update и почему сейчас за него не отключают

Дата среза: 8 августа 2026.

Если ты пришёл сюда из-за письма или из-за строчки в системе, которая тебя напугала, начни с одного факта.

С 1 июня 2026 года FMCSA приостановила инактивацию USDOT-номеров за непройденный biennial update.

Это значит: прямо сейчас за то, что ты не подал обновление вовремя, твой номер не выключают. Официально. Не по слухам, не «мне сказали в чате», а на собственной странице агентства.

Дыши. Дальше разберёмся спокойно.

7.1 Что именно приостановлено

 Пауза. Тут важно не перепутать две вещи, и путают их постоянно.

Приостановлено **наказание**. Не отменена **обязанность**.

FMCSA на своей странице о временной приостановке пишет, что инактивация USDOT-номеров за неподанный biennial update приостановлена с 1 июня 2026 года. Там же формулировка, которая говорит о состоянии агентства больше, чем все пресс-релизы вместе взятые: «recovery and stabilization efforts continue», то есть работы по восстановлению и стабилизации продолжаются. Эта фраза появилась в обновлении страницы 22 июня 2026 года.

Дату окончания приостановки на 8 августа 2026 года FMCSA не объявила.

Не «объявила, но неточно». Не «обещала осенью». Просто нет даты. Ни одного .gov документа с текстом «приостановка заканчивается тогда-то» на дату среза не существует.

Что из этого следует практически:

- Твой номер сейчас не инактивируют за просрочку biennial. Это правда, это официально.
- Требование подавать biennial update никто не отменял. Часть 49 CFR действует как действовала.
- Когда приостановку снимут, никто заранее не предупредит тебя лично. Узнаешь из Registration Alerts или не узнаешь вообще.



Было / стало.

Было: не подал biennial в свой месяц, через какое-то время номер уходит в inactive, брокер видит проблему, груз не дают.

Стало (на 8 августа 2026): не подал, номер живёт. Но обязанность висит на тебе, как висела, и в момент, когда приостановку снимут, догонит.

Я честно скажу: я не знаю, когда её снимут. И никто не знает. Поэтому дальше в этой главе я исхожу из того, что подавать всё равно надо.

7.2 Кому и когда подавать

Тут ничего не поменялось с тем, что ты уже знаешь по первой книге.

Biennial update это обновление данных о компании раз в два года. Само слово biennial значит «раз в два года». Подаётся по календарю, привязанному к твоему USDOT-номеру, а не к дате, когда тебе удобно.

Трек А, владелец. Если у тебя одна компания и один номер, это твоя личная обязанность. Не диспетчера, не бухгалтера. Ты подписываешь финальные заверения (oaths and certifications), значит ты и отвечаешь за то, что там написано.

Трек Б, наёмный сейфти. Если ты ведёшь несколько компаний, у каждой свой график. Заведи табличку с месяцем

подачи по каждому DOT и проверяй её раз в месяц, а не раз в год. В нынешней ситуации это единственный способ не пропустить момент, когда приостановку снимут.



Чек-лист: что подготовить до того, как заходить в систему

- Точное юридическое название компании, как в документах о регистрации
- Адрес principal place of business, реальный, а не тот, который «мы там почту получаем»
- Количество транспорта и водителей на текущий момент
- EIN
- Доступ к своему Login.gov (у каждого человека свой, не чужой)
- Понимание, кто у вас main account holder в Motus

Последний пункт не формальность. Аккаунты в Motus выдаются на уровне компании: первый человек от компании, который зарегистрировался, автоматически становится главным держателем аккаунта. Если это был не ты, а, скажем, парень, который вам когда-то делал МС и больше не отвечает на звонки, ты упрёшься в это раньше, чем дойдёшь до самой формы.

7.3 Как подать сейчас

Подача идёт в Motus. Регистрационный функционал старых систем отключён 14 мая 2026 года в 20:00 по восточному времени: URS выключен навсегда для новых заявок, раздел Registration Options в FMCSA Portal отключён навсегда.

Общий порядок такой.

1. Заходишь в Motus через свой Login.gov с двухфакторной аутентификацией. USDOT PIN больше не нужен как механизм доступа, хотя кнопка «USDOT PIN» на старой

странице регистрации FMCSA до сих пор висит. Не обращай на неё внимания.

2. Проходишь верификацию личности, если ещё не проходил. Про это отдельная глава, там своя история с документами и с тем, что иностранный паспорт не принимается.
3. Заклеймливаешь свой USDOT, если ещё не заклеил. Тоже отдельная глава.
4. В кабинете компании находишь раздел, относящийся к biennial update, и обновляешь данные.
5. Подписываешь финальные заверения. Их подписывает именно должностное лицо компании, а не тот, кто заполнял.

Я намеренно не рисую тебе точные названия кнопок. Система менялась несколько раз за три месяца, и книга, обещающая «нажми синюю кнопку справа», состарится быстрее, чем ты её дочитаешь. Ориентируйся по смыслу шага.

 Официальные материалы, которые не врут на дату среза: job aids по первому входу, по claim USDOT и по company account, опубликованные или обновлённые 18 мая 2026 года, плюс Video Library с 11 роликами Motus Explainer от 1 июля 2026 года. Отдельно предупреждаю: ролика о подаче заявки на новую регистрацию среди них нет, а старый ролик «HOW TO Register» описывает URS, то есть систему, которой больше нет.

Бумажная форма MCS-150 тоже продолжает приниматься. Это официально: в Federal Register прямо сказано, что бумажные формы принимаются до отдельного нормативного изменения. Только имей в виду две вещи. Первая: минимум восемь рабочих дней уходит только на первичный разбор бумаги, до любой дополнительной проверки. Вторая: с 30 сентября 2025 года FMCSA не принимает бумажные платежи, и если подаёшь бумажную заявку с пошлиной, данные карты вписываются внизу самой формы.

7.4 Жалоба, которую ты обязательно услышишь

Теперь про то, из-за чего люди пишут в чаты панические сообщения.

В отраслевых обсуждениях после запуска Motus практики рассказывают следующее. Человек заходит обновить biennial, меняет, например, количество трейлеров, и получает уведомление, что он подал заявку на **новую регистрацию**. Потому что поле, которое он менял, лежит в разделе про операции компании. А следом приходит письмо в духе «вы не можете работать до одобрения». Пятнадцать лет с authority, и вдруг ты записан как new entrant, новичок.

Разберём честно, что тут правда, а что нет.

Правда: такие сообщения есть, и один практик подробно объяснил механизм. Его же наблюдение, на мой взгляд, самое точное во всей этой истории: под одну крышу свели требования разных систем, где одни и те же слова значат разное. В старом Портале слово UPDATE карриер видел раз в жизни, и это был Biennial Update. В Motus этим словом называется слишком многое.

Не правда, точнее не подтверждено: что так происходит у всех и что это официально признанный баг. FMCSA этот механизм не подтверждает и не опровергает. Отдельного алерта по нему на странице Registration Alerts на 8 августа 2026 года нет.

Так что подавать это как «система всех перекидывает в новички» я не буду. Это байки из телеграма ровно до того момента, пока агентство не скажет иначе. Но и делать вид, что жалоб нет, тоже нечестно: они есть, они конкретные, и от них надо уметь защититься.



Что делать, если страшно лезть в biennial

Простое правило, к которому пришли консультанты, ведущие клиентов через переход: **если не горит, не заходи**. Если у

тебя нет истекающего страхового филинга и нет обязательного обновления прямо сейчас, попытка сделать в системе что-то несрочное с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом.

A biennial сейчас как раз попадает в категорию «не горит», потому что инактивация приостановлена. Это единственный подарок, который эта история тебе сделала. Используй его.

Если всё же заходишь:

- Делай скриншот каждого экрана до нажатия и после. Не «на всякий случай», а потому что при разборе тикета ты будешь пересказывать словами то, чего уже нет на экране.
- Меняй ровно то, что должно измениться. Не наводи попутно порядок в других разделах.
- Записывай дату и время подачи. Это тебе понадобится в тикете.

7.5 Пришло письмо «вы не можете работать до одобрения»

 Пауза. Это тот самый момент, когда человек в шесть утра решает, ехать ему или не ехать.

Я не могу за тебя решить, ехать ли. Никто по книге этого не решает. Но могу дать порядок действий, который отделяет реальность от паники.

Шаг первый. Проверь L&I, а не Motus.

L&I (Licensing & Insurance, старая система, наследие ICC, работающая с 1994 года) остаётся авторитетным источником по operating authority. Это не моё мнение. FMCSA подтвердила это своим же алертом от 29 июня 2026 года, уже после запуска Motus. Функционал подачи филингов в L&I выключен, но записи живы и доступны для просмотра и верификации.

Смотри, что там по твоей authority. Если L&I показывает твою authority как активную, у тебя есть очень весомый аргумент.

Шаг второй. Проверь SAFER.

SAFER (safer.fmcsa.dot.gov) не трогали вообще. Company Snapshot работает, бесплатно, по DOT, по MC или по названию. Проверено на 8 августа 2026 года: никакого баннера про Motus, никаких изменений.

Теперь у тебя три картинки: Motus, L&I, SAFER. И вот тут надо сказать прямо: **они могут расходиться**. Задокументирован публичный случай, где в Motus у перевозчика статус значился активным, а причина активного статуса стояла «revoked», при том что в старой L&I тот же перевозчик числился inactive. Отдельного алерта FMCSA по расхождению данных между системами нет.

Расхождение это не твоя вина и не твоя ошибка. Но разбираться с ним придётся тебе.

Шаг третий. Открывай письменный тикет, не звони.

Тикет подаётся на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket.

Почему тикет, а не звонок. Во-первых, это личная рекомендация администратора FMCSA тем, у кого не горит. Во-вторых, очередь на линии в разгар перехода доходила до часа, а по данным письма агентства стейкхолдерам от 28 мая утро того дня давало около сорока минут ожидания. В-третьих, и для нас это главное: тикет не требует говорить по-английски вслух в очереди. Ты пишешь спокойно, с документами, и текст остаётся в переписке.

Часы контакт-центра по состоянию на 22 июня 2026 года: 8:00-23:00 ET по будням плюс суббота. Телефон 1-800-832-5660. В майских материалах стояли старые часы 8:00-20:00, так что если увидишь их в чьём-то посте, это устаревшая информация, а не ошибка.

Что вложить в тикет:

- USDOT-номер
- Имя должностного лица компании и email его Login.gov
- Что ты делал, в какую дату и в какое время
- Скриншот того, что показывает Motus
- Скриншот того, что показывает L&I
- Текст письма, которое пришло

И жёсткое правило: **не плоди дубли**. Открыл тикет, жди. Второй тикет по тому же вопросу не ускоряет разбор, а отправляет тебя в конец очереди в чужой папке.

Шаг четвёртый. Готовься ждать без обещанного срока.

Официального SLA на ответ по тикету FMCSA не публикует вообще. Никакого. Все цифры вроде «25-35 дней» или «5-7 недель», которые ходят по коммерческим блогам, взяты не из .gov.

Восемь рабочих дней, которые ты, может быть, где-то видел, это срок первичного разбора бумажной формы, а не срок ответа на тикет и не срок выдачи authority. Не путай.

7.6 Три сценария, узнай себя

Идеально. Ты заранее, ещё до 14 мая, сделал всё, что FMCSA рекомендовала: аккаунт создан, номер заклеймлен, данные актуальны. Заходишь в Motus и не понимаешь, что делать, потому что делать нечего. Именно так и было у одной калифорнийской владелицы с одним траком: она увидела экран, где нет опций кроме как выйти, растерялась, а потом выяснилось, что она просто всё сделала правильно заранее. Половина драмы в этой истории это драма непонимания интерфейса, а не реальная беда.

Нормально. Ты не подал biennial в срок, потому что был занят, или потому что система не пускала. Сейчас за это не

отключают. Ты записал себе месяц подачи, подготовил данные и ждёшь либо стабилизации, либо своего окна. Раз в месяц проверяешь Registration Alerts. Это ровно то положение, в котором сейчас находится большинство честных компаний, и ничего постыдного в нём нет.

Провал. Ты полез менять данные без нужды, случайно инициировал что-то похожее на новую заявку, получил письмо про одобрение, испугался, позвонил трижды, открыл четыре тикета, и теперь у тебя четыре разных номера обращения и ни одного ответа. Выход отсюда есть, но он длинный: свести всё в один тикет, приложить скриншоты и ждать. Кейс с оунер-оператором, у которого платёж за реактивацию с виду прошёл (сумма упала до нуля, деньги не списались), кончился восстановлением authority почти через месяц и несколькими эскалациями. Так бывает.

7.7 Где здесь заканчивается самостоятельность

💰 Один честный абзац про делегирование, и я на этом закрываю тему.

Есть вещи, которые за тебя не сделает никто, и это не вопрос денег. Начать заявку обязан сам регистрант. Пройти верификацию личности и бизнес-верификацию обязан сам. Подписать финальные заверения обязан сам. FMCSA прописала это прямо: сервис-провайдера можно назначить только после того, как ты сам начал и заполнил часть обязательной информации, и ты же обязан проверить то, что провайдер внёс, и подписать. Так что модель «дайте я вам всё сделаю под ключ, ничего не трогайте» в чистом виде технически перестала работать.

А вот что делегировать разумно: ведение календаря подач по нескольким DOT, подготовку данных, разбор того, что реально изменилось в твоём профиле, и написание тикета по-английски, когда система тебя не пустила. Если у тебя четыре

компании и ты в США третий год, это честная экономия нервов, а не продажа воздуха. TruckerNavi этим занимается. Если у тебя один трак и один номер, ты справишься сам, и я не буду делать вид, что это не так.

Я справился, если...

- Я знаю, что инактивация за biennial приостановлена с 1 июня 2026 года и что дата окончания не объявлена
- Я понимаю разницу: приостановлено наказание, обязанность осталась
- У меня записан месяц подачи biennial по каждому моему DOT-номеру
- Я знаю, кто у нас main account holder в Motus, и это живой доступный человек
- Я умею проверить себя в трёх местах: Motus, L&I, SAFER
- Я знаю адрес тикета и что в него класть
- Я не звоню трижды и не открываю дубли

Главное за главу

С 1 июня 2026 года FMCSA официально приостановила инактивацию USDOT-номеров за непройденный biennial update и на 8 августа 2026 года не назвала дату окончания. Это одна из ровно двух вещей, которые агентство по поводу перехода признало официально (вторая это ловушка с ролью сервис-провайдера).

Приостановлено наказание, а не обязанность. Подавать biennial по-прежнему надо, и когда приостановку снимут, персонального предупреждения не будет.

Подача теперь только через Motus (или бумажная MCS-150, которая законна, но медленная). URS выключен навсегда, раздел Registration Options в Портале тоже.

Жалобы на то, что biennial превращается в заявку на новую регистрацию, существуют и описаны практиками, но FMCSA их не подтверждала. Это сообщения из отрасли, а не установленный факт.

Если пришло письмо «вы не можете работать до одобрения»: сначала проверь L&I (это авторитетный источник по authority) и SAFER (он не менялся), потом пиши тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket со скриншотами и датами. Тикет сильнее звонка. Дубли не плоди. Срока ответа агентство не обещает, и честнее знать это заранее, чем ждать мифические «восемь дней».

И главное правило этого лета: если не горит, не заходи в систему. Сейчас за biennial не отключают, и это единственное окно спокойствия, которое тебе дали. Не потрать его на лишние клики.

Глава 8. Страховка: филинги, разрывы, обратная дата

Дата среза: 8 августа 2026.

 Пауза.

Если тебе вчера написали «проверь себя, у половины страховка слетела», начни с одного простого действия.

Открой на телефоне `li-public.fmcsa.dot.gov` и посмотри свою запись там.

Не в Motus. Именно в L&I.

Потому что на 8 августа 2026 года FMCSA сама, в алерте от 29 июня, отправляет за проверкой operating authority именно туда. L&I больше не принимает новые филинги, но записи в ней живы, и она остаётся юридически авторитетным источником.

Если там твой полис на месте, ты не «незастрахован». Ты просто смотрел не в то окно.

А теперь спокойно разберём, как это всё устроено.

8.1 Кто вообще подаёт филинг, и почему не ты

Тут первое место, где русскоязычные владельцы регулярно теряют нервы на пустом месте.

Страховой филинг подаёшь **не ты**. Его подаёт твой страховщик, сюрети или финансовый институт. В новой системе это отдельная категория участников: **financial responsibility filers**, они же supporting companies. У них свой тип аккаунта, свои вкладки, своя очередь на проверку.

Ты как владелец в этой цепочке заказчик, а не исполнитель. Ты покупаешь полис, а филинг в федеральную систему делает тот, кто его выписал.

