

УДК 338.467:658.7

ДАРКСТОРЫ КАК ЧАСТЬ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ: ОПЫТ РОССИИ И ЗАРУБЕЖНЫХ СТРАН

В. В. Блажеев**И. Е. Михеева****О. Ф. Засемкова***Московский государственный юридический университет имени О. Е. Кутафина (МГЮА)*

Аннотация. Масштабный переход на онлайн-торговлю предопределил появление новых объектов городской инфраструктуры — дарксторов. Востребованность дарксторов, их размещение в центре крупных городов объясняется потребностью в быстрой доставке продовольственных и промышленных товаров курьерскими службами. Несмотря на очевидные удобства для граждан, деятельность данных служб сопровождается многочисленными неудобствами для жителей многоквартирных домов, автотранспорта и пешеходов, вызванными использованием курьерами средств индивидуальной мобильности.

Как следствие, объектом настоящего исследования выступают общественные отношения, возникающие в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, организации стоянок, прилегающих к дарксторам, а также предотвращения нарушений общественного порядка при их размещении в многоквартирных домах. Изучение лучших зарубежных практик деятельности дарксторов позволит имплементировать их опыт в российское законодательство.

Авторы пришли к выводу о целесообразности закрепления в законодательстве Российской Федерации понятия даркстора, а также установления требований к размещению как самих дарксторов, так и инфраструктуры, необходимой для остановки и стоянки транспортных средств курьеров, что обеспечит безопасность для пешеходов и транспорта.

Ключевые слова: даркстор; склад; распределительный центр; безопасность; парковка; город; дорожно-транспортное происшествие; велосипед с электродвигателем; средство индивидуальной мобильности; инфраструктура для остановки и стоянки транспортных средств курьеров.

UDC 338.467:658.7

DARK STORES AS PART OF URBAN INFRASTRUCTURE: THE EXPERIENCE OF RUSSIA AND FOREIGN COUNTRIES

V. V. Blazheev**I. E. Mikheeva****O. F. Zasemkova***Kutafin Moscow State Law University (MSAL)*

Abstract. The large-scale shift to online retail has given rise to new urban infrastructure facilities—dark stores. The demand for dark stores and their location in city centers is driven by the need for rapid delivery of food and non-food goods by courier services. Despite the obvious convenience for citizens, the operations of such services are accompanied by numerous inconveniences for residents of apartment buildings, motor vehicle drivers, and pedestrians, caused by couriers' use of personal mobility devices.

Consequently, the subject of this study comprises the social relations arising in the course of ensuring road safety, organizing parking facilities adjacent to dark stores, and preventing public order violations related to their placement in apartment buildings. A study of best international practices in dark store operations will enable their experience to be incorporated into Russian legislation.

The authors conclude that it is expedient to enshrine in the legislation of the Russian Federation a definition of a dark store, as well as to establish requirements for the placement of both dark stores themselves and

the infrastructure required for the stopping and parking of courier vehicles, which will ensure safety for pedestrians and transport.

Keywords: dark store; warehouse; distribution center; safety; parking; city; road traffic accident; electric bicycle; personal mobility device; infrastructure for the stopping and parking of courier vehicles.

Введение

Одним из ключевых последствий развития онлайн-торговли, появления новых коммуникационных каналов сбыта, трансформации торговой инфраструктуры и выхода на рынок крупных ритейлеров стало появление распределительных центров, в которых хранятся товары, предназначенные для доставки потребителям. В российской [1–4] и иностранной [5–7] литературе и законодательстве они получили наименование «даркстор» (англ. — dark store).

Основными особенностями даркстор» являются: многократные доставки товаров из даркстор» потребителям курьерами; расширенный ассортимент товаров; комплектация большого количества заказов ежедневно; осуществление логистических операций в любое время суток; отсутствие непосредственного доступа потребителей (покупателей) в даркстор».

Ежедневно количество доставок, осуществляемых из даркстор», растет, что обусловлено ростом плотности населения городов, увеличением числа розничных платформ электронной торговли, расширением сетей супермаркетов. Как отмечают эксперты, по состоянию на 2026 г. размер рынка даркстор» составляет 46,03 млрд долл. США, а к 2030 г. превысит 176,02 млрд долл. США [8].

Несмотря на это, действующее законодательство не содержит специальных положений, направленных на регулирование деятельности даркстор». В этой связи на практике возникает множество проблем, которые обсуждаются в научной литературе. Отметим некоторые из них.

Ключевой проблемой функционирования даркстор» является отсутствие четкого решения вопроса о том, являются ли дарксторы самостоятельными торговыми объектами или включаются в одну из существующих классификаций, что, в свою очередь, ведет к отсутствию определенности в отношении правил городского планирования и иных требований, которые должны применяться к таким объектам городской инфраструктуры.

В качестве еще одной проблемы, тесно связанной с обозначенной выше, можно выделить массовое нарушение курьерами Правил дорожного движения, санитарно-эпидемиологических норм и создание существенных неудобств для

жителей многоквартирных домов. Как отмечается в зарубежной научной литературе, основными причинами таких нарушений являются: высокий спрос на быструю доставку из даркстор» независимо от времени суток; отсутствие четких требований к размещению даркстор» и прилегающей к ним инфраструктуры, предназначенной для остановки и стоянки транспортных средств курьеров.