Что изменилось: место подачи. С 14 мая 2026 года, 20:00 по восточному времени, функция подачи филингов в L&I выключена. На самом сайте li-public висит формулировка о том, что вся текущая регистрационная функциональность окончательно выведена из эксплуатации. Подача идёт в Motus.

Что НЕ изменилось: ни лимиты, ни формы, ни сроки, ни само требование. Ни один цент.

● Трек А, владелец. Твоя работа: убедиться, что у страховщика есть рабочий аккаунт в Motus и что он подал филинг на **каждую** твою authority.

● Трек Б, наёмный сейфти. Твоя работа: держать список authority компании и сверять его с числом филингов. Это ровно та задача, которую в июне 2026 никто не делал, и именно поэтому у людей «вдруг» отваливался статус.

8.2 Один филинг на каждую authority. Это не опечатка

Дословная формулировка из служебного руководства FMCSA для supporting companies: если организация работает под несколькими authority (разные типы operating authority, брокерская и перевозочная одновременно, authority в нескольких юрисдикциях), **страховой филинг требуется на каждую authority.**

Прочитай ещё раз, если у тебя их две.

Типичный сценарий. Марат держит перевозку и параллельно брокерскую authority на одну компанию. Страховщик подал ВМС-91Х на перевозку, брокерский ВМС-84 оформлял другой провайдер. Каждый считал, что «филинг сделан», потому что каждый видел свой. По факту закрыта была одна половина.

Так вот: считай филинги по головам authority, а не по числу полисов на столе.

8.3 Почему сайту FMCSA про страховку сейчас нельзя верить

Это надо сказать прямо, потому что ты обязательно туда попадёшь через Google.

Страница FMCSA с требованиями к страховым филингам последний раз обновлялась **26 марта 2026 года**. То есть за полтора месяца до запуска Motus. Она до сих пор отправляет филеров подавать документы в L&I.

Это не заговор и не ловушка. Это просто не обновлённая страница.

Правило простое:

 **С этой страницы можно брать лимиты и формы. С неё нельзя брать инструкции по месту подачи.**

Там же есть мелкое расхождение внутри самого ведомства: в разделе вопросов и ответов по модернизации филеры описаны как подающие ВМС-91, ВМС-91Х и ВМС-85, а в таблице для перевозчиков стоит ВМС-91, ВМС-91Х и ВМС-82 (ВМС-85 там trust fund брокера и фрахт-форвардера). Верь таблице, не разделу вопросов.

8.4 Лимиты и формы: полная таблица

Ничего из этого не менялось. Это тот же список, что был у тебя год назад.

Кто ты	Лимит	Формы
For-hire property, GVWR меньше 10 001 lbs	\$300 000	BMC-91 / BMC-91X / BMC-82
For-hire property, GVWR от 10 001 lbs	\$750 000	BMC-91 / BMC-91X / BMC-82
Определённые опасные грузы	\$1 000 000	
Взрывчатка, ядовитый газ, радиоактивные (и for- hire, и private)	\$5 000 000	
Household goods от 10 001 lbs	\$750 000 плюс карго \$5 000	дополнительно BMC- 34 или BMC-83
Пассажиры, до 15 мест	\$1 500 000	
Пассажиры, 16 мест и больше	\$5 000 000	
Брокеры и фрахт- форвардеры	\$75 000	BMC-84 (bond) или BMC-85 (trust)
Эндорсменты		MCS-90 для полисов, MCS-82 для бондов, по 49 CFR 387.15

Русскоязычный ликбез по терминам, раз уж мы здесь. **GVWR**, Gross Vehicle Weight Rating, это паспортная полная масса машины. **Surety bond**, это гарантия платёжеспособности от поручителя. **Trust fund**, это деньги на счёте вместо гарантии. **Endorsement**, MCS-90, это приложение к полису, которым страховщик обязуется платить пострадавшим третьим лицам даже там, где сам полис платить не обязан.

8.5 Три срока, три нормы. Их путают чаще всего

Это самый дорогой абзац главы. Читай медленно.

30 дней. Перед FMCSA. Норма: 49 CFR 387.313T(d). Уведомление об отмене подаётся минимум за 30 дней. И вот ключевое: срок начинает течь **с даты, когда FMCSA фактически получила** уведомление на предписанной форме. Формы: ВМС-35 для полисов, ВМС-36 для бондов.

35 дней. Между страховщиком и тобой. Норма: 49 CFR 387.7(b)(1). И тут триггер другой: 35 дней начинают течь **с даты отправки** уведомления, не с даты получения.

Что раньше. Норма: 49 CFR 387.7(c). Ответственность уходящего страховщика заканчивается на дату вступления в силу нового полиса **или** в конце тех 35 дней, смотря что наступит раньше.

Разница между «отправлено» и «получено» это не бюрократическая мелочь. Это те несколько дней, в которые ты либо ещё прикрыт, либо уже нет.

— Отдельная засада, о которой полезно знать, чтобы не спорить с юристом. В электронном своде федеральных норм одновременно живут § 387.313 и § 387.313T, и триггер отсчёта у них сформулирован по-разному: у одной «подано в», у другой «фактически получено». В книге я опираюсь на 387.313T и честно говорю, что парная норма существует. Если дело дойдёт до спора о конкретном дне, это вопрос к твоему адвокату, а не к чату.

Плюс ещё один срок, про который забывают: **20 дней** с даты публикации в реестре решений FMCSA на приведение в соответствие. И **до двух недель** на обработку нового аккаунта филера. Второе важно, если ты меняешь страховщика, а он в Motus ещё не заходил.

8.6 Обратная дата: официальный инструмент, а не хитрость

Вот это надо знать каждому, кто пережил май и июнь.

FMCSA прямо написала: с запуском Motus филинги можно обновлять, **включая проставление страховки задним числом через поле «effective date».**

То есть закрыть дыру в покрытии официально можно. Это не серая схема, это заявленная агентством возможность.

Но границы у неё есть, и они в норме. 49 CFR 387.313T(a)(1) допускает подачу задним числом только тогда, когда филинг подаётся именно для того, чтобы закрыть уже случившийся разрыв или провал в покрытии, и когда в самом филинге это ясно указано.

Перевозу на человеческий: обратная дата закрывает бумажный разрыв там, где реальное покрытие было. Она не создаёт покрытие там, где его не было.

Не проси страховщика «нарисовать» месяц, в который ты ездил без полиса. Проси закрыть период, за который полис у тебя реально действовал, но филинг до федеральной системы не доехал.

 Было / стало. Раньше разрыв в филинге почти всегда означал разбирательство и часто отзыв authority. Сейчас у филера есть штатное поле, чтобы поправить дату. Это, пожалуй, единственное однозначно доброе изменение во всей этой истории.

8.7 Механика формы: мелочи, на которых спотыкаются

Это то, что твой филер должен знать, а ты должен уметь спросить.

- **FMCSA Received Date** предзаполнена системой и не редактируется.
- **Policy Effective Date** должна быть равна дате получения или позже неё.
- **Policy Number** вводится **без спецсимволов и без пробелов**. Если в полисе номер вида ABC-123 456, в поле он пойдёт слитно.
- Поле **Option** (Primary или Excess) доступно только для BMC-91X.
- **Coverage To** вводится цифрами без запятых: 750,000 набирается как 750000.

Про отмену: уведомление подаётся минимум за 30 дней до даты вступления в силу, и система сама автоматически подставляет дату через 30 дней от текущей. Поле «причина отмены» доступно только для surety bond или trust fund.

Про аккаунты филеров, чтобы ты понимал, почему одни провайдеры зашли за день, а другие застряли:

- Страховой филер, забирающий свой старый аккаунт L&I, получает **автоматическое одобрение роли**, без ревью FMCSA. Агентство оставляет за собой право проверить запись позже.
- А вот VOC-3 blanket-компания при том же действии **обязательно проходит ревью FMCSA**. Асимметрия официальная.
- Номер аккаунта L&I вводится без ведущих нулей: 00543 набирается как 543.
- У кого была L&I Branch Account: **каждый номер филера требует отдельного аккаунта в Motus**.

8.8 Плата \$10, о которой раньше не было речи

Новая строка, которой в старой L&I не существовало: **\$10 за каждый принятый** сертификат страхования, surety bond или

иной инструмент, поданный вместо брокерского бонда. Счёт выставляется филеру ежемесячно.

Для страховой компании это копейки. Но это объясняет тебе поведение, которое иначе выглядит как придирка: филеры стали заметно внимательнее к качеству данных, потому что каждая принятая бумага теперь имеет цену.

Не спорь со своим филером из-за лишнего уточнения по номеру полиса. Он не вредничает.

8.9 Миф, который надо разобрать: «с 15 мая всё встало, все стали незастрахованными»

Я это слышал десятки раз. Проверял. Не подтверждается.

Вот что было на самом деле, по документам самой FMCSA.

Перерыв в приёме регистрационных действий был **объявлен заранее**. Формулировка агентства: изменения в регистрации будут недоступны **примерно четыре дня** для миграции данных и тестирования. Окно поставили на выходные намеренно, с вечера 14 мая до 19 мая. И одновременно пообещали инструмент обратной даты, чтобы закрыть образовавшиеся разрывы.

То есть паузу не устраивали молча.

Ни один официальный документ не подтверждает версию, что приём филингов встал с 15 мая и стоял месяцами. Официальное «в период перехода» относится именно к тому четырёхдневному окну.

Что подтверждается: **затяжка обработки** после запуска. Тут агентство высказалось общими словами. На странице от 22 июня 2026 появилась сухая фраза о том, что усилия по **восстановлению и стабилизации** продолжаются. В служебной рассылке в те же недели говорилось, что FMCSA знает о проблемах, затрагивающих регистрантов, и что

приоритет отдан исправлениям именно по страховым филингам и статусам operating authority.

Отдельного публичного алерта по страховым филингам на странице Registration Alerts на 8 августа 2026 нет.

Итого честная формулировка: пауза была плановой и короткой, а вот разбор очереди после неё оказался долгим, и агентство это признало только общими словами.

Разница между «нас обманули» и «обещали четыре дня, а стабилизацию не закончили до сих пор» принципиальная. Второе и есть правда.

8.10 Полис подан, а система показывает, что страховки нет

 Что делать, если страшно.

Порядок действий, по шагам, без метаний.

Шаг 1. Проверь L&I. Не Motus. Именно L&I. На 29 июня 2026 FMCSA сама указывает на неё как на источник по authority. Если там всё в порядке, ты не горишь. Расхождение между Motus, L&I и SAFER задокументировано отраслевой прессой, включая публичный кейс, где в Motus у перевозчика стоял статус «активен», а причиной активного статуса значилось «отозвано», при том что в L&I тот же перевозчик числился неактивным.

Шаг 2. Запроси у страховщика подтверждение подачи.

Не «мы подали», а дату подачи, номер полиса в том виде, в каком он ушёл в систему, и дату вступления в силу. Три поля. Всё.

Шаг 3. Если филинг не доехал, проси подать с корректной effective date. Это законный инструмент, см. 8.6.

Шаг 4. Если филинг доехал, а система его не показывает, пиши тикет. Адрес: ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. Письменный тикет сильнее звонка. Это не мой каприз: сам администратор FMCSA в мае 2026 рекомендовал тем, кому не горит, писать, а не звонить. Для русскоязычного владельца это ещё и снимает главный барьер, английский на слух в очереди.

Шаг 5. Не дублируй тикеты. Второй тикет по той же проблеме не ускоряет, он удлиняет очередь. Это тоже прямая рекомендация агентства.

Шаг 6. Телефон, если совсем прижало: контакт-центр FMCSA, 1-800-832-5660. Часы на 22 июня 2026: с 8:00 до 23:00 по восточному времени в будни плюс суббота. В майских материалах стояли старые часы, с 8:00 до 20:00, поэтому если увидишь другую цифру в PDF, ориентируйся на более свежую страницу.

Шаг 7. Для вопросов по изменениям данных supporting company в переходный период есть отдельный ящик: FMCSAInsurance@dot.gov.

И правило, которое отраслевые консультанты сформулировали лучше всех: **если у тебя нет срочной нужды, не лезь в систему сейчас.** Срочная нужда это истекающий филинг или обязательное обновление. Всё остальное с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом.

8.11 Три сценария, узнай себя

Идеально. Ринат, одна authority, один полис, страховщик из тех, кто забрал свой аккаунт L&I ещё в первую неделю и получил автоаппрув. Филинг ушёл, в L&I всё видно, в Motus тоже. Ринат вообще не заметил перехода. Таких больше, чем кажется по чатам.

Нормально. Аркадий, полис продлевали в конце мая. Филлинг завис, в системе неделю висел пробел. Страховщик подал повторно с корректной датой вступления в силу, дыра закрылась. Потеряно: три звонка и один нервный вечер. Authority не тронули.

Провал. Григорий, две authority, филлинг сделан на одну. Вторая тихо ушла в проблемный статус, и узнал он об этом от брокера, которому его отказались онбордить. Дальше месяц переписки. Причина провала не в Motus. Причина в том, что никто не считал филлинги по числу authority.

Разница между вторым и третьим сценарием это одна табличка на две строки, которую кто-то должен вести.

💰 Если у тебя больше одной authority, несколько полисов и никто в компании не отвечает за календарь дат отмены и продления, это ровно та работа, которую разумно отдать наружу. В TruckerNavi эту сверку ведут в рамках safety-сопровождения. Скажу честно: если у тебя один трак, один полис и один страховщик, платить за это незачем, ты справишься сам за пятнадцать минут в квартал.

✅ Я справился, если...

- Я знаю точное число своих authority и точное число поданных филлингов, и эти числа совпадают.
- Я проверил себя в L&I, а не только в Motus.
- У меня записаны: номер полиса, дата вступления в силу и дата окончания по каждому филлингу.
- Я знаю, что уведомление об отмене идёт минимум за 30 дней перед FMCSA и считается с даты фактического получения.
- Я понимаю, что 35 дней между мной и страховщиком считаются с даты отправки, и это другой срок.
- Я не звоню туда, куда можно написать.

★ Главное за главу

Филинг подаёшь не ты, а твой страховщик, и с 14 мая 2026 года он делает это в Motus, а не в L&I.

Профильная страница FMCSA про страховые филинги устарела 26 марта 2026 года и до сих пор шлёт в L&I: лимиты с неё бери, инструкции по месту подачи не бери.

Лимиты, формы и сроки не менялись ни на цент и ни на день.

Три числа держи в голове отдельно: 30 дней перед FMCSA (387.313T(d), считается с фактического получения), 35 дней между страховщиком и тобой (387.7(b)(1), считается с отправки), и правило «что раньше» (387.7(c)).

Обратная дата через поле effective date это официальный инструмент, но он закрывает бумажный разрыв там, где покрытие реально было, а не создаёт покрытие задним числом.

\$10 за каждый принятый филинг платит филер, ежемесячным счётом. Это новая строка, которой в L&I не было.

Филинг нужен на каждую authority отдельно. Считай по authority, не по полисам.

Версия «с 15 мая филинги встали и все стали незастрахованными» проверялась и не подтвердилась: пауза была объявлена заранее и заявлена как примерно четырёхдневная. Затянулся не сам перерыв, а разбор очереди после него, и по состоянию на 8 августа 2026 года FMCSA не публиковала заявления о том, что стабилизация закончена. Последнее её слово по теме, от 22 июня 2026: восстановление и стабилизация продолжаются.

Глава 9. Authority: подача, ожидание, отзыв, восстановление

Дата среза: 8 августа 2026.

Если ты подал заявку и с тех пор тишина: выдохни. Сначала три вещи, которые надо знать прямо сейчас, а объяснять я буду после.

Первое: у FMCSA на 8 августа 2026 нет опубликованного норматива по срокам выдачи authority после запуска Motus. Ни одного. Значит, любая цифра, которую тебе назвали в чате, взята не из официального источника.

Второе: твоя старая authority никуда не делась и docket у неё прежний. Всё, что я дальше пишу про «один docket на каждую authority», касается только новых.

Третье: если ты пытаешься понять, живая у тебя authority или нет, для юридической проверки на 8 августа 2026 источник истины это L&I, а не то, что показывает Motus. FMCSA сама подтвердила это в алерте от 29 июня 2026, уже после запуска Motus.

Всё. Теперь можно спокойно.

9.1 Один docket на каждую authority. И что это значит лично для тебя

Раньше было просто: подал заявку на несколько типов authority, получил один docket-номер, и он у тебя один на всё.

В Motus иначе. FMCSA пишет прямо: система присваивает один уникальный docket-номер на каждую вновь выданную authority, даже если ты запросил несколько authority в одной заявке. И у каждой новой authority, выданной в Motus, будет своя отдельная история.

А теперь половина фразы, без которой это превращается в вранье. Дословно у FMCSA: docket-номера существующих authority не меняются, и несколько существующих authority продолжают делить один общий docket.

 Было / стало

Было: подал на common и contract, получил один docket, живёшь с ним годами. Стало (только для новых): подал на common и contract, получил два docket, у каждого своя история. Не изменилось: если у тебя уже есть две authority на одном docket, они на нём и останутся.

Практический вывод простой. Не бросайся «приводить в порядок» старые номера. Ничего приводить в порядок не надо. Если тебе кто-то предлагает услугу «переоформи́м ваши docket по новым правилам», это выдумка: FMCSA такой процедуры не объявляла.

 Владелец: если ты сейчас подаёшь на несколько типов authority, заранее считай, что у тебя будет несколько docket и несколько страховых филингов. Про филинги отдельно ниже.

 Наёмному сейфти: заведи привычку записывать в карточку компании не «МС такой-то», а связку authority плюс её docket. У новых компаний в твоём портфеле их станет больше одного, и однажды ты перепутаешь.

9.2 Три типа authority это три раза по \$300

Это не мой вывод из логики. Это норма.

49 CFR 360.3T(d)(1) говорит прямо: отдельная пошлина требуется за каждый тип запрашиваемой authority в каждом виде транспортировки, например common, contract и broker.

Значит, три типа в одной заявке это \$900. Не \$300 с надбавкой, не «пакетом дешевле». Три раза по триста.

Полная таблица того, что ты можешь заплатить FMCSA (49 CFR 360.3T):

За что	Сколько
Заявка на operating authority, за каждый тип	\$300
Смена названия перевозчика, брокера или FF	\$14
Реинстейт отозванной authority (petition for reinstatement of revoked)	\$80
Временная authority в экстренной ситуации	\$100
Министеральная правка (ministerial correction, техническая ошибка в записи)	\$50
Merger, transfer или lease	\$300
За каждый принятый сертификат страхования или bond: платит твой филер, не ты	\$10

Возвратов нет. У FMCSA в схеме сборов это написано капсом: NO REFUNDS. Ошибся с типом authority, передумал, подал не туда: деньги не вернутся.

Теперь про то, что тебе, скорее всего, рассказали неправильно.

Байка из телеграма номер один: «за смену адреса или EIN тоже платишь \$14». Неправда. Я специально проверял схему сборов в eCFR: ни PPOB, ни EIN там нет вообще. \$14 привязаны только к смене названия. Не закладывай \$14 в бюджет переезда офиса.

Байка номер два: «чеком уже нельзя, значит есть какая-то лазейка, раз в регламенте чек упомянут». В 49 CFR 360.3T(a)(3) действительно до сих пор написано про check, money order и credit card, и там даже есть процедура на случай, если банк

вернёт чек. При этом FMCSA не принимает бумажные платежи с 30 сентября 2025 года, основание Executive Order 14247. Это расхождение текста регламента и практики, а не лазейка. Не пытайся её использовать.

 И одна деталь, которая спасает тех, кто идёт бумажным путём: если ты подаёшь бумажную форму, реквизиты карты нужно заполнить внизу самой формы до отправки. Это официальная инструкция FMCSA из Registration Alerts.

9.3 Сроки: честный ответ вместо красивого

Тут я буду неприятно откровенен, потому что вранья на эту тему в обороте больше всего.

FMCSA публиковала сроки обработки: 20-25 рабочих дней и 45-60 рабочих дней в зависимости от типа. Проблема одна: страница с этими цифрами последний раз обновлялась 20 апреля 2026 года, то есть до запуска Motus, и она до сих пор инструктирует первичных заявителей идти в URS, которая выключена навсегда с 14 мая. Цитировать её сроки как актуальные нельзя.

После 19 мая 2026 FMCSA не опубликовала ни одного норматива по срокам выдачи authority. На 8 августа 2026 официального ответа на вопрос «сколько ждать» нет.

Заодно закрою два ходовых числа.

«Восемь рабочих дней» это не срок выдачи authority и не срок ответа на тикет. Это минимальный срок первичного разбора бумажной формы, до любой дополнительной проверки, взятый из Federal Register Notice 91 FR 23144.

«Двадцать пять дней», «пять-семь недель» на ответ по тикету: официального SLA на ответ по тикету FMCSA не публикует вообще. Все такие цифры в обороте пришли из коммерческих блогов, а не с .gov.

Что при этом действительно является сроком и висит над тобой:

Срок	Что это
20 дней	С даты публикации в FMCSA Register на приведение заявки в соответствие
60 дней	После served decision на исправление, иначе заявка отклоняется. Отклонение не автоматическое, ему предшествует служебное решение
30 дней	Незавершённая заявка supporting company закрывается
30 дней	Возвращённая (Returned) заявка: пересдать, иначе закроют

 Пауза. Я знаю, как это читается человеком, у которого трак уже куплен, платёж за него уже идёт, а authority нет. Один из комментаторов в отраслевой дискуссии сформулировал это точнее всех: для действующего перевозчика переход это неудобство, а для новичка задержка имеет серьёзные финансовые последствия, потому что платёж за трак, депозит по страховке и пермиты начинаются немедленно, независимо от того, идёт выручка или нет.

Я не могу дать тебе срок, которого нет. Но могу сказать, чего точно не надо делать: не подавай заявку второй раз, чтобы «ускорить». И не плоди дубли тикетов. Обе эти вещи в 2026 году делают только хуже.

9.4 Что говорят цифры, а не слухи

Весной по чатам ходило: «FMCSA перестала выдавать authority, ноль новых». Разберём спокойно.

Central Analysis Bureau, сторонний вендор данных, посчитал: с недели запуска по 9 июня 2026 выдано 12 711 новых DOT-номеров и 4 337 новых carrier authorities. Это данные не FMCSA, а вендора, поэтому я и называю источник.

Само агентство в рассылке администратора Дерека Барресса от 28 мая приводило цифры первой недели: 120 000 новых заявителей-пользователей, 10 000 обработанных заявок регулируемых организаций, более 13 000 перевозчиков заклеили свой USDOT.

Так что «ноль» это неправда. Правда в другом: обещанный перерыв был объявлен заранее и звучал как «примерно четыре дня» на миграцию данных и тестирование, между 14 и 19 мая. Претензия отрасли не к тому, что была пауза, а к тому, что стабилизация растянулась. Сама FMCSA 22 июня 2026 написала на своей странице фразу, которая весит больше всех пресс-релизов: работа по восстановлению и стабилизации продолжается.

Заявления «проблемы Motus устранены» FMCSA не публиковала. На 8 августа 2026 такого документа нет.

9.5 Протест по заявке: и почему половина ссылок в интернете мертва

Если ты подал на authority, кто-то может заявить протест. И наоборот, если протестуют против тебя, полезно понимать механику.

Тут есть ловушка, на которую попадают даже те, кто честно полез читать регулирование.

Целый ряд параграфов Части 365 приостановлен с 14 января 2017 года (82 FR 5299). Вместо них действуют парные редакции с буквой T на конце. Поэтому:

Ссылка на § 365.107(e)(3) с формулировкой «временная authority не подлежит протесту» мертва: этот параграф

приостановлен, и в действующем § 365.107T такой нормы нет. Мысль о том, что протест возможен по мотиву неготовности заявителя, выживает через § 365.107T(a).

Ссылка на § 365.119 с требованием *verified statements* и копии протеста в FMCSA тоже мертва. В действующем § 365.119T осталось только одно: направить копию протеста заявителю. Требование заявлений под присягой живёт через § 365.103T.

 Что делать, если страшно. Если тебе прислали бумагу со ссылкой на приостановленный параграф, это не значит, что бумага сама по себе недействительна, и это не повод для паники. Это повод не спорить самому, а показать документ юристу и сказать одну фразу: «проверьте, действует ли эта редакция или её T-версия». Всё.

И общее правило чтения регулирования в 2026 году, которое я сам применяю: увидел ссылку на Часть 365 без буквы T, сначала проверь, не приостановлена ли она. Это касается и старых статей в блогах, и советов из чатов, и текстов, которые тебе присылают «от юриста».

9.6 Voluntary Suspension: то, чего раньше не было

А вот теперь хорошая новость, и она реально хорошая.

В Motus появилась возможность добровольно приостановить свою *operating authority*, а потом восстановить её в течение одного года с даты приостановки. Это официальная функция, описанная FMCSA на странице о новых возможностях.

Кому это нужно на практике:

Сезонному перевозчику, который зимой не ездит.

Оунер-оператору, который уходит работать под чужую *authority* по лизу и не хочет ни платить за поддержание своей, ни терять её насовсем.

Тому, у кого пауза по здоровью или семейным обстоятельствам.

 Было / стало. Раньше выбор был грубый: тянуть authority и страховку впустую или потерять её и потом заходить заново как новичок. Стало: приостановил, вернулся в течение года.

Отдельно к этому примыкает вторая новая вещь: доступ к аккаунту сохраняется независимо от статуса. Даже если USDOT неактивен, аккаунт остаётся доступен, и реактивацию можно запросить прямо в системе.

Типичный сценарий, собирательный. Камиль отработал сезон на кар-хаулинге, зимой в его нише мёртво, и он на четыре месяца уходит под лиз к знакомой компании. Раньше он бы либо платил за поддержание, либо через год возвращался с нуля. Теперь он приостанавливает authority и держит в голове одну дату: год с момента приостановки. Единственное, что его может подвести, это забыть эту дату. Поставь напоминание на телефон в день приостановки, за месяц до годовщины. Это буквально всё, что требуется.

 Я справился, если: я знаю дату приостановки, у меня стоит напоминание за месяц до годовщины, и я понимаю, что за пределами года это уже не восстановление, а новый заход.

9.7 Реактивация: как задумано и на что жалуются

Как задумано. Аккаунт доступен даже при неактивном USDOT, реактивацию запрашиваешь в системе, статусы authority в Motus теперь показывают не только название, но и причину: чего именно ждут, страховку или process agent. Названия статусов не менялись, добавилась причина.

На что жалуются. Тут я честно разделю: официального признания этих проблем нет, они задокументированы отраслевой прессой, не .gov.

Есть кейс оунер-оператора Мартина Вона: платёж за реактивацию с виду прошёл, сумма к оплате упала до нуля, подтверждения не было, деньги при этом не списались.

Authority восстановили почти через месяц, после нескольких эскалаций.

Есть кейс Дэйва Рика из Висконсина: попытался заклеить свой USDOT, которому 24 года, а Motus выдал компании совершенно новый DOT-номер. Дальше пошли растерянные звонки от страховщиков и сервис-провайдеров.

Есть публичный кейс со скриншотом, компания Bub and Son: в Motus статус active, а причина активного статуса указана revoked. В старой L&I тот же перевозчик значился inactive.

— Известный баг Motus прямо сейчас: расхождение данных между Motus, L&I и SAFER. Отдельного алерта FMCSA по нему не публиковала. Косвенно агентство подтверждает картину тем, что в алерте от 29 июня 2026 само отправляет читателя за подтверждением authority в L&I.

Что из этого следует практически:

Если ты платишь за реактивацию, сделай скриншот экрана оплаты и сохрани выписку по карте за этот день. Если денег не списали, у тебя будет чем это доказать.

Если Motus и L&I показывают разное, для юридических целей опирайся на L&I и пиши тикет.

Если тебе выдали новый DOT-номер вместо твоего старого, это не «так теперь надо». Это повод на тикет и эскалацию, а не повод начинать жить с новым номером.

 Тикет подаётся на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. Контакт-центр 1-800-832-5660, часы 8:00-23:00 ET по будням плюс суббота (это данные от 22 июня 2026; в майских материалах ещё стояло 8:00-20:00). Письменный тикет сильнее звонка, и это не моя выдумка: именно тикет вместо звонка рекомендовал администратор FMCSA. Для тех, кому английский по телефону в очереди на сорок минут это отдельная пытка, письменная форма ещё и просто человечнее.

9.8 Три сценария, узнай себя

Идеально. Ты действующий перевозчик, authority у тебя есть, страховка филится, ты в Motus зашёл, увидел свои данные и закрыл вкладку. Делать тебе там нечего. Отраслевые консультанты, которые весной вели клиентов через переход, сформулировали правило проще всех: если нет срочной нужды (истекающий страховой фидинг или обязательное обновление), не заходи в систему, пока она не устанет. Попытка сделать несрочное дело сейчас с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом.

Нормально. Ты подал на новую authority, деньги списались, статус висит в ожидании, и в статусе написана причина: ждут страховку или process agent. Ты закрываешь то, что от тебя зависит, и ждёшь. Не подаёшь второй раз. Не заводишь второй тикет по тому же вопросу.

Провал. Ты подал, не понял, что три типа authority это три пошлины, заплатил за один, ждёшь три. Или подал, увидел тишину, подал ещё раз, теперь у тебя две заявки и путаница. Или заплатил за реактивацию, увидел ноль на экране, решил, что всё оплачено, и месяц ждал, не имея ни скриншота, ни выписки.

Разница между «нормально» и «провалом» почти всегда одна: понял ли человек, за что именно он заплатил, и сохранил ли доказательства.

9.9 Чек-лист перед подачей на authority

Пересчитай типы authority, которые тебе реально нужны, и умножь на \$300. Три типа это \$900.

Помни: возвратов нет.

Проверь адрес. Это отдельная угроза 2026 года: если FMCSA в ходе валидации обнаружит, что заявленный адрес в принципе не может удовлетворять требованиям к principal place of

business, агентство обязано отклонить заявку. Написано именно так: обязано.

Закладывай отдельный страховой филинг на каждую authority. FMCSA пишет прямо: если организация работает под несколькими authority (разные типы, брокерская и перевозческая, authority в разных юрисдикциях), страховой филинг требуется на каждую.

Сохраняй всё: подтверждение оплаты, скриншоты, номера заявок.

Не жди письма как единственного источника правды. Поиск писем внутри Motus на 8 августа 2026 не реализован по замыслу самой FMCSA: она пишет, что возможность искать письма появится в будущем релизе. Ежедневные decision letters публикуются в день генерации.

Не подавай дважды.

💰 Где разумнее делегировать. Если ты подаёшь на несколько типов authority сразу и у тебя при этом несколько страховых филингов и process agent, здесь количество параллельных ниток превышает то, что удобно вести человеку без опыта, и цена ошибки это невозвратная пошлина. Это тот случай, когда есть смысл платить за сопровождение. Но честно: в Motus «под ключ» в старом понимании больше не бывает. Регистрант обязан сам начать заявку, сам пройти верификацию личности и бизнеса и сам подписать финальные oaths and certifications. Сервис-провайдер может заполнить середину, и то после того, как ты его назначил и он принял назначение. Любой, кто обещает тебе сделать всё вообще без твоего участия, либо не разобрался, либо говорит неправду. Подробно эту тему я разбираю в главе про TSP.

★ Главное за главу

Один docket на каждую authority только у новых. У существующих authority docket остаётся общим и не меняется.

Каждый тип authority это отдельные \$300, по 49 CFR 360.3T(d) (1). Три типа это \$900. Возвратов нет.

\$14 это только смена названия. Ни адрес, ни EIN сюда не относятся, что бы ни писали в чатах.

Официальных сроков выдачи authority после Motus нет. Опубликованные 20-25 и 45-60 рабочих дней датированы апрелем 2026, то есть до запуска, и та же страница до сих пор шлёт заявителей в выключенную URS. «Восемь рабочих дней» это про бумажные формы, а SLA по тикетам не существует вовсе.

Ссылки на § 365.107 и § 365.119 без буквы T мертвы с 2017 года. Живые редакции: § 365.107T(a), § 365.103T, § 365.119T.

Voluntary Suspension это новая и реально полезная возможность: приостановил и вернулся в течение года с даты приостановки. Поставь напоминание за месяц до годовщины.

Реактивация задумана прямо в системе, но задокументированы случаи зависших платежей и выданных новых номеров вместо старых. Сохраняй скриншоты и выписки, пиши тикет, не дублируй его.

При расхождении Motus и L&I на 8 августа 2026 опирайся на L&I. Так говорит сам алерт FMCSA от 29 июня 2026.

Если у тебя ничего не горит, не заходи в систему без нужды. Это не лень, это лучшая стратегия текущего момента.

Глава 10. Когда система тебя не пускает

Дата среза: 8 августа 2026.

Если ты открыл эту главу в шесть утра перед рейсом, вот тебе первый абзац, а остальное потом.

Сядь. Ничего не нажимай ещё десять минут. То, что Motus тебя не пускает, почти никогда не значит, что у тебя отобрали authority, номер или страховку. В подавляющем большинстве случаев это значит ровно то, что написано: страница не пускает. Твой USDOT в этот момент лежит там же, где лежал вчера, и проверить его можно за минуту, не заходя в Motus вообще: safer.fmcsa.dot.gov/CompanySnapshot.aspx, а по operating authority: li-public.fmcsa.dot.gov. Обе системы работают и не отключались.