Как показывает анализ практики, функционирование даркстор» в многоквартирных домах или возле них ведет к возникновению следующих проблем [9]:

- увеличение нагрузки на инфраструктуру придомовых территорий;
- сильный шум, создаваемый курьерами и их транспортными средствами, а также их «неподобающее поведение»;
- возникновение заторов на дорогах ввиду использования для доставки заказов значительного количества транспортных средств курьеров [10];
- перекрытие проезда и выезда из подземного паркинга ввиду постоянной хаотичной парковки «Газелей» под разгрузку;
- парковка и движение курьеров по тротуарам, что вынуждает пешеходов выходить на проезжую часть, чтобы обойти их [11];
- нехватка парковочных мест и мест остановки, в результате чего многие курьеры незаконно паркуются перед соответствующими домами или торговыми центрами, создавая неудобства для пешеходов и повышая риски несчастных случаев и дорожно-транспортных происшествий;
- нарушение курьерами на электровелосипедах и электросамокатах правил дорожного движения, а именно — превышение ими скоростного режима при движении по пешеходным дорожкам, создание аварийных ситуаций на пешеходных зонах по дороге к школе и детскому саду, расположенных вблизи даркстор» [12].

Помимо пробелов на законодательном уровне, судебная практика урегулирования споров, связанных с функционированием даркстор», также не сформирована, и поэтому требуется проведение исследования возникающих при оказании курьерских услуг общественных отношений.

Объект исследования: безопасность общественных отношений, возникающих при использовании дарксторов и прилегающей к ним территории для организации доставки товаров курьерами.

Актуальность исследования объясняется масштабным переходом на онлайн-торговлю, что предопределило появление новых объектов городской инфраструктуры — дарксторов. Востребованность дарксторов, их размещение в центре крупных городов объясняется потребностью быстрой доставки продовольственных и промышленных товаров курьерскими службами. Несмотря на очевидные удобства для граждан деятельности данных служб, отмечаются и многочисленные неудобства для жителей многоквартирных домов, автотранспорта и пешеходов, вызванные использованием курьерами средств индивидуальной мобильности. Как следствие, объектом настоящего исследования выступают общественные отношения, возникающие в процессе обеспечения безопасности дорожного движения, прилегающих к дарксторам стоянок, предотвращения нарушения общественного порядка при размещении их в многоквартирных домах. Изучение лучших зарубежных практик деятельности дарксторов позволит имплементировать лучший опыт в российское законодательство.

Доставка из дарксторов, представляющих собой специализированные центры выполнения заказов и магазины одновременно, оптимизирует управление запасами и процессы доставки и обеспечивает более быстрое и точное выполнение заказов. По данным Dark Store Market Report 2026 [8], в ближайшие несколько лет рынок дарксторов будет расти в геометрической прогрессии и к 2030 году составит более 176,02 млрд долл. США при совокупном темпе роста (CAGR) 39,8%.

Аналогичные данные приведены в исследовании «Рынок платформ для организации выполнения и доставки заказов из дарксторов: текущий анализ и прогноз (2025–2033 гг.)» [13], где отмечается быстрый рост спроса на доставку «последней мили», расширение онлайн-продаж продуктов питания, что в конечном итоге ведет к росту глобального рынка организации комплектации и доставки из дарксторов.

Несмотря на то, что тема онлайн-доставки представляет повышенный интерес, в России научные исследования, посвященные изучению правового регулирования дарксторов, прак-

тически отсутствуют. Имеющиеся же работы акцентируют внимание преимущественно на экономических аспектах работы дарксторов.

Так, развитие дарксторов как конкурентоспособной формы доставки товаров в электронной торговле исследовалось Г. Н. Чернухиной и О. Ю. Ермоловской [1]. Роль дарксторов в повышении эффективности и точности выполнения заказов анализировалась в научной статье В. С. Масликовой, К. А. Поршиной, В. Т. Коноваловой, Г. П. Быковой и Д. В. Швандар [2]. Проблемам правового регулирования логистических взаимодействий на площадках электронной торговли посвящена работа А. В. Васильевой [3].

Однако все эти работы посвящены тем или иным узким экономическим или правовым вопросам, связанным с дарксторами, и поэтому не раскрывают всех необходимых аспектов для выработки понятия даркстора и установления требований к его размещению и размещению прилегающей к нему инфраструктуры, предназначенной для остановки и стоянки транспортных средств курьеров. Комплексных исследований, посвященных различным правовым аспектам функционирования дарксторов, не проводилось.

Целью исследования является анализ и выявление пробелов правового регулирования деятельности дарксторов как части городской инфраструктуры с прилегающей территорией — стоянкой для транспорта курьеров, изучение лучшего зарубежного опыта, а также выработка предложений по совершенствованию законодательства Российской Федерации в данной сфере.

В настоящий момент в российском праве отсутствует определенность в решении ряда вопросов, связанных с регулированием деятельности дарксторов: отсутствует определенность в отношении того, что представляют собой дарксторы, сочетающие в себе признаки торговых помещений и складов, к которым применяются разные требования; не решены вопросы о требованиях, предъявляемых к размещению самих дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры, необходимой для остановки и стоянки транспортных средств курьеров.

Методологическую основу исследования составили общенаучные и специальные методы научного познания, в том числе методы системно-структурного, логического, сравнительного анализа, статистический и формально-юридический методы.

Результаты и обсуждение

В настоящее время в законодательстве РФ отсутствует определение дарксторов, а их единственное упоминание содержится в нескольких ГОСТах, применение которых носит добровольный характер. Так, согласно пп. 66.1 «ГОСТ Р 51303–2023. Национальный стандарт РФ. Торговля. Термины и определения» [14], под даркстором понимается «здание или часть здания, строение или часть строения, сооружение или часть сооружения, помещение или часть помещения, предназначенные и используемые для приема, хранения товаров, а также их комплектования в заказы (с последующей доставкой), осуществленные потребителями посредством информационно-телекоммуникационной сети Интернет. Получение информации о заказах, доставка которых осуществляется из даркстора, а также сообщение продавцу и (или) владельцу агрегатора информации о товарах о намерении купить товар осуществляется исключительно посредством сети Интернет». Исходя из текста указанного ГОСТа, даркстор рассматривается как самостоятельный объект торговли, отличный от магазина, включая магазин-склад и интернет-магазин. В частности, в отличие от даркстора, вход в который для потребителей закрыт, а доставка товаров осуществляется по указанному покупателем адресу:

- магазин-склад предполагает продажу товаров физическим и юридическим лицам по методу самообслуживания;
- интернет-магазин предполагает возможность доставки товаров самим продавцом либо его подрядчиком как по указанному покупателем адресу, так и до пункта самовывоза.

Еще одно определение даркстора содержится в п. 1.13 Приказа Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 11.04.2024 № 61–02–196/24 [15], который, в отличие от ГОСТа, приравнивает даркстор к магазину-складу, что свидетельствует об ином подходе к пониманию даркстора.

Упоминание даркстора содержится также в п. 6.3 «ГОСТ Р 70760–2023. Национальный стандарт РФ. Торговля. Услуги доставки товаров розничным покупателям. Общие требования» [16], который ограничивается указанием на отнесение «приема курьерскими или транспортными службами, или курьерами укомплектованных и упакованных товаров в торговых предприятиях и/или на складах, в дарксторах» к числу этапов организации доставки товаров розничным покупателям.

На основании вышеуказанных актов российские суды рассматривают дарксторы как объекты

торговли, при этом не конкретизируя, являются ли они самостоятельными торговыми объектами или включаются в одну из существующих классификаций (например, магазин-склад и т. д.) [17], что ведет к обходу владельцами дарксторов санитарных и жилищных норм и отсутствию четкого понимания того, какие требования к размещению как самих дарксторов, так и прилегающей к ним инфраструктуры, необходимой для остановки и стоянки транспортных средств курьеров, следует применять.

При этом в целях обеспечения максимально быстрой доставки заказов и предотвращения заторов на дорогах большинство дарксторов располагаются в нежилых помещениях жилых домов или пристройках во дворах жилых комплексов. Постоянное движение транспортных средств, доставляющих товары в даркстор, а также транспортных средств, используемых курьерами, развозящими заказы, может создавать неудобства жителям соответствующего дома или жилого комплекса.

В целях решения указанных проблем предлагается принять специальные правила, устанавливающие требования к размещению дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры, включая инфраструктуру для остановки и стоянки транспортных средств, используемых курьерами, основанные на успешном опыте зарубежных стран. Особых успехов в решении данного вопроса добились Франция, Нидерланды, Испания, Великобритания и США, опыт которых может быть использован для совершенствования законодательства РФ в данной сфере.

Франция. Действующее во Франции законодательство, посвященное регулированию дарксторов, является одним из наиболее жестких в мире. В соответствии с решением Государственного совета Франции от 23 марта 2023 г. дарксторы признаются складами по смыслу ст. R. 151–8 Кодекса городского планирования Франции [18], что обусловлено тем фактом, что «помещения, в которых они находятся, используются исключительно для приема и хранения товаров, которые доставляются сделавшим заказ по Интернету клиентам курьерами на велосипедах и иных средствах передвижения». Соответственно, в таких помещениях не осуществляется презентация и продажа товаров непосредственно клиентам. Поэтому даже в том случае, если в дарксторах расположены пункты самовывоза, они должны рассматриваться как склады, то есть помещения, предназначенные для хранения товаров и совершения логистических операций [19–20].

По мнению Государственного совета Франции, дарксторы также не могут рассматриваться как «конструкции и сооружения, необходимые для оказания государственных услуг или услуг, предоставляемых в общественных (публичных) интересах» [19]. В связи с этим в 2022 г. в законодательство Франции были внесены изменения в части определения понятия «склад», под которым в действующем законодательстве понимается «сооружение, предназначенное для совершения логистических операций, хранения товаров, не имеющее зоны продажи, но с постоянными точками доставки розничных покупок, заказанных посредством сети Интернет» [21].

30 марта 2023 года решение Государственного совета было подтверждено решением Высшего административного суда Франции, который также признал дарксторы складами, не подлежащими размещению в жилых домах [22].