 Пауза. Я это видел много раз за лето 2026. Человек в панике жмёт одну и ту же кнопку тридцать раз, потом звонит в контакт-центр, висит сорок минут, кладёт трубку и всю ночь думает, что его компания «слетела». А утром выясняется, что authority на месте, просто система показывала не то и не так.

Теперь по делу.

10.1 Первое правило: сначала выясни, что именно горит

Не «Motus не работает». А что конкретно у тебя завтра сторит, если не сделать.

Есть ровно три вещи, из-за которых имеет смысл драться с системой прямо сейчас:

1. У тебя истекает или уже отменён страховой филинг, и без него authority уйдёт в отзыв.
2. Тебя не берёт на груз брокер, потому что в системе видит у тебя не тот статус.
3. У тебя новая заявка на authority, и без неё трак стоит, а платежи по нему идут.

Всё остальное: обновить телефон, поменять количество трейлеров, посмотреть красивое письмо, заклеить номер «чтобы был», это не горит. И вот здесь самый ценный совет всей главы, и он не мой.

 Отраслевые консультанты, ведущие клиентов через переход, сформулировали проще всех: если нет срочной нужды, не заходи в систему, пока она не стабилизируется. Попытка сделать в Motus что-то несрочное сейчас с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом. Это , по разборам отраслевой прессы, а не официальная позиция FMCSA. Но за лето 2026 я не встретил ни одного практика, который бы с этим спорил.

Кстати, сам администратор FMCSA Дерек Баррс в рассылке 28 мая посоветовал по сути то же самое, только другими словами: тем, кому не срочно, он предложил «beat the rush» просто подождав со входом в систему несколько недель, пока схлынет первая волна. То есть даже официальная позиция допускает: не спеши.

10.2 Симптом: что делать

Ниже реестр того, что реально ломается. Я специально пишу рядом, признала ли это FMCSA. Потому что разница между «баг, который агентство признало и описало» и «жалобой из чата» это разница между «есть инструкция» и «терпи и пиши тикет».

 **Симптом: не могу заклеить свой USDOT, потому что аккаунт зарегистрирован как TSP.**

Это единственный баг, который FMCSA описала подробно и с инструкцией. Он висит первым пунктом на странице Registration Alerts, обновлённой 29 июня 2026. Если ты при первом входе выбрал роль transportation service provider (сервис-провайдер, тот, кто оформляет документы за других),

система считает тебя посредником, а не перевозчиком, и своей компании ты в ней не найдёшь.

Официальный путь выхода: 1. Зайти на motus.dot.gov. 2. Открыть страницу своего TSP-аккаунта. 3. Иконка шестерёнки справа. 4. Close Account. 5. Подтвердить закрытие.

Закрытие безвозвратное. Это не «временно отключить». Если ты реально работаешь как сервис-провайдер, десять раз подумай.

Дальше FMCSA честно признаёт, что и это может не сработать: если после закрытия кнопка привязки USDOT остаётся серой, надо открывать тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket и приложить USDOT, имя и Login.gov-адрес company official, плюс доказательство владения компанией: IRS letter, articles of incorporation или другой документ о регистрации в штате либо муниципалитете.

Держи эти три документа в одной папке на телефоне. Тебя о них попросят не один раз.

Симптом: страховка подана, а Motus показывает, что страховки нет.

Отдельного алерта по этому нет. FMCSA признаёт проблему только общими словами: на странице от 22 июня 2026 сказано, что «recovery and stabilization efforts continue», работы по восстановлению и стабилизации продолжаются. По внутренней рассылке, о которой писала отраслевая пресса, приоритет фиксов отдан как раз страховым филингам и статусам operating authority. Это .

Что делать тебе: не переподавать десять раз. Взять у своего филера подтверждение, что филинг ушёл и с какой датой, и открыть один тикет. И запомнить главное: у страховых филингов есть официальный инструмент обратной даты. FMCSA прямо разрешила обновлять филинги, включая проставление страховки задним числом через поле effective

date. Это не лазейка, это её собственная формулировка. Границы у неё есть, и они разобраны в главе про страховку.

Симптом: статус показывает одно, а причина статуса другое.

Публично задокументированный случай: у перевозчика в Motus стоял статус active, а причиной активного статуса значилось revoked. В старой L&I тот же перевозчик числился inactive. Это, разбор отраслевой прессы, официального алерта нет.

Что делать: сверять с L&I. Алерт FMCSA от 29 июня косвенно подтверждает, что источником истины по operating authority остаётся именно L&I. Если брокер отказывает тебе по статусу, шли ему скриншот из L&I, а не из Motus.

 Трек А, владелец. После решения Верховного суда 14 мая 2026 по делу Montgomery брокеры проверяют перевозчиков нервно и с юристом за плечом. Твоя задача не спорить, а дать им ту запись, которую их юрист признает.

Симптом: не проходит верификация личности. Селфи не принимается, документ не сканируется.

Частично признано: есть FAQ и телефон. Официальный путь такой: звонок в контакт-центр 1-800-832-5660, и там тебя могут направить в физическую точку, где верификацию сделают за тебя. Это дословная формулировка FMCSA, а не слух.

Точки сети записаны как «Identogo via <название бизнеса>»: страховые агентства, нотариусы, mail-центры, лаборатории, полицейские участки. Работают только в порядке живой очереди. Часы FMCSA не публикует и отправляет на горячую линию вендора: 1-833-832-5530.

 Что делать, если страшно. Перед звонком выпиши на бумагу: email от Login.gov, Application ID, коды ошибок. Коды в этой системе выглядят как RN и четыре цифры, например RN9820. Человек на линии спросит именно их. Число попыток

верификации не ограничено, иногда достаточно выйти и зайти заново, чтобы сгенерировался новый QR-код.

И проверь железо, прежде чем винить себя. Десктоп не поддерживается вообще: ни Windows, ни Mac, ни Linux. Вебкамера не поддерживается. Нужен смартфон или планшет с камерой, скорость от 1,5 Мбит/с и задержка не больше 500 мс.

Симптом: MCS-150 не обновляется месяцами.

Задokumentирован случай перевозчика из Мичигана, который три месяца пытался обновить MCS-150 своего парка. Безрезультатно. Это . Отдельного алерта нет. Путь один: тикет.

При этом помни: инактивация USDOT за непройденный biennial update приостановлена с 1 июня 2026, дата окончания на 8 августа 2026 не объявлена. То есть за то, что ты не смог обновиться, тебя сейчас не выключают. Обязанность обновляться при этом никто не отменял, приостановлено наказание, а не требование.

Симптом: платёж «прошёл», а деньги не списались.

Задokumentированный случай оунер-оператора: при оплате реактивации сумма к оплате упала до нуля, подтверждения не пришло, деньги со счёта не ушли. Authority восстановили почти через месяц, после нескольких эскалаций. Это .

Что делать: сохранить скриншот экрана оплаты и выписку по карте, где видно, что списания нет, и идти тикетом. Второй раз вслепую не платить, пока не понял, прошёл первый платёж или нет.

Симптом: Motus выдал новый DOT-номер вместо старого.

Один задokumentированный случай: перевозчик из Висконсина попытался заклеить свой номер, которому 24 года, а система выдала компании совершенно новый DOT. Дальше пошли

звонки от растерянных страховщиков. Это , официально не признано.

Что делать: тикет, эскалация, и не пользоваться новым номером в документах, пока ситуация не разрешена.

Симптом: у меня «обнулилась история», я выгляжу новичком.

В комментариях к отраслевым публикациям ветеран с сорока годами authority писал, что после перехода почувствовал себя лишённым безупречной репутации, будто стажа не было вовсе. Это : в чатах и на форумах пишут, официального подтверждения нет, и .gov эту жалобу не подтверждает.

Что делать: открой SAFER и L&I и посмотри, что там. Если история на месте там, значит с тобой ничего не случилось, а криво показывает интерфейс новой системы. Если её нет и там, вот тогда тикет со скриншотами.

Симптом: biennial update превратился в заявку на новую регистрацию, пришло письмо, что работать нельзя до одобрения.

Механизм описан практиком в комментариях, .gov его не подтверждает и не опровергает. Это . Суть жалобы: поле с числом трейлеров лежит в разделе про операции компании, и правка в нём читается системой как новая регистрация. Человек с пятнадцатью годами authority получил статус нового участника рынка.

Что делать: не паниковать и не начинать работать «как новичок». Сверить authority в L&I. Если там authority живая, у тебя проблема с записью в новой системе, а не с правом работать. Тикет, скриншот письма, скриншот L&I.

10.3 Тикет сильнее звонка

Это ключевая мысль главы, и она не мой домысел.

Администратор FMCSA лично советовал: вместо того чтобы висеть на линии, пишите тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. И это разумно по трём причинам сразу.

Первая: у тикета есть номер и след. Разговор по телефону испаряется, тикет остаётся.

Вторая: тикет не требует говорить по-английски вслух. Ты пишешь, перечитываешь, правишь. Для нас это огромная разница. Живой английский в очереди на сорок минут это отдельное испытание, и не надо делать вид, что его нет.

Третья: очередь. 21 мая ожидание на линии к середине дня превышало час. К 28 мая в то утро было около сорока минут. Это цифры из письма самого агентства, опубликованные через отраслевую прессу.

 Что делать, если страшно писать по-английски. Пиши короткими предложениями, без вежливых оборотов. Факты, цифры, даты. Формула, которая работает: что я пытался сделать, что система показала, какой код ошибки, что я уже пробовал, что прошу. USDOT, MC, email от Login.gov, Application ID: в первых строках.

Не плодить дубли. Это прямо звучало в рекомендациях по разбору завалов: не дублировать тикеты. Логика простая. Каждый новый тикет по той же проблеме отправляет тебя в конец очереди и удлиняет очередь всем, включая тебя. Один тикет, один предмет, и ждать.

И важное, что надо сказать честно: **официального SLA на ответ по тикету FMCSA не публикует вообще.** Никакого. Все цифры вроде «отвечают за 25-35 дней» или «пять-семь недель», которые ходят по коммерческим блогам, взяты не из .gov. Единственное официальное «8 рабочих дней» это срок первичного разбора бумажной формы, а не срок ответа на тикет и не срок выдачи authority. Не путай их, иначе будешь ждать не того и не тогда.

Одно исключение: по тикетам, связанным с верификацией личности, FMCSA называет срок в 2 рабочих дня.

10.4 Часы контакт-центра, и почему в интернете они разные

На 22 июня 2026 контакт-центр работает с 8:00 до 23:00 ET по будням плюс субботы. Телефон 1-800-832-5660.

Часы расширили именно в рамках разбора завалов: раньше, в майских материалах, стояло 8:00-20:00. Если тебе где-то попались старые часы, ты не сошёл с ума, просто фактит не обновили. Это одно из тех расхождений внутри собственных материалов агентства, которых за лето накопилось несколько.

 Было / стало. Было: звонишь до восьми вечера в будни, суббот нет. Стало: до одиннадцати вечера и суббота тоже. Для тебя это буквально означает, что можно решать вопрос после разгрузки, а не выдирать час из рабочего дня.

Отдельно: горячая линия IDEMIA по центрам верификации 1-833-832-5530. Обратная связь по модернизации: NewRegSys@dot.gov. Вопросы supporting company по данным в переходный период: FMCSAInsurance@dot.gov.

10.5 Ежедневные решения: как узнать свой ответ, не дожидаясь письма

Вот приём, который экономит нервы, и о нём почти никто не знает.

FMCSA публикует ежедневные решения по регистрации: шесть писем с решениями за день, в день их генерации. Это значит, что ты можешь увидеть решение по своей заявке в день, когда оно принято, не дожидаясь, пока письмо доползёт до твоего ящика.

 Тонкость, которую надо знать: старая страница ежедневных решений 3 июня 2026 была помечена как «эта страница будет

удалена», но продолжает работать. Более того, свежий алерт от 29 июня официально отправляет читателя именно на неё. То есть публикация ведётся в двух местах сразу, и старая страница на 8 августа 2026 живая. Не пугайся надписи об удалении.

✅ Я справился, если... я знаю, где смотреть решение по своей заявке, и не обновляю почту каждые двадцать минут.

10.6 Почему сертификат не ищется в Motus, и это не баг

Классическая сцена. Человек получил authority, ему нужна копия письма, он лезет в Motus, ищет, не находит, и начинает думать, что система сломалась или что решение отменили.

Не сломалась. Поиска писем в Motus просто нет.

FMCSA описала это сама, в разделе о новых возможностях: копии самых востребованных писем уходят на email владельцу аккаунта, а вот возможность искать письма внутри Motus «will be available in a future release», появится в будущем релизе. То есть это не баг, это ненаписанная функция.

Практический вывод из этого прямой. **Скачивай и сохраняй каждое письмо, которое приходит на почту, в ту же секунду.** Отдельная папка, отдельный бэкап. Потому что вернуться и найти его в системе ты сейчас не можешь.

И вторая половина того же вывода: следи, на какой ящик у тебя привязан аккаунт. Именно туда уйдут письма, и другого пути их получить сегодня нет.

10.7 Что FMCSA признала, а что нет

Это надо держать в голове, когда тебе в чате говорят «да там всё сломано, агентство само призналось».

На 8 августа 2026 FMCSA официально признала ровно две вещи: ловушку с ролью TSP и необходимость приостановить

инактивацию USDOT за непройденный biennial update. Всё.

По страховым филингам, по расхождению данных между Motus, L&I и SAFER, по локаутам отдельных алертов на странице Registration Alerts нет. Есть общая формулировка от 22 июня: работы по восстановлению и стабилизации продолжаются.

Заметь контраст. В письме администратора от 28 мая жалобы названы «minor technical issues», незначительными техническими проблемами, вызванными невиданной волной обращений. А сухая страница от 22 июня использует слово recovery, восстановление. В государственном тексте это слово весит больше любого пресс-релиза: восстанавливают то, что было нарушено.

И честно, без утешений: никакого документа с заявлением «проблемы Motus устранены» FMCSA не публиковала. Последнее слово агентства на эту тему датировано 22 июня 2026, и оно про продолжающееся восстановление. Если тебе кто-то говорит «к августу починили», у него нет источника.



Чек-лист: что делать, когда система не пускает

1. Определи, горит ли. Страховка, отказ брокера, стоящий трак: горит. Всё остальное подождёт.
2. Проверь себя снаружи: SAFER для снимка безопасности, L&I для authority. Обе работают.
3. Собери пакет: USDOT, MC, email от Login.gov, Application ID, код ошибки RN####, скриншот экрана с проблемой.
4. Держи наготове три документа на владение: IRS letter, articles of incorporation, свидетельство о регистрации в штате.
5. Пиши один тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket. Один. Не пять.
6. Звони 1-800-832-5660 только если тикет не годится: например, при провале верификации личности, чтобы тебя

направили в физическую точку.

7. Сохраняй каждое письмо с решением сразу же. Поиска писем в системе нет.
8. Если не горит: закрой ноутбук и вернись через месяц.

Где разумнее делегировать

Честно и без запугивания. Делегировать здесь имеет смысл ровно одну вещь: составление и ведение тикета, когда ты уже понял, что дело не в тебе, а в системе, и когда язык или формулировки становятся барьером. Это работа на час-полтора и нормальная задача для TruckerNavi.

А вот то, чего за тебя больше сделать нельзя: заявку в Motus обязан начать сам владелец, обе верификации проходит он сам, финальные подписи ставит он сам. Это не наша политика, это как теперь устроена система. Подробно об этом в главе про посредников. Просто знай заранее: если тебе обещают «пройдём верификацию за вас», обещают невозможное.

Главное за главу

- Motus, который тебя не пускает, почти никогда не значит, что у тебя что-то отобрали. Проверь себя в SAFER и L&I, прежде чем паниковать.
- FMCSA официально признала две проблемы: ловушку роли TSP и приостановку инактивации за biennial update. Остальное признано только общими словами «recovery and stabilization efforts continue» на 22 июня 2026.
- L&I остаётся авторитетным источником по operating authority. При расхождении с Motus показывай брокеру L&I.
- Тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket сильнее звонка, это рекомендация самого администратора агентства. Дубли тикетов вредят тебе же.

- Официального SLA на ответ по тикету не существует. «8 рабочих дней» это про бумажные формы, не про тикеты. Про верификацию личности назван срок 2 рабочих дня.
 - Контакт-центр 1-800-832-5660, 8:00-23:00 ЕТ будни плюс суббота на 22 июня 2026. Старые материалы показывают 8:00-20:00, это не ошибка с твоей стороны.
 - Ежедневные публикации решений позволяют узнать ответ по заявке в день его принятия. Старая страница помечена к удалению, но на 8 августа 2026 работает.
 - Сертификата в Motus не ищи: поиск писем не реализован по замыслу и обещан в будущем релизе. Сохраняй письма из почты сразу.
 - Правило практиков, которое сэкономит тебе больше всего: если не горит, не заходи.
-

Глава 11. Посредник, диспетчер, TSP: что теперь можно и чего нельзя

Дата среза: 8 августа 2026.

Начну с того, что снимет напряжение.

Если ты владелец и до сих пор пользовался услугами человека, который «делает всё под ключ»: ты не сделал ничего плохого, и никто тебя за это не накажет. Твои номера на месте, твоя authority на месте. Речь не о наказании.

Речь о том, что механика поменялась, и часть работы теперь физически невозможно передать другому человеку. Не потому что это запретили морально. Потому что кнопки такой больше нет.

 Знаю, как это читается в шесть утра перед рейсом: «то есть теперь я сам должен разбираться в американской системе на английском». Не совсем. Сам ты должен сделать три вещи, и

они занимают минуты, а не дни. Всё остальное по-прежнему можно отдать. Ниже разберу, где ровно проходит эта линия.

11.1 Три вещи, которые обязан сделать ты, и никто вместо тебя

FMCSA написала это прямым текстом. Не намёком, не «рекомендуется».

Первое. Начать заявку обязан сам регистрант.

Дословно из официального FAQ по модернизации: новые регистранты обязаны начать процесс подачи заявки и заполнить определённую обязательную информацию, включая проверки личности и бизнеса, **прежде чем** назначить сервис-провайдера. Это , FMCSA пишет прямо.

Раньше было наоборот. Ты давал человеку свои данные, он открывал систему и вбивал всё сам, а ты узнавал результат по факту.

Второе. Обе верификации ты проходишь своим лицом и своим документом.

Верификация личности через IDEMIA: фотография документа плюс селфи, со смартфона. Верификация бизнеса через CLEAR: юридическое название, principal place of business, структура владения, должностные лица. Ни то, ни другое посредник за тебя пройти не может: там нужен твой документ и твоё лицо. И, что важнее для практики, отметка «верификация пройдена» привязывается к тому почтовому ящику, на котором заведён твой Login.gov. Не к компании и не к сервис-провайдеру.

Третье. Финальные клятвы и сертификации подписываешь ты.

Та же официальная страница: регистрант (company official) обязан просмотреть внесённое сервис-провайдером и **подать финальные oaths and certifications**. Oaths and certifications:

это заявления под присягой о достоверности того, что подано. По-русски: подпись под тем, что всё указанное правда.

Вот и всё. Три точки, где ты обязателен лично.

 **Было / стало.** Было: ты отдал документы, тебе через три недели прислали MC-номер, и ты не заходил никуда. Стало: ты заходишь в начале (заявка плюс две верификации) и в конце (подпись под клятвами). Середину по-прежнему может заполнить другой человек.

11.2 Кто такой TSP, и почему это не то же самое, что «мой знакомый оформляет компании»

TSP это Transportation Service Provider, поставщик транспортных услуг. В новой системе это официальный тип аккаунта, не разговорное название профессии.

В Motus существуют два разных мира, и путают их постоянно.

Мир первый: регистранты. Это перевозчики, брокеры, фрахт-форвардеры, поставщики интермодального оборудования, объекты для цистерн. То есть те, у кого есть или будет свой USDOT-номер и своя authority. Ты, если у тебя траки.

Мир второй: supporting companies, поддерживающие компании. Их три типа: blanket companies, которые подают VOC-3; финансовые филеры, то есть страховые, сюрети-компании и финансовые институты; и TSP.

Разные миры, разные аккаунты, разные наборы вкладок. У страховой и у TSP в аккаунте есть Account и Manage Users. У blanket-компании, которая подаёт VOC-3, добавляется третья вкладка для управления process agents. Это , из официального job aid для supporting companies.

 **Владельцу.** Тебе нужен аккаунт регистранта. Не TSP. Никогда не TSP, если ты сам не оказываешь услуги другим перевозчикам как отдельный бизнес.

● **Наёмному сейфти.** Тебе, скорее всего, нужен не отдельный аккаунт, а приглашение внутрь аккаунта компании, где ты работаешь. Об этом ниже.

11.3 Главная ловушка, и она признана официально

Теперь самое важное в этой главе.

На странице Registration Alerts FMCSA первым пунктом висит проблема: перевозчик зарегистрировался как TSP и после этого не может заклеить свой собственный USDOT-номер. Обновление алерта датировано 29 июня 2026 года. На 8 августа 2026 проблема не закрыта.

Как в неё попадают? Человек заходит в новую систему, видит выбор типа аккаунта, читает по-английски «transportation service provider» и думает: ну да, я же оказываю транспортные услуги, я вожу грузы. Логика идеальная. Результат катастрофический: система записала тебя не в тот мир, и твой номер тебе недоступен.

— Это один из ровно **двух** пунктов, которые FMCSA официально признала за всё время с запуска. Второй: приостановка инактивации за непройденный biennial update. Всё остальное либо не признано вовсе, либо признано общими словами вроде «работы по восстановлению и стабилизации продолжаются». Так что если ты попал сюда, ты не в серой зоне: агентство само описало и проблему, и выход.

Что делать, если страшно, и ты уже нажал не туда

Официальная последовательность выхода, из алерта FMCSA:

1. Зайти на motus.dot.gov.
2. Открыть страницу своего TSP-аккаунта.
3. Найти иконку шестерёнки справа.
4. Выбрать закрытие аккаунта.

5. Подтвердить закрытие.

И теперь то, что нужно понять до, а не после: **это закрытие безвозвратно**. Обратно не открыть. Поэтому не жми, пока не убедился, что ты действительно перевозчик, а не сервис-провайдер, и что этот аккаунт тебе не нужен ни для чего другого.

Если после закрытия кнопка привязки USDOT-номера остаётся серой и не нажимается, официальный путь такой: подать тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket и приложить:

- свой USDOT-номер;
- имя company official и адрес его Login.gov;
- доказательство владения компанией: письмо IRS, articles of incorporation, либо другое подтверждение регистрации в штате или муниципалитете.

 **Я справился, если...** аккаунт TSP закрыт, а в моём аккаунте регистранта появилась активная возможность привязать свой USDOT-номер. Если кнопка серая, у меня отправлен тикет с тремя вложениями выше, и я не отправляю второй такой же.

Про «не отправляю второй» серьёзно. Дубли тикетов не ускоряют, они забивают очередь. Официального SLA на ответ по тикету FMCSA не публикует вообще, ни одного дня, ни одного часа. Все цифры «отвечают за 25-35 дней» из коммерческих блогов: чужая выдумка, не норма.

 Первоисточник: страница Registration Alerts на fmcsa.dot.gov, обновление от 29 июня 2026 года.

11.4 Что TSP реально может, и в каком порядке

Порядок здесь важнее списка. Именно порядок ломается у большинства.

Шаг 1. Ты сам открываешь Motus, заводишь Login.gov, проходишь верификацию личности и верификацию бизнеса, начинаешь заявку и заполняешь обязательную часть.

Шаг 2. Только после этого ты назначаешь сервис-провайдера.

Шаг 3. TSP должен принять назначение. Не «получил доступ автоматически», а именно принять. Пока он не принял, он ничего не видит и не делает.

Шаг 4. TSP заполняет середину: детали операций, данные, техническую часть заявки.

Шаг 5. Ты возвращаешься, просматриваешь всё, что он внёс, и подписываешь финальные клятвы и сертификации.

Обрати внимание: ты в этой цепочке первый и последний. Посредник в середине.

Отдельно, потому что этим успокаиваю каждого второго: **проверять всё за тобой никто не обязан, кроме тебя.** Шаг 5 это не формальность. Это ты под присягой подтверждаешь чужие записи. Если TSP вбил не тот адрес, отвечать за адрес будешь ты.

11.5 Адрес: где посредники ломают клиентам заявки

Русскоязычная отрасль десять лет регистрировала компании на адреса registered agent, виртуальных офисов и mail-центров. Это было удобно и работало.

Теперь так: если FMCSA в процессе валидации или проверки обнаружит, что поданный адрес **никогда не мог бы удовлетворять** требованиям к principal place of business, агентство **обязано отклонить** заявку. Не «может», а обязано. Формулировка «is required to reject» стоит в официальном FAQ.

Для supporting companies добавлено ещё жёстче: адрес сверяется с базой USPS, **P.O. Box не принимается**, а если

совпадения в USPS нет, выбирается специальный вариант «требуется проверка FMCSA» и обязательна загрузка подтверждающих документов.

Практический вывод для тебя, владелец: если сервис-провайдер по привычке подставляет свой офис или почтовый ящик как твой principal place of business, ты рискуешь не задержкой, а отказом. Спроси у него прямо, какой адрес идёт в заявку. Это твой вопрос, не его.

 Первоисточник: раздел о валидации PPOB в FAQ по модернизации регистрации на fmcса.dot.gov, плюс job aid для supporting companies.

11.6 Наёмный сейфти и несколько компаний у одного человека

 Если ты работаешь на компанию и тебе нужен доступ, механика такая.

Аккаунт в Motus выдаётся **на уровне компании**. Первый человек из компании, который зарегистрировался, создаёт аккаунт компании и автоматически становится главным держателем аккаунта (main account holder). Он приглашает остальных и управляет доступом.

Второй уровень: sub-account holder. Он подаёт и ведёт филинги, но доступом не управляет, и обязан дожидаться приглашения по email. Сам зайти и присоединиться он не может.

И жёсткое правило, из-за которого спорят в офисах: **профиль пользователя уникален для одного человека**. Свой Login.gov у каждого. Не «у нас один вход на компанию, все под ним сидим». Так было раньше в старом Портале, так больше не работает.

 Для владельца, у которого несколько компаний (типичная русскоязычная конфигурация: одна LLC на перевозку, одна на диспетч, одна на что-то ещё): все они живут под **одной твоей**

учёткой Login.gov, переключение между ними идёт через боковую панель и выбор аккаунта. Один человек, один вход, много компаний. Это , из job aid.

А вот сотруднику своим входом делиться нельзя. Ему заводится отдельный.

11.7 Ловушка с почтовым ящиком, которая топит половину попыток

Тут FMCSA сама себе противоречит, и я не буду делать вид, что противоречия нет.

Инструкция по привязке USDOT говорит: ты обязан использовать **тот же email Login.gov**, который был указан как Company Official в старом FMCSA Portal.

Инструкция по первому входу говорит: **не рекомендуется использовать публичный рабочий email** для своего защищённого профиля в Motus.

А теперь представь типичную мелкую компанию, где на всё один ящик, и он же публичный, и он же указан в Портале. Два официальных совета из одного комплекта документов ведут в разные стороны. На 8 августа 2026 это расхождение не устранено.

Мой практический выбор, и я его называю именно как свой выбор, а не как норму: для привязки старого номера важнее совпадение с Порталом, то есть с тем, что там записано. Совпадение email решает, откроется тебе твой номер или нет. Совет про приватность это про гигиену, а не про доступ.

Почему так работает механически: система отслеживает факт прохождения верификации **через email, привязанный к учётным данным Login.gov**. Отметка живёт на ящике. Отсюда, кстати, и растёт та самая ловушка с ролью TSP: роль прицепилась к ящику, а не к человеку.

11.8 Три сценария, узнай себя

Идеально. Тимур, владелец, три трака. Заранее завёл Login.gov на свой личный ящик, тот же, что стоял Company Official в Портале. Со смартфона прошёл верификацию личности с первого раза, бизнес-верификация подтянула его LLC. Заклеймил USDOT, увидел свой номер. Сервис-провайдера назначил уже после этого, тот принял назначение, заполнил операционную часть, Тимур проверил адрес и подписал. Итого личного времени: около часа, разнесённого на два захода.

Нормально. Азамат, владелец, два трака, в США четыре года. Верификация с первого раза не прошла: селфи не приняли дважды, вылез код ошибки формата RN и четыре цифры. Он не стал долбить систему, вышел, вошёл заново, сгенерировал новый QR. С третьего раза прошло. Число попыток официально не ограничено, это . Дальше всё пошло штатно, только медленнее. Потерял вечер, не потерял ничего больше.

Провал. Тарас, владелец одного трака, зашёл в систему в шесть утра перед рейсом, выбрал «transportation service provider», потому что по-английски это выглядело как описание его работы. Дальше его номер ему не открылся. Он позвонил, простоял в очереди, бросил, позвонил на следующий день, снова бросил. Потерял неделю на звонки, которые не были нужны: письменный тикет с тремя вложениями решал ту же задачу и не требовал говорить по телефону.

 Если ты узнал себя в третьем: это не про твой английский и не про твою голову. Слово «provider» в этой системе значит не то, что оно значит в жизни. Ошиблись тысячи людей, поэтому это и висит первым алертом.

11.9 Честный разговор про «под ключ»

Теперь то, ради чего эта глава существует.

Модель «дай нам документы, дальше не думай» в чистом виде технически перестала быть возможной. Не «стала хуже», не «усложнилась». Перестала.

Потому что три вещи из раздела 11.1 система физически не даёт передать: начало заявки, обе верификации, финальные клятвы. Твоё лицо, твой документ, твоя подпись.

Кто говорит тебе иначе: либо не работал в новой системе, либо предлагает тебе отдать свой Login.gov чужому человеку. Второе делать нельзя. Твой Login.gov это твой доступ ко всей регистрационной истории компании, и отметка о верификации живёт на нём. Отдать его равно отдать ключи.

Скажу прямее, чем принято в отраслевых текстах. Это не «FMCSA убила посредников». Это «FMCSA убила посредников, которые ничего не умели, кроме как быть чужими руками на клавиатуре». Работа, которая осталась, никуда не делась и её много: собрать правильные документы, не завалить адрес, выбрать правильный тип authority (а их типы стоят по \$300 за каждый), проследить страховой филинг на каждую authority отдельно, разобраться, когда всё встало и почему.

💰 Здесь честно, без запугивания. TruckerNavi делает эту работу, но я не буду продавать тебе то, чего не бывает. Никто, включая нас, не пройдёт за тебя верификацию лица и не подпишет за тебя клятвы. Твоё участие: минуты в начале и минуты в конце. Смысл делегировать появляется там, где ошибка стоит денег: выбор типов authority, адрес principal place of business, страховые филинги и разбор ситуации, когда система молчит месяцами. Если у тебя один трак и ты не спешишь, ты в состоянии сделать это сам, и в этой книге написано как.

11.10 Если не горит, не заходи

Совет, который сформулировали консультанты, ведущие клиентов через переход, и который я повторяю каждому: **если нет срочной нужды, не лезь в систему сейчас.**

Срочная нужда это истекающий страховой филинг или обязательное обновление, которое нельзя отложить. Всё остальное несрочное. Попытка сделать несрочное дело сегодня с большей вероятностью кончится звонком в поддержку, чем результатом. Это , позиция практиков, не позиция агентства.

Хотя и сам администратор FMCSA в рассылке от 28 мая советовал тем, кому не горит, просто подождать несколько недель, пока схлынет первая волна.

Чек-лист перед тем, как отдать кому-то часть работы

- Я знаю, какой тип аккаунта у меня: регистрант, а не TSP.
- Мой Login.gov заведён на меня и никому не передан.
- Email в Login.gov совпадает с тем, что стоял Company Official в старом Портале.
- Я заклеил свой USDOT сам, до назначения кого-либо.
- Я знаю, какой именно адрес пойдёт в заявку как principal place of business, и это не P.O. Box.
- Я понимаю, что подпись под клятвами моя и проверять внесённое буду я.
- Я знаю, сколько типов authority заказываю, и что каждый стоит \$300 отдельно.

Главное за главу

Три вещи не делегируются вообще: начать заявку, пройти верификацию личности и бизнеса, подписать финальные клятвы. Это , написано прямым текстом.

Порядок жёсткий: сначала ты, потом назначение провайдера, потом он принимает назначение, потом он заполняет середину,

потом снова ты подписываешь.

Не выбирай тип аккаунта «transportation service provider», если ты перевозчик. Это единственная ловушка, которую FMCSA официально признала и описала выход из неё, и закрытие ошибочного аккаунта необратимо.

Login.gov на каждого человека свой, аккаунт на компанию общий, у одного человека может быть много компаний под одной учёткой.

Адрес principal place of business теперь основание для обязательного отказа, если он не может быть настоящим местом ведения бизнеса. P.O. Box у supporting companies не принимается.

Тикет сильнее звонка, дубли тикетов не ускоряют, официального срока ответа не существует ни одного.

Если не горит, подожди.

Глава 12. Страховщики, сюрети и ВОС-3 филеры

Дата среза: 8 августа 2026.

Эту главу можно читать с двух сторон стола.

Если ты страховой агент, брокер по бондам или ВОС-3 филер: это твоя рабочая инструкция.