Согласно Решению Конституционного совета Франции № 2021–825 DC [23], открытие дарксторов не требует получения разрешения на коммерческую эксплуатацию («autorisation d'exploitation commerciale»), но должно осуществляться в соответствии с Кодексом городского планирования [24], при несоблюдении которого на компанию — владельца даркстора может быть наложен административный штраф (ст. L. 480–4 Кодекса городского планирования Франции) [24]. Помимо этого, планирование строительства и изменение назначения ранее построенных зданий и сооружений (в том числе планирование даркстора) должно осуществляться в соответствии с Законом от 27.12.2019 № 2019–1461 «Об участии в местной жизни и действиях в публичных интересах» [25], а также Указом от 10.11.2016, определяющим назначение зданий, сооружений и помещений [26].

Согласно ст. R. 421–1 Кодекса городского планирования строительство нового помещения, предназначенного для размещения даркстора, требует получения разрешения на такое строительство («permis de construire»). Такое разрешение также требуется при «преобразовании» уже существующего магазина или иного помещения в даркстор (что представляет собой «изменение использования помещения» по смыслу ст. R.421–17 Кодекса городского планирования) в случае, когда оно предполагает изменение опорных конструкций или фасада здания (ст. R. 421–14, c).

Если же «модернизация» существующего здания не предполагает внесения изменений в его опорные конструкции или фасад, то вместо разрешения необходимо предварительно задекларировать соответствующее намерение («déclaration

préalable») (ст. R. 421–17, b). Несоблюдение указанного требования влечет обязательство по возврату помещения в первоначальное состояние в течение установленного судом срока (около 3 месяцев) и наложение административного штрафа в размере 200 евро за каждый день просрочки [27].

Помимо Кодекса городского планирования Франции, положения, касающиеся регулирования создания дарксторов, могут содержаться в градостроительных документах, принятых местными органами власти и государственными органами межмуниципального сотрудничества, таких как местный план городского планирования («Plan local d'urbanisme»), межмуниципальный план местного городского планирования («Plan local d'urbanisme intercommunal»), план территориальной согласованности («Schéma de coherence territoriale»).

С момента принятия во Франции Закона № 2021–1104 от 22.08.2021 г. о борьбе с изменением климата и повышении устойчивости к таким изменениям планы территориальной согласованности должны включать в себя документ о развитии ремесел, розничной торговли и логистики, определяющий условия создания розничных предприятий, которые из-за их размера окажут значительное влияние на пространственное планирование, торговлю в центре города и устойчивое развитие (ст. L. 141–6 Кодекса городского планирования).

Таким образом, планирование строительства даркстора требует не только получения соответствующего разрешения, но и предварительного анализа применимых на соответствующей территории правил, соблюдение которых также является обязательным. Помимо этого, открытие и функционирование дарксторов предполагают соблюдение законодательства Европейского союза, национального законодательства Франции и местного законодательства в части регулирования конкуренции, правил торговли продуктами питания, трудового права, требований к наружной рекламе и интеллектуальной собственности и др. [28].

На практике во Франции дарксторы, как правило, располагались возле жилых помещений или в подвалах и имели площадь от 100 до 300 кв. метров, их ассортимент насчитывал от 1 000 до 2 000 позиций, а зона обслуживания была ограничена 2 км. Однако с момента принятия Государственным советом решения о признании дарксторов складами ситуация изменилась. Так, в настоящее время в Париже установлены запретные зоны для создания дарксторов. Согласно Кодексу городского планирования и Городскому плану Парижа (PLU), к числу таких запретных зон относятся

жилые здания и места, зарезервированные для торговли. В связи с этим во Франции инициировано более 25 разбирательств против дарксторов, находящихся в запретных зонах, а за нарушение указанных правил установлен штраф, размер которого составляет 200–250 евро [29] за каждый день просрочки до лимита 25 000 евро [30].

Согласно Указу Правительства Франции, также признавшего дарксторы складами (промышленными объектами), власти г. Парижа и иных муниципалитетов вправе закрыть дарксторы в случае, если местный городской план (PLU) запрещает осуществление соответствующего вида деятельности по адресу их нахождения. Причиной указанных мер стали проблемы, связанные с размещением дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры. Так, французы, живущие возле дарксторов, отмечают сильный шум от курьеров и разгрузочно-погрузочных работ, мешающий спать [31], закрытие местных магазинов, вытесненных дарксторами [32], помехи движению, создаваемые транспортными средствами, используемыми курьерами (мопедами, скутерами, электровелосипедами), а также наличие заторов на дорогах.

Испания. Аналогичные французскому законодательству требования к размещению дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры были приняты в 2023 г. в Испании (в частности, в Барселоне и Мадриде), где были выделены зоны, в которых работа дарксторов запрещена, что означает не только запрет открытия новых дарксторов в таких зонах, но и закрытие ранее размещенных в них складов [33].

Согласно Общему плану городского планирования 1997 г. (PGOU) [34], к числу таких запретных зон отнесены все зоны, кроме промышленных, при этом необходимым условием открытия дарксторов является соблюдение требований к ширине улицы — не менее 25 метров, и отсутствие жилых помещений в радиусе как минимум 400 метров. Исходя из данных требований, дарксторы могут быть созданы в зонах «Франка» и «Бесос», но не могут быть размещены в зоне 22@ [35] (т. н. «районе будущего»).

Помимо этого, в отдельных городах Испании (например, в Мадриде) установлен запрет на открытие дарксторов в жилых районах (в случае, если их площадь превышает 350 кв. метров), который действует в течение 1 года. Согласно введенным требованиям, открытые в запретных зонах дарксторы должны быть преобразованы в продовольственные склады, не предоставляющие услуг по доставке на дом, либо в открытые супермаркеты [36]. Необходимым условием функционирования даркстора является также наличие крытых зон ожидания для курьеров и парковочных мест для их транспортных средств (включая мотоциклы и электровелосипеды), число которых устанавливается пропорционально размеру даркстора (число парковочных мест должно примерно в 2 раза превышать число мест, размещенных в помещении), а погрузка и разгрузка всегда должны осуществляться исключительно внутри помещения. Как отмечают курьерские службы, работающие в указанных городах (например, Gorillas и Glovo), большинство принадлежащих им дарксторов имеет площадь до 200 кв. метров и укладывается в новые требования, а внутри дарксторов расположены зоны ожидания для курьеров, снабженные стульями, а также автоматами с кофе и водой.

При этом погрузочно-разгрузочные работы могут производиться в гаражах-стоянках при условии, что зона стоянки транспортных средств отделена от зоны погрузки и разгрузки, что предполагает наличие минимального расстояния между ними — 3 метра, а также наличие счетчиков и иных условий, установленных действующими правилами пожарной безопасности. Половина парковочных мест, а также подъездные пути возле даркстора должны быть пригодны для легкого коммерческого транспорта (включая электровелосипеды, электросамокаты, скутеры и иные транспортные средства курьеров).

Нормы парковочных мест для промышленных зон (в которых могут быть расположены дарксторы) рассчитываются исходя из района города, в котором расположен соответствующий даркстор (табл. 1).

Таблица 1

Нормы парковочных мест для промышленных зон, в которых могут быть расположены дарксторы

Исторический центр Мадрида и исторические центры периферийных районов	Район за пределами исторического центра, расположенный на 30-й улице	Иной район
1 место на 25 кв. метров — 1 место на 100 кв. метров	1 место на 100 кв. метров — 2 места на 100 кв. метров	1,5 места на 100 кв. метров — 3 места на 100 кв. метров

Источник: составлено авторами на основе данных [35]

Кроме того, в каждом дарксторе должно быть помещение для приема отходов (ст. 7.4.4 Общего плана городского планирования Мадрида).

Также в Мадриде установлены нормы для погрузочно-разгрузочных сооружений, мест стоянки для велосипедов и иных индивидуальных транспортных средств (таблица 2).

Таблица 2

Нормы для погрузочно-разгрузочных сооружений, мест стоянки для велосипедов и иных индивидуальных транспортных средств

Погрузка и выгрузка	Велосипеды с электродвигателем	Иные индивидуальные транспортные средства (электросамокаты и др.)
1 место на 350 кв. метров	1 место на 15 курьеров	

Источник: составлено авторами на основе данных [35]

Указанные меры должны решить проблему с курьерами, которые часто занимают тротуар около дарксторов, а также улучшить условия их работы, предоставив им место для отдыха [37].

Помимо прочего, открытие даркстора или его расширение требует представления исследования мобильности и составления муниципальными службами отчета, в котором в зависимости от местоположения, характеристик дорожной сети, жилых помещений и близлежащей территории, а также иных факторов, оказывающих влияние на правильное функционирование общественного пространства, может быть установлено требование о соблюдении дополнительных условий, необходимых для минимизации воздействия даркстора на дорожную сеть. В случае невозможности соблюдения соответствующих условий это будет означать невозможность открытия даркстора, рассматриваемого в качестве разновидности логистического склада.

Аналогичные ограничения и запреты предусмотрены в законодательстве и городских планах и других европейских городов (например, Гааги, Гронингена, Арнема, Амстельвена, Роттердама (Нидерланды) и др.). Например, в Амстердаме [38], Роттердаме, Утрехте и Димене (Нидерланды) по инициативе городского совета был установлен годовой запрет на открытие новых дарксторов в жилых районах и близлежащих торговых улицах [39]. Причиной такого решения стали протесты, прошедшие в нескольких районах Амстердама и других городов, ввиду того, что курьеры, осуществляющие доставку заказов из дарксторов, расположенных в центре города, часто создавали проблемы, блокируя тротуар припаркованными велосипедами и иными индивидуальными транспортными средствами, создавали сильный шум, а также заторы на дорогах [40].

Нью-Йорк (США). Наряду со странами Европы, одним из лидеров по числу размещаемых

дарксторов является штат Нью-Йорк, где начиная с 2010 года был построен 21 даркстор, общая площадь которых составляет около 10,3 млн кв. футов, что эквивалентно 14 аэропортам Ла-Гуардиа [41]. Кроме того, как отмечает глава районного муниципалитета Манхэттена Г. Брюер, проверка дарксторов выявила, что они работают в помещениях, которые изначально построены для ритейла, хотя по своей сути не являются магазинами, а представляют собой склады [42].

Несмотря на это, вплоть до недавнего времени в штате отсутствовало правовое регулирование вопросов создания и функционирования дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры.