Если ты владелец компании и просто ждёшь, когда твой полис наконец появится в системе: читай тоже. Через двадцать минут ты будешь понимать, почему твой филер молчит третий день, и перестанешь думать, что он тебя обманывает.

 Пауза. Скажу главное сразу, чтобы дальше читалось спокойнее. Требование иметь страховку не изменилось. Лимиты не изменились. ВОС-3 как был разовым филингом, так

и остался. Изменился прилавок, за которым это подаётся. Всё остальное на месте.

12.1 Почему твой филер тормозит и это не его вина

Типичный сценарий. Владелец, назовём его Давид, купил полис, страховая сказала «подадим сегодня», а через неделю в системе всё ещё пусто. Давид звонит агенту. Агент говорит: «Мы подали». Давид не верит.

А правда чаще всего такая: филер действительно подал, но сам он в новой системе новичок ровно так же, как и Давид. Его аккаунт мог висеть на ревью. Его адрес мог не совпасть с базой USPS. У него могло быть три номера филера в старой системе, и он ещё не понял, что под каждый нужен отдельный аккаунт.

FMCSA на 8 августа 2026 официально признала ровно две проблемы Motus: ловушку с ролью сервис-провайдера и необходимость приостановить инактивацию за biennial update. Про задержки со страховыми филингами отдельного алерта нет. Есть только общая формулировка на странице агентства от 22 июня 2026: «recovery and stabilization efforts continue», то есть работы по восстановлению и стабилизации продолжаются. По разборам отраслевой прессы, во внутренней рассылке FMCSA сказано, что агентство знает о проблемах и отдало приоритет фиксам именно по страховым филингам и статусам authority.

Перевозу: ведомство само называет происходящее восстановлением. Твой филер в этой картине не главный виновник.

12.2 Claim аккаунта: почему страховым легко, а ВОС-3 филерам трудно

Первый шаг для любого филера, у кого был аккаунт в старой системе L&I: заклеить его в Motus, то есть подтвердить, что этот аккаунт твой.

И вот здесь у двух категорий филеров всё устроено по-разному, и это надо знать заранее.

Страховые и финансовые филеры (financial responsibility filers). Claim существующего аккаунта L&I автоматически одобряет твою роль и обходит ревью FMCSA. Дословно из рабочего пособия по supporting companies: заявка проходит без проверки агентством, при этом FMCSA оставляет за собой право проверить запись в любой момент. Требуется аккаунт в старом FMCSA Portal и статус главного держателя аккаунта. Код подтверждения уходит на email главного филера.

ВОС-3 blanket-компании (те, кто назначает process agents). Ровно наоборот: claim аккаунта требует ревью со стороны FMCSA. Никакого автоодобрения.

Почему такая асимметрия? Официального объяснения FMCSA не давала. Практический вывод простой и его надо принять как данность: если ты blanket-компания, закладывая на активацию время, а не рассчитывая на «зашёл и работаю».

 Было / стало. Было: у филера один вход в L&I, один номер, всё под рукой. Стало: вход через Login.gov на конкретного человека, аккаунт на уровне компании, у страховых мгновенный проход, у ВОС-3 очередь на проверку.

12.3 Номер аккаунта, ведущие нули и филиалы

Две мелочи, которые ломают claim чаще, чем кажется.

Нули. Номер аккаунта L&I вводится без ведущих и хвостовых нулей. В пособии прямо: 00543 надо вводить как 543. Человек

добросовестно копирует то, что видит в старой системе, система не находит совпадения, человек решает, что аккаунта больше нет.

Филиалы. У кого была структура L&I Branch Account, то есть несколько номеров филера под одной компанией: каждый номер филера требует отдельного аккаунта в Motus. Не одного аккаунта с несколькими ветками. Отдельного аккаунта на каждый номер.

Это, кстати, вторая по частоте причина, по которой филинг «подан», но нигде не виден. Подали из не того аккаунта.

12.4 Один филинг на каждую authority

Правило, которое дороже всего обходится именно владельцам, а не филерам.

Дословно из пособия FMCSA: если организация работает под несколькими authority (например, разные виды operating authority, брокерская и перевозочная одновременно, или authority в нескольких юрисдикциях), страховой филинг требуется на каждую authority.

Не один полис на компанию. Не один филинг на USDOT. На каждую authority отдельно.

 Что делать, если страшно. Открой L&I и посмотри, сколько у тебя authority. Если больше одной, спроси у своего филера ровно одну вещь: «Ты подал филинг на каждую из них по отдельности?» Этого вопроса достаточно. Он либо ответит «да, на все», либо у него на секунду изменится голос, и вы вместе найдёте пропущенную.

12.5 Форма филинга: где спотыкаются пальцы

Механика формы описана в официальном пособии, и там есть несколько мест, где система молча не принимает то, что ты ввёл.

Чек-лист по полям филинга

- **FMCSA Received Date** предзаполнена системой и не редактируется. Не пытайся её править, это не поломка.
- **Policy Effective Date** должна быть равна Received Date или позже неё.
- **Policy Number** без спецсимволов и без пробелов. Если в полисе номер написан как ABC-123 456, в поле идёт то, что примет система, без дефисов и пробелов.
- **Coverage To** вводится цифрами без запятых. 750,000 вводится как 750000.
- **Option (Primary/Excess)** доступен только для формы BMC-91X. На других формах этого поля не будет, и это нормально.

12.6 Отмена филинга и два разных срока, которые все путают

Здесь самая дорогая путаница во всей главе, потому что от неё зависит, есть ли у перевозчика authority завтра утром.

Есть два разных тридцатидневных и тридцатипятидневных отсчёта, и они не про одно и то же.

30 дней перед FMCSA. Уведомление об отмене подаётся минимум за 30 дней до даты вступления отмены в силу. Норма: 49 CFR 387.313T(d). Ключевое слово в тексте нормы: срок начинает течь с даты, когда уведомление на предписанной форме фактически получено FMCSA. Формы: BMC-35 для полисов, BMC-36 для бондов. В Motus система подставляет дату вступления в силу через 30 дней от текущей.

35 дней между страховщиком и перевозчиком. Это уже отношения двух частных сторон, а не отношения с ведомством. Норма: 49 CFR 387.7(b)(1). И здесь отсчёт другой: 35 дней начинают течь с даты, когда уведомление отправлено.

Получено против отправлено. Одно слово, и оно меняет календарь.

Плюс третье правило, о котором вспоминают уже в суде: по 49 CFR 387.7(c) ответственность уходящего страховщика заканчивается на дату начала нового полиса или в конце тех 35 дней, что наступит раньше.

 Ловушка для юридически въедливых. В eCFR одновременно живут § 387.313 и § 387.313T, и триггер отсчёта в них сформулирован по-разному: «is filed with» против «is actually received by». В работе опирайся на 387.313T, но знай, что парная норма существует, и не удивляйся, если чужой юрист процитирует другую.

И ещё одно поле: **Reason for Cancellation** доступен только для Surety Bond или Trust Fund. Для обычных полисов его нет.

12.7 Обратная дата: официальный инструмент, а не лазейка

FMCSA прямо написала в своём FAQ: с запуском Motus можно обновлять филинги, включая подачу страховки задним числом через поле effective date.

Это официально. Это не хак из чата.

Но это и не индульгенция. Норма 49 CFR 387.313T(a)(1) допускает филинг задним числом только тогда, когда он подаётся именно для того, чтобы закрыть предшествующий разрыв или пробел в покрытии, и когда в самом филинге это ясно указано.

То есть: закрыть реальный разрыв покрытия, который реально был, и честно это обозначить: можно. Нарисовать покрытие, которого не существовало: нет.

 Пауза. Если ты владелец и у тебя в мае или июне образовалась дыра из-за перехода, это ровно тот случай, для

которого поле effective date и предусмотрено. Скажи своему филеру слово backdating и норму 387.313T(a)(1). Он поймёт, что ты знаешь, о чём говоришь.

12.8 Десять долларов за филинг

В старой L&I этой цифры не было.

Теперь: \$10 за каждый принятый сертификат страхования, surety bond или иной инструмент, подаваемый вместо брокерского surety bond. Биллинг ежемесячный, счёт приходит филеру.

Для страховой компании это копейки. Но именно эта строка объясняет, почему филеры вдруг стали придирчивее к качеству данных, которые ты им даёшь. Каждый отклонённый и переподанный филинг теперь имеет цену, пусть и маленькую.

● Трек Б, наёмный сейфти. Если ты собираешь пакет для филера, собирай его один раз и правильно: точное юрназвание, USDOT с суффиксом, если он у вас отображается, номер полиса ровно как в документе, лимит цифрами, список всех authority. Филер это заметит и запомнит.

12.9 ВОС-3: покрытие штатов и двойной учёт

Покрытие. Дословно из пособия: назначить process agents надо для всех 48 смежных штатов и округа Колумбия. Аляска и Гавайи опциональны, но обязательны, если у тебя есть клиенты, работающие в этих штатах.

Читай это медленно. «Опционально» здесь означает «опционально, пока ты туда не поехал». Как только появился клиент в Аляске, опция превращается в обязанность.

Двойной учёт. Вот это надо принять как факт, а не как ошибку. В майском пособии FMCSA написано прямо: информацию в своём аккаунте филера в L&I на данный момент

всё ещё надо обновлять. И второе: добавить или обновить process agent нельзя, пока твоя blanket-компания не активна.

То есть blanket-филер сейчас живёт в двух системах одновременно. Это не чья-то ошибка настройки. Это официально описанное переходное состояние.

— Известный баг Motus прямо сейчас. Отдельного алерта FMCSA по расхождению данных между Motus, L&I и SAFER не публиковала. Но алерт от 29 июня 2026 косвенно подтверждает главное: источником истины по operating authority остаётся L&I. Если Motus и L&I показывают разное, для юридической проверки authority смотрят в L&I.

12.10 Документы, адрес и P.O. Box

Документы. Загружать надо копию оригинального документа, а не скриншот экрана. Скриншот того, как документ выглядит у тебя на мониторе, это не документ.

Адрес. Адрес supporting company сверяется с базой USPS. **P.O. Box не принимается.** Если совпадения с базой USPS нет, в системе выбирается вариант «No USPS Match - FMCSA Verification Required», и тогда обязательна загрузка подтверждающих документов.

И отдельно, потому что это бьёт по нашим людям чаще, чем по кому-либо ещё: у регистрантов теперь есть валидация principal place of business, основного места ведения бизнеса. Формулировка FMCSA жёсткая: если в ходе валидации или проверки при регистрации агентство обнаружит, что поданный адрес никогда не смог бы удовлетворить требованиям FMCSR, агентство обязано отклонить заявку.

Не «может отклонить». Обязано.

Русскоязычная отрасль массово сидит на адресах registered agent, виртуальных офисов и mail-центров. Раньше это проходило. Теперь это отдельная зона риска, и я говорю об этом

не чтобы напугать, а чтобы ты пересмотрел адрес до того, как подашь, а не после отказа.

12.11 Статусы и тридцатидневные окна

Три состояния, которые ты будешь видеть, и два таймера, которые тикают молча.

Состояние	Что значит	Твой ход
Pending	Заявка ушла, ждёт обработки	Ждать. Не подавать вторую.
Returned	Заявку вернули на доработку	Исправить и пересдать в течение 30 дней, иначе закроют
Active	Аккаунт работает	Можно подавать филинги и вести process agents

Два окна по 30 дней, оба закрываются молча:

- **Незавершённая заявка** supporting company закрывается через 30 дней.
- **Возвращённая (Returned) заявка:** если не пересдал за 30 дней, её закроют.

Ещё один срок для планирования: обработка нового аккаунта филера, по опубликованным данным FMCSA, занимает до двух недель. Оговорка обязательна: эта цифра стоит на странице, которая последний раз обновлялась 26 марта 2026, то есть до запуска Motus. Пост-Motus норматива по обработке FMCSA не публиковала ни разу. Все цифры вида «25-35 дней» и «5-7 недель», которые ходят по коммерческим блогам, в официальных источниках отсутствуют. И официального SLA на ответ по тикету FMCSA не публикует вообще.

✓ Я справился, если... мой аккаунт в статусе Active, я знаю, сколько у моей компании authority, и на каждую из них подан отдельный филинг.

12.12 Новые правила финответственности брокеров с 16 января 2026

Это изменение произошло до запуска Motus и к Motus отношения не имеет. Его часто путают с переходом, поэтому разведу.

С 16 января 2026 вступили в силу новые правила финансовой ответственности брокеров и фрахт-форвардеров. Практическое следствие, зафиксированное в официальных материалах: с этой даты кредитная или финансовая компания, которая хочет и дальше предоставлять trust funds по форме ВМС-85, должна быть одной из перечисленных в правиле типов организаций.

Сам лимит финответственности брокеров и фрахт-форвардеров не менялся: **\$75 000**, форма **ВМС-84** (surety bond) или **ВМС-85** (trust fund).

● Трек А, владелец. Если у тебя брокерская authority и твой trust fund держит какая-то небольшая финансовая контора, задай своему провайдеру один вопрос: соответствует ли он новым требованиям с 16 января 2026. Если нет, тебе нужен другой инструмент финответственности, и лучше узнать это заранее, а не в момент, когда FMCSA перестанет принимать филинг.

12.13 Три сценария, как это выглядит в жизни

Идеально. Страховой филер с существующим аккаунтом L&I. Заклеймил аккаунт, роль одобрилась автоматически, адрес совпал с USPS, номер ввёл без нулей, филиалов нет. Работает в первый же день.

Нормально. ВОС-3 blanket-компания. Заклеймила аккаунт, ушла на ревью FMCSA, ждала. Параллельно продолжала обновлять данные в старом L&I, потому что так велит официальное пособие. Через какое-то время получила Active и начала вести process agents.

Провал. Компания с тремя номерами филера из старой Branch-структуры и адресом mail-центра. Заклеймили один аккаунт, решили, что этого достаточно, подали филинги не из того аккаунта. Адрес не прошёл USPS, документов не приложили, заявка ушла в Returned. Про 30 дней никто не знал. Заявку закрыли. Начали заново. А клиенты всё это время ждали authority.

Разница между этими тремя сценариями это не удача. Это три-четыре вещи, которые надо было проверить заранее.

12.14 Владелец: что сказать своему филеру

Если ты не филер, а владелец, и тебе просто нужно, чтобы твоя страховка появилась в системе, вот короткий разговор.

 Пять вопросов филеру

1. Твой аккаунт в Motus в статусе Active?
2. Если у тебя было несколько номеров филера, ты подаёшь из правильного аккаунта?
3. Ты подал филинг на каждую мою authority по отдельности?
4. Если у меня был разрыв покрытия из-за перехода, ты можешь закрыть его через effective date?
5. Что показывает L&I по моей authority прямо сейчас?

Пятый вопрос самый важный. Потому что для юридической проверки твоей authority брокер, инспектор и суд будут смотреть в L&I, а не в Motus.

 Где разумнее делегировать. Если у тебя больше одной authority и ты не уверен, что на каждую подан отдельный

филинг, это ровно та задача, которую дешевле отдать наружу, чем разбирать самому в шесть утра. TruckerNavi занимается такой сверкой. Но скажу честно: если authority у тебя одна и филер отвечает на пять вопросов выше внятно, платить не за что. Проверь сам.

★ Главное за главу

- Требование страховаться, лимиты и правило ВОС-3 не менялись. Изменился прилавок подачи.
- Claim аккаунта L&I: у страховых филеров автоодобрение без ревью FMCSA, у ВОС-3 blanket-компаний обязательное ревью.
- Номер аккаунта L&I вводится без ведущих и хвостовых нулей. Каждый branch-номер требует отдельного аккаунта Motus.
- Филлинг требуется на **каждую** authority отдельно, а не один на компанию.
- 30 дней перед FMCSA считаются от **получения** уведомления (387.313T(d)). 35 дней между страховщиком и перевозчиком считаются от **отправки** (387.7(b)(1)). Ответственность уходящего страховщика кончается на дате нового полиса или на 35-м дне, что раньше (387.7(c)).
- Обратная дата через effective date разрешена официально, но только чтобы закрыть реальный прошлый разрыв, и это должно быть ясно указано в филлинге (387.313T(a)(1)).
- \$10 за каждый принятый филлинг, счёт ежемесячно филеру. В старой L&I этого не было.
- ВОС-3: 48 смежных штатов плюс округ Колумбия обязательно, Аляска и Гавайи по факту работы клиентов. На 8 августа 2026 действует двойной учёт: данные в L&I всё ещё обновляются.
- Документы: копия оригинала, не скриншот. Адрес сверяется с USPS, P.O. Box не принимается. Заявка с адресом, который

никогда не мог бы удовлетворить требованиям к principal place of business, отклоняется в обязательном порядке.