В целях решения указанных проблем в Нью-Йорке были приняты три законодательных акта, которые установили:

1. запрет установления дарксторами точного времени доставки, обусловленный противоречием такого обещания законодательству о защите прав потребителей в части побуждения курьеров к нарушению правил дорожного движения (в частности, превышению скоростного режима, езде на электровелосипедах и электросамокатах по тротуарам, проезду на красный сигнал светофора и т. д.), что создает опасность для жизни и здоровья как самого курьера, так и для пешеходов [42];
2. необходимость получения лицензии на работу даркстора, которую выдают компетентные органы государственной власти. За соблюдением условий такой лицензии следит Департамент защиты прав потребителей и работников [43];
3. ограничение веса груза, перевозимого велокурьером (22 фунта). В частности, закон предусматривает возможность наложения на курьерские службы и владельцев дарксторов штрафа в размере 2500 долл. США за лишение курьера возможности работать

в случае отказа от доставки товаров, вес которых превышает 22 фунта, за 1 поездку [44].

Помимо этого, Департамент недвижимости Нью-Йорка требует, чтобы:

- созданные в городе дарксторы соответствовали местным правилам городского планирования;
- клиенты могли зайти в даркстор с тем, чтобы самостоятельно забрать свой заказ;
- работники дарксторов принимали оплату как картой, так и наличными;
- в дарксторах, расположенных в торговых помещениях, были оформлены витрины, которые должны соответствовать городским правилам [45]. В частности, пленка и иные непрозрачные материалы (газета, бумага и т. д.) не должны закрывать более 50% витрины.

Иными словами, для сохранения своего местонахождения дарксторы обязаны пускать внутрь клиентов и вести офлайн-торговлю, в том числе без использования онлайн-приложения и сайта [46].

Великобритания. В Великобритании дарксторы получили наименование «dark supermarkets» или «dotcom centres» [47]. Несмотря на то, что в настоящее время их число превышает 200, а к 2030 г. достигнет 1 500 [48], специальное регулирование в отношении размещения дарксторов и порядка использования прилегающей к ним территории в Великобритании отсутствует. В результате этого органы муниципальной власти самостоятельно устанавливают различные требования в отношении городского планирования, применимые в том числе к дарксторам, которые рассматриваются как склады.

Так, в 2020 году Транспортное управление Лондона выпустило Руководство по планированию в части обеспечения услуг доставки (Delivery and Servicing Plan Guidance), предусматривающее разработку плана доставки и обслуживания (DSP). Такие планы создаются как при создании новых объектов застройки, так и при изменении цели использования объекта.

При этом в самом DSP содержатся важные правила, применимые к дарксторам:

- в части безопасности в DSP должно быть указано, как будут устранены или урегулированы потенциальные конфликты с пешеходами и велосипедистами;
- в части погрузки и разгрузки в DSP необходимо указать места, отведенные для погрузки и разгрузки транспортных средств, и то, как ими будут управлять. При этом в Руководстве отмечается, что при разработке новых объектов, вовлеченных в осуществление доставки,

необходимо рассмотреть возможность создания площадок для разгрузки вне проезжей части. На существующих объектах необходимо оценить наличие подходящих мест для разгрузки и погрузки.

Помимо этого, в DSP должно быть указано, как будет спроектирован и эксплуатирован объект с учетом необходимости обеспечения безопасности пешеходов и велосипедистов на прилегающей территории, что включает требования о том, чтобы:

- парковка и погрузка не угрожали безопасности дорожного движения или личной безопасности пешеходов;
- пространство, необходимое для погрузочно-разгрузочных работ, не ограничивало движение пешеходов и не создавало конфликтных ситуаций;
- не ущемлялись интересы инвалидов;
- сохранялась прямолинейность траектории движения пешеходов, позволяющая им двигаться прямо и предотвращающая необходимость отклоняться от желаемой линии движения по пешеходной дорожке или местам перехода;
- сохранялась привлекательность внешнего вида улицы.

Отдельные проблемы, возникающие в связи с развитием сервисов по доставке продукции, решаются на уровне муниципальных органов власти.

Не меньший интерес для целей настоящего исследования представляет опыт саморегулирования. Так, в целях решения проблем, вызванных работой дарксторов, четыре крупнейшие службы доставки продуктов (Flink, Getir, Gorillas, Zapp), работающие на рынке Нидерландов и в других странах, совместно разработали Кодекс поведения, с помощью которого они хотят предотвратить конфликты с муниципалитетами и местными жителями, дома которых находятся в непосредственной близости от дарксторов [49].

Указанный кодекс содержит 6 ключевых принципов, среди которых:

1. необходимость с осторожностью подходить к выбору места для расположения даркстора, что означает отказ от их размещения на центральных торговых улицах, пешеходных зонах или в окрестностях начальных или средних школ;
2. запрет курьерам создавать неудобства (в том числе шуметь), установление их обязанности не занимать слишком много места на тротуаре в ожидании заказов и оставлять место на тротуаре пешеходам;
3. приоритет обеспечения безопасности курьеров дарксторов и других участников дорож-

- ного движения, что предполагает ограничение скорости электровелосипедов до 25 км/ч, а электроскутеров — до 45 км/ч;
4. установление почасовой ставки оплаты курьеров, что позволит им не терять заработок в случае медленной езды и соблюдения всех правил дорожного движения;
 5. необходимость заключения соглашений

Заключение

Сравнительный анализ российского и зарубежного опыта правового регулирования размещения дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры позволяет сделать следующие основные выводы:

1. Правовая природа дарксторов в зарубежных странах рассматривается по-разному, такие здания/сооружения/помещения магазины сочетают в себе форматы склада и магазина (онлайн-супермаркета), раздаточного пункта, предназначенных исключительно для краткосрочного хранения, комплектования и выдачи онлайн-заказов для доставки. При этом во всех рассмотренных иностранных государствах дарксторы рассматриваются как склады, составляющие часть городской инфраструктуры.
2. Законодательство большинства рассмотренных государств не предусматривает специального регулирования в части размещения именно дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры. Как следствие, к ним предъявляются общие требования, применимые к соответствующим объектам (как правило, складам). При этом в преобладающем большинстве государств дарксторы должны располагаться исключительно в промышленных зонах и не могут размещаться в жилых районах, и, в частности, в нежилых помещениях жилых зданий и помещениях, предназначенных для торговли. Однако на практике они, преимущественно, расположены в жилых районах, что позволяет обеспечить максимально быструю доставку товаров клиентам.

- с муниципалитетом в отношении каждого даркстора, которое будет касаться парковки, поставок товаров в даркстор, внешнего вида даркстора и т. д.;
6. оснащение всех транспортных средств курьеров уникальным знаком, позволяющим идентифицировать курьера.

3. К числу дополнительных требований, предъявляемых к размещению дарксторов и прилегающей к ним инфраструктуры, представляющим интерес для Российской Федерации, можно отнести:
 - требование при планировании создания даркстора составлять отчет о воздействии, которое даркстор может оказать на транспортную систему соответствующего района (Австралия, Бразилия), проводить публичные слушания и консультации с компетентным органом местной власти (Бразилия);
 - требование при планировании создания дарксторов учитывать пропускную способность подъездных дорог, а также количество и тип предположительно используемых сотрудниками даркстора транспортных средств (Великобритания, Южная Корея);
 - требование о получении разрешения на строительство даркстора (Франция);
 - требование о наличии крытых зон, предназначенных для ожидания курьеров, и парковочных мест для их транспортных средств, число которых устанавливается пропорционально размеру даркстора (Испания);
 - требование об осуществлении погрузочно-разгрузочных работ в гаражах-стоянках;
 - требование о проверке пригодности половины парковочных мест и подъездных путей возле даркстора для легкого коммерческого транспорта, используемого курьерами.

Список литературы

1. Чернухина Г. Н., Ермоловская О. Ю. Развитие дарксторов как конкурентоспособной формы доставки товаров // Современная конкуренция. — 2021. — Т. 15. — № 4. — С. 50–59.
2. Масликова В. С., Поршина К. А., Коновалова В. Т., Быкова Г. П., Швандар Д. В. Современные складские решения для повышения эффек-

тивности логистики интернет-торговли // Вестник евразийской науки. — 2025. — Т. 17. — № 2.

3. Васильева А. В. Проблемы правового регулирования логистических взаимодействий на площадках электронной торговли // Вестник Сибирского института бизнеса и информационных технологий. — 2024. — Т. 13. — № 3. — С. 139–147.

4. Вирячева Е. В., Трейман М. Г. Тренды и перспективы развития логистики в интернет-торговле на примере доставки на последней миле маркетплейсов // Вестник Астраханского государственного технического университета. Серия: Экономика. — 2023. — № 3. — С. 82–87.

5. Boylan D., Cline J. Dark store theory: examining the tax loophole's relevance in Wisconsin from multiple perspectives // Journal of Tax Administration. — 2021. — Vol. 6. — P. 60–75.

6. Baker N. Who turned out the lights: dark store valuation for property tax and its application to post-pandemic office space // Ohio State Business Law Journal. — 2022. — Vol. 16. — P. 235–278.

7. Nobre J., Vita J. Analysis of the dark store from the perspective of urban law // Revista de Direito da Cidade. — 2021. — Vol. 13. — P. 1373–1392.

8. Dark Store Market Report 2026. — URL: <https://www.researchandmarkets.com/reports/6076434/dark-store-market-report?srsId=AfmBOorctswILCHs1Ql6D4sslRQxDaJ1y247nnLy-I5vf4kv9Ji1udq2> (дата обращения: 03.03.2026).

9. Во Франции хотят запретить дарксторы за те же проблемы, которые раздражают москвичей. — URL: <https://roem.ru/14-09-2022/293303/france-darkstore/> (дата обращения: 01.03.2026).

10. «Самокат» на частной территории — как жители нового ЖК борются с даркстором. — URL: <https://dzen.ru/a/Zdf8dEsW7Ev3I4-s> (дата обращения: 25.02.2026).

11. Обостряется конфликт жителей «ЖК-Символ» с дарксторами «Яндекс.Лавка» и «Самокат». — URL: <https://www.youtube.com/watch?v=tjycBRCJs> (дата обращения: 23.01.2026).

12. Реальная жизнь Лефортово. — URL: https://tgstat.ru/channel/@real_lefortovo (дата обращения: 03.03.2026).

13. Рынок платформ для организации выполнения и доставки заказов из дарксторов: текущий анализ и прогноз (2025–2033 гг.). — URL: <https://univdatos.com/ru/reports/dark-store-fulfillment-and-delivery-orchestration-platforms-market> (дата обращения: 03.03.2026).

14. ГОСТ Р 51303–2023. Национальный стандарт Российской Федерации. Торговля. Термины и определения (утв. приказом Росстандарта от 30.06.2023 № 469-ст) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс». — (дата обращения: 01.03.2026).