- Статусы: Pending, Returned, Active. Незавершённая и возвращённая заявки закрываются через 30 дней молча.
- Единственный опубликованный срок обработки нового аккаунта филера («до двух недель») датирован 26 марта 2026, то есть до запуска Motus. Пост-Motus нормативов нет, официального SLA по тикетам нет вообще.
- Новые правила финответственности брокеров и фрахт-форвардеров действуют с 16 января 2026 и к Motus отношения не имеют. Лимит остался \$75 000, формы ВМС-84 и ВМС-85.
- При расхождении Motus и L&I юридически авторитетным источником по operating authority остаётся L&I.

Глава 13. Мифы, цифры и как отличить панику от факта

Дата среза: 8 августа 2026.

Если ты открыл эту главу в шесть утра, потому что вчера в чате написали, что «FMCSA больше не выдаёт authority» и ты не спал полночи: выдыхай. Сейчас разберём по цифрам. Никто ничего не отменял.

 Это самая спокойная глава книги. Здесь нет ни одного действия, которое надо сделать срочно. Здесь только про то, как перестать верить каждому воплю в телеграме и научиться проверять самому за три минуты.

13.1 Миф номер один: «новые authority больше не выдают»

Он ходит с конца мая. Формулировки разные: «система встала», «за месяц ноль новых МС», «пока не почините, никто не

откроется».

Вот факты.

С недели запуска Motus по 9 июня 2026 года было выдано **12 711 новых USDOT-номеров и 4 337 новых carrier authorities**. Это подсчёт Central Analysis Bureau, вендора отраслевых данных. Не .gov, а сторонняя контора, поэтому говорю честно: цифра из индустрии, не из официального документа. Но она опубликована, её автора зовут по имени, и она примерно совпадает с тем, что тот же вендор называет обычным ритмом рынка: около 5 000 authority в месяц.

Ноль? Не ноль.

Теперь откуда взялся сам миф. Он вырос из настоящего факта, только у факта отрезали хвост.

Настоящий факт такой: FMCSA действительно выключила регистрационные функции старых систем 14 мая 2026 года в 20:00 по восточному времени. И действительно был период, когда новые заявки не принимались нигде. Только вот агентство **объявило это заранее**, назвало срок и назвало причину. Дословно на своей странице FAQ: изменения регистрации будут недоступны «примерно четыре дня» для миграции данных и тестирования. Окно поставили на выходные намеренно.

19 мая Motus запустился для всех. Это тоже официальная формулировка самой FMCSA.

То есть в реальности было плановое четырёхдневное окно, о котором предупреждали. А в пересказе оно превратилось в «систему сломали и она не работает». Это классика: реальное событие плюс чужая интерпретация плюс десять пересказов равно паника.

 **Было / стало.** Было: «FMCSA молча остановила выдачу authority на неопределённый срок». Стало, если проверить:

объявленное заранее окно примерно на четыре дня, после которого выдача пошла и за первые три недели дала больше четырёх тысяч новых carrier authorities (4 337 по подсчёту Central Analysis Bureau).

Значит ли это, что всё прекрасно? Нет. Затяжки в обработке реальны, статусы висят, тикеты не отвечают неделями. Но «медленно» и «не выдают вообще» это два разных мира, и жить в них надо по-разному. Если тебе сказали «не выдают вообще», ты откладываешь запуск компании на осень и теряешь сезон. Если ты знаешь, что выдают, но медленнее, ты просто подаёшь раньше и закладываешь запас по времени.

13.2 Цифры самой FMCSA: письмо 28 мая

Через девять дней после запуска администратор FMCSA Дерек Баррс разослал стейкхолдерам письмо с цифрами первой недели.

- **120 000** новых пользователей-заявителей зарегистрировались в системе
- **10 000** заявок регулируемых организаций обработано
- **13 000+** перевозчиков заклеили свой USDOT-номер, то есть привязали существующий номер к новому аккаунту
- Ожидание на телефонной линии в то утро около **40 минут**

Оговорка, без которой я эти цифры давать не хочу. Само письмо публично FMCSA не выкладывала, цифры разошлись через отраслевую прессу. Так что правильная формулировка звучит так: «по данным самого агентства в рассылке от 28 мая». Не «по данным FMCSA.gov».

Что эти цифры на самом деле говорят.

Сто двадцать тысяч человек за неделю зашли в новую систему. Это огромная волна. И вот тут начинается интересное: администратор в том же письме назвал жалобы «**minor**

technical issues», вызванные «беспрецедентной массивной волной вовлечённости», и сделал вывод, что эта волна «доказывает, что мы побеждаем в этой борьбе».

А тем, кому не горит, он же посоветовал простую вещь: не лезть сейчас, а «подождать со входом ближайшие недели», пока схлынет первый ажиотаж.

Держи в голове оба тона. Один и тот же человек в одном и том же письме говорит «проблемы мелкие» и «лучше зайдите попозже». Это не заговор. Это обычное ведомственное письмо, где половина текста для прессы, а половина для дела. Читателю нужна вторая половина.

13.3 Самое сильное официальное слово, и оно не из письма

Есть на сайте FMCSA страница про приостановку инактивации USDOT. Обновлено 22 июня 2026 года. Сухая, никакой пресс-релизной интонации. И там написано, что дополнительные разъяснения будут по мере того, как продолжаются усилия по **восстановлению и стабилизации**.

Recovery. Восстановление.

Это слово в .gov-тексте весит больше, чем любое «minor technical issues» в рассылке. Ведомство не пишет «восстановление», когда всё в порядке. Тогда же, кстати, расширили часы контакт-центра: с 8:00 до 23:00 по будням плюс суббота.

Вот тебе рабочий приём на всю жизнь: **когда официальный тон и официальная страница расходятся, верь странице**. Пресс-релиз пишут для новостей, страницу пишут для людей, которым завтра туда идти.

13.4 Что FMCSA признала официально, а что нет

На 8 августа 2026 года агентство признало **ровно две вещи**.

Первая. Ловушку с ролью TSP (transportation service provider, поставщик транспортных услуг): перевозчик, который случайно завёл себе аккаунт этого типа, не может заклеить собственный USDOT. Признано подробно, с пошаговой инструкцией выхода, и даже с честным допущением, что инструкция может не сработать и тогда нужен тикет. Висит первым пунктом на странице Registration Alerts, обновлено 29 июня 2026.

Вторая. Необходимость приостановить инактивацию USDOT за непройденный biennial update. Приостановка действует с 1 июня 2026, дата окончания не объявлена.

Всё остальное либо не признано вовсе, либо признано общими словами. На странице Registration Alerts **нет** отдельного алерта:

- про затяжки со страховыми филингами
- про расхождение данных между Motus, L&I и SAFER
- про локауты и невозможность войти
- про то, что MCS-150 не обновляется месяцами

Зачем тебе это знать. Затем, что когда ты пишешь тикет и приводишь в нём ссылку на официальный алерт, разговор идёт быстрее. Если алерта нет, описывай симптом своими словами и прикладывай скриншоты, а не жди, что оператор сам знает про твою проблему. Он может и не знать. Официально её не существует.

 **Что делать, если страшно.** Открой fmcsa.dot.gov, раздел регистрации, страницу Registration Alerts. Посмотри дату последнего обновления. Если твоей проблемы там нет, это не значит, что ты один такой. Это значит, что ведомство про неё публично не написало, и тебе нужен письменный тикет на ask.fmcsa.dot.gov/app/ticket, а не полчаса на телефоне.

13.5 Шесть мест, где .gov противоречит .gov

Это не придирки. Каждое из этих противоречий уже стоило кому-то нервов, потому что человек читал одну страницу, делал по ней, а вторая говорила обратное.

1. Кто видит суффиксы USDOT. Страница «What's coming» говорит: суффиксы увидят те, кто регистрируется в Motus впервые, а владельцы существующих номеров нет. Майский фактшит говорит ровно наоборот, и раздел там так и озаглавлен: кто увидит суффиксы, ответ, владельцы существующих номеров. На 8 августа 2026 расхождение не устранено.

2. Часы контакт-центра. В майских материалах 8:00-20:00. На странице от 22 июня 8:00-23:00 плюс суббота. Верить более свежей.

3. Хранение биометрии. FAQ говорит, что FMCSA и её вендор не будут хранить, передавать или продавать данные. Terms & Conditions на верификацию личности (датированы 11 июня 2025) говорят, что IDEMIA управляет твоими данными по своей политике приватности, которая включает сбор, обработку **и хранение** персональных и биометрических данных. Два официальных документа, две разные картины.

4. Куда подавать страховые филинги. Баннер на самом сайте L&I говорит, что регистрационный функционал окончательно выведен из эксплуатации. А страница insurance-filing-requirements до сих пор отправляет филеров именно в L&I. Она обновлялась 26 марта 2026, то есть до запуска, и с тех пор никто её не трогал.

5. Где искать Register с ежедневными решениями. Старая страница помечена «эта страница будет удалена» ещё 3 июня, но продолжает работать, и свежий алерт от 29 июня отправляет читателя именно на неё.

6. Дата запуска в собственных материалах. HTML-страница для supporting companies датирует запуск декабрём 2025 (это была Phase I, ограниченный доступ, 8 декабря). Страница про приостановку инактивации говорит про 19 мая 2026. Обе правы, просто про разные фазы. Но человек, читающий по диагонали, выносит из этого кашу.

13.6 Официальные страницы, которым нельзя верить в августе

Это не значит «сайт врёт». Это значит: у страницы стоит дата обновления **до** запуска Motus, и она описывает мир, которого больше нет. Смотри на дату всегда.

Страница	Обновлена	Чем опасна сейчас
insurance-filing-requirements	26.03.2026	Отправляет филеров в I&I, где подача уже исключена. Лимиты и формы с неё брать можно, инструкцию «куда подавать» нельзя
get-mc-number-authority-operate	20.04.2026	Инструктирует первичных заявителей идти в URS, который исключен навсегда. Там же лежат единственные опубликованные сроки выдачи authority: 20-25 и 45-60 рабочих дней. Эти сроки написаны про URS
modernization-faqs	не датирована как посл.	Почти весь текст в будущем времени: «когда Motus запустится в 2026». Отлично годится, чтобы понять, что обещали. Не годится, чтобы понять, что есть сейчас
identity-verification и страница центров верификации	до запуска	Написаны в терминах URS и Application ID
Video Library, ролик «HOW TO Register»	обновл. 01.07.2026	Сам ролик описывает регистрацию в URS. И отдельно: ролика про подачу заявки на новую регистрацию в

Страница	Обновлена	Чем опасна сейчас
		Motus среди 11 роликов вообще нет
Фактшит PDF (май 2026)	май 2026	Старые часы 8:00-20:00 и противоречие по суффиксам
Кнопки «USDOT PIN» и «USDOT Status» на главной регистрации	до сих пор висят	PIN в Motus как механизм доступа не используется. Кнопка «USDOT Status», кстати, ведёт в SAFER, и вот это как раз правильно
Страница ID Verification Fact Sheet		На 8 августа 2026 даёт 404. Документа нет, пользуйся FAQ

 Правило простое: **на любой странице FMCSA сначала найди дату последнего обновления, потом читай**. Если дата раньше 19 мая 2026, страница описывает прошлое.

13.7 Короткий список того, что нельзя повторять как факт

Всё это я слышал своими ушами, и всё это неправда либо правда наполовину.

- **«МС-номера отменены»**. Не отменены. FMCSA только **предложила** перестать их присваивать, это пойдёт через NPRM с публичным обсуждением, и в первом релизе этого нет. Префиксы MC, MX, FF на месте.
- **«Теперь у каждой authority свой docket»**. Только у вновь выдаваемых в Motus. У действующих компаний несколько authority по-прежнему делят один общий docket, и он не меняется.

- **«Суффиксы можно игнорировать, это просто для удобства».** Наполовину. На борт трака их наносить не надо, тут паникёры не правы. Но по статуту они требуются для идентификации в документах коммерческих сделок с участием перевозчиков, брокеров и фрахт-форвардеров. Обе половины фразы важны.
- **«Бумага больше не работает».** Работает. Бумажные формы принимаются до отдельного нормативного изменения. Только минимум восемь рабочих дней на один первичный разбор.
- **«FMCSA Portal закрыт».** Закрыт только раздел Registration Options. Портал живой.
- **«Проверяйте перевозчика в Motus вместо L&I».** Для юридической проверки operating authority FMCSA по-прежнему указывает на L&I, и алерт от 29 июня это подтверждает. Для брокера после решения Верховного суда по Montgomery это совсем не мелочь.
- **«\$14 при смене адреса или EIN».** В схеме сборов 49 CFR 360.3T эти \$14 привязаны **только** к смене названия. Ни PРОВ, ни EIN там нет. Не закладывай эти деньги в бюджет переезда офиса.
- **«Заявленный срок ответа на тикет восемь рабочих дней».** Восемь рабочих дней это срок первичного разбора **бумажной формы**. Официального SLA на ответ по тикету FMCSA не публикует вообще. Все цифры вроде «25-35 дней» взяты из коммерческих блогов, не из .gov.
- **«Motus покончил с компаниями-хамелеонами».** Это риторика пресс-релиза от 19 мая. В самом Федеральном регистре и на технических страницах формулировки осторожные: «сократить возможности для мошенничества», «помочь предотвратить». Цитировать можно, выдавать за достигнутый результат нельзя.

- **«Ветеранам обнулили всю историю».** Такие жалобы есть, человек с сорока годами authority писал, что после перехода выглядит как новичок без стажа. Но официального подтверждения механизма нет. Это жалоба, а не установленный факт. Проверь свой профиль сам, и если увидишь то же самое, у тебя будет свой скриншот вместо чужой истории.

13.8 Три сценария, узнай себя

Идеально. Ты прочитал эту главу, открыл SAFER, нашёл свою компанию, увидел свой обычный номер и обычный статус. Открыл L&I, увидел свою authority. Ничего не делаешь. Возвращаешься к работе. Так у большинства, и это скучная правда, которую не пересказывают в чатах.

Нормально. Ты нашёл расхождение: в Motus одно, в L&I другое. Сделал два скриншота с датой на экране, написал тикет, отложил. Проверяешь раз в неделю, не чаще. Не звонишь по три раза, не плодишь дубли тикетов, потому что дубли отбрасывают тебя в конец очереди, а не двигают вперёд.

Провал. Ты прочитал в чате «всё пропало», позвонил в три конторы, каждая назвала свою цифру, ты заплатил кому-то за срочное решение проблемы, которой у тебя не было, а параллельно так и не подал вовремя страховой фидинг, потому что был занят паникой. Вот это настоящий риск. Не система, а метания вокруг неё.

13.9 Как проверять самому, за три минуты

Это главный навык, который я хочу тебе оставить. Он переживёт эту книгу.



Пять шагов проверки любого утверждения про Motus

1. **Спроси: кто это сказал.** Ведомство на своём сайте, отраслевое издание, или дядя из группы. Три разных веса.
2. **Найди дату.** У страницы FMCSA дата обновления внизу. Если она раньше 19 мая 2026, страница про прошлое.
3. **Проверь себя, а не рынок.** Открой safer.fmcsa.dot.gov, вбей свой DOT или MC. SAFER не менялся, не отключался и работает как работал. Потом открой L&I, li-public.fmcsa.dot.gov. Если обе показывают то, что ты ожидаешь, чужая паника к тебе не относится.
4. **Отдели «медленно» от «невозможно».** Почти всё, что называют катастрофой, на деле задержка. Задержка лечится запасом времени, а не суетой.
5. **Если утверждение про деньги или сроки, найди норму.** Пошлины лежат в 49 CFR 360.3T. Страховые лимиты в 49 CFR 387.303 и 387.307. Сроки уведомления об отмене полиса в 387.313T(d) и 387.7(b)(1). Это открытые тексты на ecfr.gov, читаются без юриста.

Шестой шаг для дисциплинированных: подпишись на Registration Alerts на сайте FMCSA. Это единственный канал, где ведомство пишет про проблемы напрямую, без пересказов.

💰 Если ты понимаешь, что все эти проверки делать некому, потому что ты сам за рулём шесть дней в неделю, это ровно та работа, которую разумно отдать: чтобы кто-то раз в неделю смотрел твои записи в SAFER и L&I и писал тикеты, когда они расходятся. В TruckerNavі это часть Safety Compliance. Без этого тоже можно жить, просто тогда проверяй сам и раз в месяц.

✅ **Я справился, если...** - Я знаю, что новые authority выдают, и могу назвать цифру, а не ощущение - Я понимаю, что четырёхдневное окно в мае было объявлено заранее, и не пересказываю его как крушение - Я смотрю на дату обновления страницы FMCSA раньше, чем на её текст - Я знаю, что официально признаны ровно две проблемы, и не жду, что

оператор угадает мою третью - Я проверил себя в SAFER и в L&I своими глазами - Я перестал принимать решения на основе скриншотов из чужой переписки

★ Главное за главу

Мифа «ноль новых authority» не существует: с недели запуска по 9 июня выдано 12 711 новых USDOT и 4 337 новых carrier authorities, по подсчёту Central Analysis Bureau. Пауза действительно была, но плановая, объявленная заранее и обещанная как «примерно четыре дня» с 14 по 19 мая 2026.

Цифры первой недели от самого агентства: 120 000 новых пользователей, 10 000 обработанных заявок, 13 000+ заклеивших USDOT. Тон письма от 28 мая: «мелкие технические проблемы». Тон официальной страницы от 22 июня: «усилия по восстановлению и стабилизации продолжаются». Верь странице, а не письму.

Официально FMCSA признала ровно две вещи: ловушку с ролью TSP и необходимость приостановить инактивацию за biennial update. Всё прочее либо не признано, либо признано общими словами, и это меняет то, как ты пишешь тикет.

Шесть мест, где .gov противоречит .gov, и восемь страниц, обновлённых до 19 мая 2026 и потому описывающих несуществующий мир. Сначала дата, потом текст.

И главный навык: кто сказал, когда обновлено, проверь себя в SAFER и в L&I, отдели «медленно» от «невозможно», а про деньги и сроки читай норму. На 8 августа 2026 никакого официального заявления «проблемы Motus устранены» FMCSA не публиковала. Последнее слово агентства так и осталось: восстановление и стабилизация продолжаются.

Глава 14. Что дальше и чего ждать

Дата среза: 8 августа 2026.

Ты дочитал до конца книги, где почти в каждой главе стояла оговорка «на такую-то дату». Это раздражает. Хочется один раз узнать правила и жить дальше.

Так вот, спокойно: правила ты уже знаешь. Дальше речь пойдёт не о новых правилах, а о том, чего ещё нет.

И это, честно говоря, самая приятная глава в книге. Потому что почти всё, чем тебя пугают в чатах на тему «а вот сейчас ещё отменяют МС и всё переделают», на 8 августа 2026 года не существует ни в каком виде, кроме разговоров.

14.1 Что делать прямо сейчас

Три действия, каждое занимает меньше часа.

Первое. Подпишись на Registration Alerts на сайте FMCSA. Это единственный канал, где агентство пишет о проблемах регистрации своими словами и первым. Всё остальное (телеграм, ютуб, знакомый диспетчер) приходит позже и с искажениями.

Второе. Поставь себе напоминание раз в месяц открыть две страницы: страницу о приостановке инактивации USDOT и страницу Registration Alerts. Пять минут. Ты сразу увидишь, изменилось ли что-то в твоей жизни.

Третье. Не жди правил, которых нет. Если ты сегодня работаешь по бумажной форме, по МС-номеру, по общему docket на две authority: ты работаешь законно. Ничего менять не надо.

Всё. Дальше объяснение, зачем это нужно.

14.2 Три вещи, которые обсуждаются, но не приняты

 Начну с успокоительного, потому что вокруг этих трёх тем накручено больше страха, чем вокруг всего запуска Motus.

Отмена МС-номеров. FMCSA написала прямо: агентство *предложило* больше не присваивать МС-номера. Формулировка на официальной странице: изменение находится «под рассмотрением» и будет вынесено на публичный комментарий через NPRM (Notice of Proposed Rulemaking, уведомление о предлагаемом нормотворчестве). И отдельно: «это не вступит в силу с первым релизом».

Что это значит по-человечески: МС-номера живут. Твой МС живёт. Префиксы МС, МХ и FF сохраняются.

Интересный исторический факт, который FMCSA сама и сообщает: МС-номер никогда не был требованием ни закона, ни регламента. Он всегда был внутренним номером дела агентства, который отрасль превратила в удостоверение личности. Поэтому его теоретическая отмена: это не отмена твоего права работать, это отмена одного из способов тебя пронумеровать.

Safety Registration. Отдельное требование, заложенное ещё в законе MAP-21 2012 года. FMCSA заявила: с первым релизом это не внедряется. То есть на 8 августа 2026 никакой новой «регистрации по безопасности» с тебя не требуют.

Изменение процесса ВОС-3. В Федеральном регистре сказано дословно: Phase II не включает изменений процесса подачи формы ВОС-3. Part 366 действует как действовал. Филлинг разовый, ежегодного продления нет.

Заметь общее у всех трёх пунктов: это не «пока не успели». Это «объявили, что не будет в этом релизе».

14.3 Что такое NPRM и почему тебе от него легче

Это самая полезная вещь в главе для человека, который живёт в постоянном ожидании подвоха.

Серьёзные изменения правил в США не появляются ночью. Они идут через процедуру: агентство публикует NPRM в Федеральном регистре, открывается период публичных комментариев, любой перевозчик, любой брокер, любая ассоциация может написать своё мнение, потом агентство отвечает и публикует финальное правило с датой вступления в силу.

Практический вывод: **у тебя всегда будет время**. Ты никогда не проснёшься в мире, где МС-номера отменены со вчерашнего дня, а ты об этом не знал.

Проверено 8 августа 2026: обещанного на весну 2026 года NPRM в Федеральном регистре нет. Не опубликовано.

Значит, отсчёт до изменений даже не начался.

● **Трек А, владелец.** Тебе от этого практический профит: не переделывай визитки, не перекрашивай борта, не переоформляй договоры «на всякий случай, вдруг МС отменяют». Пока нет NPRM, нет и повода тратить деньги.

● **Трек Б, наёмный сейфти.** Тебе от этого профит другой: когда владелец приходит с криком «в чате пишут, что МС отменяют, мы что, всё переделываем», у тебя есть спокойный ответ. Изменение пойдёт через NPRM, NPRM не опубликован, значит мы не делаем ничего. Это ровно та работа, за которую тебе платят: гасить панику фактами.

14.4 На чём Motus держится юридически

Здесь я скажу вещь, которая многих удивляет.

Motus запущен не новым правилом. Он запущен уведомлением о доступности системы: Federal Register Notice «Availability of

Motus», 91 FR 23144, документ 2026-08334, опубликован 29 апреля 2026 года. Через неделю, 6 мая, вышла поправка, которая заменила незаполненный плейсхолдер номера дела на реальный: FMCSA-2026-1255.

Да, в шапке официальной публикации сначала стояло «Docket No. FMCSA-2024-xxxx». Незаполненное поле в тексте, объявляющем о запуске системы на 800 тысяч регистрантов. Я не буду это комментировать, факт говорит сам за себя.

Практическое следствие, важное для тебя: раз регламент не менялся, бумажные формы принимаются. OP-1 во всех вариантах, MCS-150, MCS-150B, MCS-150C, VOC-3 и остальные продолжают приниматься до отдельного нормативного изменения. Минимум восемь рабочих дней уйдёт только на первичный разбор бумаги, и это не срок выдачи authority, а именно срок первого прикосновения к твоему конверту. Но путь законный.

И ещё: FMCSA прямо заявила, что не будет штрафовать тех, кто использует Motus вместо предписанных регулированием форм.

 **Было / стало.** Было: одна система подачи, одна бумажная процедура, одно место проверки. Стало: новая система подачи плюс живая бумага плюс три места проверки (SAFER, L&I, Motus). Правила при этом те же самые. Изменился прилавок, а не закон.

14.5 Единственный надёжный канал новостей

Registration Alerts на сайте FMCSA.

Почему именно он, а не всё остальное.

Потому что сама FMCSA пользуется этой страницей как рабочим инструментом, а не как витриной. Пример: 29 июня 2026 года первым пунктом там появилась ловушка с ролью TSP (Transportation Service Provider, сервис-провайдер): перевозчик зарегистрировался как сервис-провайдер и после этого не

может заклеить свой USDOT. С пошаговой инструкцией выхода. И с честным признанием, что инструкция может не сработать, и тогда нужен тикет.

Вот это и есть ценность канала. Агентство там пишет «может не сработать». Ни в одном пресс-релизе ты такого не прочитаешь.

 Что стоит открыть и положить в закладки прямо сегодня: - Registration Alerts на fmcса.dot.gov (раздел registration) - Страница о временной приостановке инактивации USDOT - Тикет: ask.fmcса.dot.gov/app/ticket - Контакт-центр: 1-800-832-5660, часы 8:00-23:00 по восточному времени по будням плюс суббота (данные на 22 июня 2026) - Обратная связь по модернизации: NewRegSys@dot.gov

 **Что делать, если страшно.** Если тебя трясёт от мысли, что ты что-то пропустишь: заведи один повторяющийся будильник на первое число каждого месяца, название «открыть FMCSA alerts». Пять минут в месяц закрывают 90% тревоги. Оставшиеся 10% закрываются тем, что серьёзное изменение всё равно пойдёт через NPRM и общественное обсуждение, то есть с запасом времени.

14.6 Что открыто и не закрыто на 8 августа 2026

Здесь я обязан быть точным, потому что это уже не про будущее, а про твоё настоящее.

Приостановка инактивации USDOT за непройденный biennial update действует. Началась 1 июня 2026. Дата окончания не объявлена. Приостановлено наказание, а не обязанность: проходить biennial update ты по-прежнему обязан.

Официального заявления «проблемы Motus устранены» FMCSA не публиковала. Ни одного. Последнее слово агентства по теме датировано 22 июня 2026 года, и звучит оно так: работы по восстановлению и стабилизации продолжаются.

Слово «восстановление» в сухом .gov-тексте весит больше, чем любые заголовки. Оно означает, что сама FMCSA считает состояние системы режимом восстановления, а не нормальной работой.

Отдельных официальных алертов нет по трём больным темам: затяжка обработки страховых филингов, расхождение данных между Motus, L&I и SAFER, локауты пользователей. Есть только общие слова про стабилизацию.

Всего FMCSA официально признала две вещи: ловушку с ролью TSP и необходимость приостановить инактивацию. Всё остальное либо не признано вовсе, либо признано общими словами.

Я говорю это не чтобы напугать. Я говорю это, чтобы ты правильно оценивал свои ожидания. Если у тебя тормозит филинг, ты не сумасшедший и не «неправильно нажал». Просто агентство не выпустило про это отдельного алерта.

14.7 Чек-лист «пересмотри эту книгу, если...»

 Эта книга описывает срез на 8 августа 2026 года. Открой её заново и перепроверь соответствующие главы, если случилось хотя бы одно:

- 1. В Федеральном регистре опубликован NPRM** по регистрации: отмена MC-номеров, Safety Registration, изменение VOC-3. Тогда перечитай эту главу и главу про authority.
- 2. FMCSA объявила дату окончания приостановки инактивации USDOT.** Тогда перечитай главу про biennial update: наказание вернётся, и вернётся оно быстро.
- 3. Обновилась страница insurance-filing-requirements.** Пока она датирована 26 марта 2026 года и до сих пор отправляет филеров в L&I. Как только дата сменится,

перечитай страховую главу: лимиты, скорее всего, останутся, а место подачи может наконец совпасть с реальностью.

4. **Обновилась страница Get Operating Authority.** Пока она датирована 20 апреля 2026 года и инструктирует первичных заявителей идти в URS, которая выключена навсегда. Смена даты означает, что появились официальные сроки после Motus.
5. **FMCSA опубликовала заявление о завершении стабилизации.** Тогда перечитай главу про то, что делать, когда система не пускает: часть обходных путей станет не нужна.
6. **Появился поиск писем в Motus.** Сейчас его нет по замыслу, FMCSA обещает в будущем релизе. Когда появится, отпадёт необходимость ловить своё решение через ежедневные публикации.
7. **L&I перестала быть авторитетным источником по operating authority.** Пока, по состоянию на алерт от 29 июня 2026, она им остаётся. Если это изменится, меняется вся глава про карту систем.

Отметь себе: ни один из этих семи пунктов не требует от тебя действий *заранее*. Все они реактивные. Случилось: перечитай. Не случилось: живёшь как жил.

14.8 Типичный сценарий: три способа встретить 2027 год

Собирательные истории, не реальные люди.

Идеально. Богдан, три трака, Нью-Джерси. В мае в систему не полез вообще: страховой филинг у него был свежий, biennial не горел. Подписался на Registration Alerts, поставил месячное напоминание. Зашёл в Motus в конце июля, спокойно заклеил USDOT, потратил сорок минут. Его вывод в разговоре: «я просто не участвовал в очереди».

Нормально. Юрий, один трак, Иллинойс. Полез в мае, потому что было тревожно. Упёрся в верификацию личности, три раза не прошёл, психанул. Через неделю позвонил в контакт-центр, его направили в физическую точку по живой очереди, там прошёл за двадцать минут. Потерял неделю нервов и полдня времени. Работу не потерял ни на день.

Провал. Рустам, новичок, подавался впервые. Пытался всё сделать через знакомого диспетчера, который обещал «оформить под ключ». Диспетчер не смог начать заявку за него: система этого больше не позволяет, владелец обязан сам начать, сам пройти обе верификации и сам подписать финальные заверения. Три недели ушли на выяснение, кто кому что должен. Платёж за трак при этом шёл, депозит по страховке шёл, выручка не шла.

Разница между Юрием и Рустамом не в удаче. Юрий уже работал и мог позволить себе потерять неделю. Рустам начинал с нуля, и у него каждая неделя стоила денег.

💰 Если ты в положении Рустама, то есть заходишь в отрасль впервые и каждая неделя простоя стоит тебе платежа за трак: это тот случай, когда сопровождение окупается. Не потому, что за тебя всё сделают (за тебя больше нельзя, закон изменился в этой части), а потому, что рядом будет человек, который уже видел эти экраны и знает, на каком шаге ты застрял. TruckerNavi этим занимается, и я говорю об этом ровно один раз за главу. Если ты действующий перевозчик и у тебя нет горящих сроков: тебе никто не нужен, справишься сам, глава 5 и глава 10 покрывают всё.

14.9 Возвращаясь к началу

В первой главе я написал, что 14 мая 2026 года произошли две вещи: утром Верховный суд единогласно решил, что федеральный закон не защищает брокера от исков о небрежном

найме, а вечером того же дня FMCSA выключила системы, по которым брокер этого перевозчика проверял.

Я закончу тем же, но с другой стороны.

Обе эти вещи касаются проверок и записей. Ни одна из них не изменила, что такое безопасная работа. Твой водитель по-прежнему должен иметь действующую медкарту. Трак по-прежнему должен пройти годовую инспекцию. DQ-файл по-прежнему должен быть полным. Drug & Alcohol программа по-прежнему должна работать. Часы работы по-прежнему должны сходиться.

Ни одна строчка в этом списке не поменялась ни 14 мая, ни 19 мая, ни 22 июня, ни к 8 августа.

Поменялось место, куда ты подаёшь бумаги, и количество окон, в которые надо заглянуть, чтобы увидеть свою же компанию.

Это неприятно. Это отнимает время. Это иногда выглядит как хаос, и я не буду делать вид, что это порядок: агентство само написало «восстановление и стабилизация продолжаются» и не сказало, что они закончились.

Но это переезд, а не пожар.

Мебель та же. Адрес новый.

Работа осталась та же.

★ **Главное за главу**

1. Отмена MC-номеров, Safety Registration и изменение процесса VOC-3 обсуждаются, но не приняты. На 8 августа 2026 в Федеральном регистре нет соответствующего NPRM.
2. Серьёзные изменения идут через NPRM с публичным комментарием. Значит, у тебя всегда будет время узнать и подготовиться. Не переделывай ничего заранее.
3. Motus держится на уведомлении о доступности системы (91 FR 23144, docket FMCSA-2026-1255), а не на новом правиле.

Поэтому бумажные формы законны, и FMCSA заявила, что не будет штрафовать за использование Motus вместо предписанных форм.

4. Registration Alerts: единственный канал, где агентство честно пишет о проблемах, включая формулировки вида «инструкция может не сработать». Подпишись и проверяй раз в месяц.
5. Приостановка инактивации USDOT действует с 1 июня 2026, дата окончания не объявлена. Приостановлено наказание, а не обязанность проходить biennial update.
6. FMCSA ни разу не заявила, что проблемы Motus устранены. Последнее слово от 22 июня 2026: восстановление и стабилизация продолжаются.
7. Семь триггеров пересмотра книги: NPRM, дата окончания приостановки, обновление insurance-filing-requirements, обновление Get Operating Authority, заявление о завершении стабилизации, появление поиска писем в Motus, утрата L&I статуса авторитетного источника.

 **Я справился, если...** - подписался на Registration Alerts - поставил повторяющееся напоминание раз в месяц на пять минут проверки - перестал ждать отмены MC-номеров как чего-то, что случится завтра - понимаю, что бумажный путь остаётся законным - знаю семь признаков, по которым пойму, что эту книгу пора перечитать