15. Приказ Департамента транспорта и развития дорожно-транспортной инфраструктуры города Москвы от 11.04.2024 № 61–02–196/24 «О выполнении поручений по пунктам 12.1–13.1.4 протокола заседания Антитеррористической комиссии города Москвы от 26 декабря 2023 года

№ 4–13–3367/23». — URL: <https://www.mos.ru/dt/documents/prikazy-i-rasporiazheniia-departamenta/view/302718220/> (дата обращения: 17.01.2026).

16. ГОСТ Р 70760–2023. Национальный стандарт Российской Федерации. Торговля. Услуги доставки товаров розничным покупателям. Общие требования (утв. и введен в действие приказом Росстандарта от 31.05.2023 № 358-ст) // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

17. Апелляционное определение Первого апелляционного суда общей юрисдикции от 05.12.2023 № 66а-3071/2023 «Об отмене решения Московского городского суда от 26.06.2023 об удовлетворении заявления о признании не действующим в части постановления Правительства Москвы от 28.11.2014 № 700-ПП «Об определении перечня объектов недвижимого имущества, в отношении которых налоговая база определяется как их кадастровая стоимость»» // Справочная правовая система «КонсультантПлюс».

18. Dark stores are not a commercial activity. — URL: <https://entreprendre.service-public.fr/actualites/A16480?lang=en> (дата обращения: 03.03.2026).

19. Legislative and case law developments for Dark stores and Dark kitchens. — URL: <https://www.nmcg.fr/en/legislative-and-case-law-developments-for-dark-stores-and-dark-kitchens/> (дата обращения: 03.03.2026).

20. Le Conseil d'Etat considère que les dark stores sont des entrepôts au sens du Code de l'urbanisme et du PLU de la Ville de Paris. — URL: <https://www.cheuvreux.fr/actualites/le-conseil-detat-considere-que-les-dark-stores-sont-des-entrepots-au-sens-du-code-de-lurbanisme-et-du-plu-de-la-ville-de-paris/> (дата обращения: 01.02.2026).

21. Arrêté du 22 mars 2023 modifiant la définition des sous-destinations des constructions pouvant être réglementées dans les plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu. — URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047335001> (дата обращения: 01.02.2026).

22. Paris Wins Battle to Regulate Dark Stores After Court Decision. — URL: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-03-23/paris-can-oust-dark-stores-after-court-ruling> (дата обращения: 03.03.2026).

23. Décision n° 2021–825 DC du 13 août 2021 — Communiqué de presse. — URL: <https://www.conseil-constitutionnel.fr/actualites/communiquede-decision-n-2021-825-dc-du-13-aout-2021-communique-de-presse#:~:text=Par%20sa%20décision%20n°,de%20plus%20de%20soixante%20députés> (дата обращения: 07.02.2026).

24. Code de l'urbanisme. — URL: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074075/ (дата обращения: 03.02.2026).

25. LOI n° 2019–1461 du 27 décembre 2019 relative à l'engagement dans la vie locale et à la proximité de l'action publique. — URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039681877> (дата обращения: 17.02.2026).

26. Arrêté du 10 novembre 2016 définissant les destinations et sous-destinations de constructions pouvant être réglementées par le règlement national d'urbanisme et les règlements des plans locaux d'urbanisme ou les documents en tenant lieu. — URL: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000033472190> (дата обращения: 17.02.2026).

27. Enfin une réponse sur la qualification de dark store. — URL: <https://www.actu-juridique.fr/administratif/enfin-une-reponse-sur-la-qualification-de-dark-store/> (дата обращения: 05.02.2026).

28. [Commercial Town Planning] Dark stores, city centres' new business model. — URL: <https://bmhavocats.com/en/2022/04/28/commercial-town-planning-dark-stores-city-centres-new-business-model/> (дата обращения: 03.03.2026).

29. Paris: La ville poursuit 25 «dark stores» après leur requalification en entrepôts. — URL: <https://www.20minutes.fr/paris/4031487-20230406-paris-ville-poursuit-25-dark-stores-apres-requalification-entrepots> (дата обращения: 01.03.2026).

30. La Ville de Paris attaque 25 «dark stores» après leur requalification en entrepôts. — URL: <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/la-ville-de-paris-attaque-25-dark-stores-apres-leur-requalification-en-entrepots-20230408> (дата обращения: 01.03.2026).

31. Dark stores à Paris: Emmanuel Grégoire au soutien des riverains d'un entrepôt Flink. — URL: <https://www.leparisien.fr/paris-75/dark-stores-a-paris-emmanuel-gregoire-au-soutien-des-riverains-dun-entrepot-flink-06-12-2023-WKQFS7U3M5EUN6DCIWOPBXP7I.php> (дата обращения: 07.02.2026).

32. Темная сторона «темных магазинов»: почему Франция на грани их полного запрета. — URL: <https://e-pepper.ru/news/tyemnaya-storona-tyemnykh-magazinov-pochemu-frantsiya-na-grani-ikh-polnogo-zapreta.html?ysclid=lv9vazc4f7454367355> (дата обращения: 07.02.2026).

33. France cracks down on dark store meal delivery services. — URL: <https://www.marketplace.org/2022/12/27/france-cracks-down-on-dark-store-meal-delivery-services/> (дата обращения: 08.02.2026).

34. Европейские города объявили войну дарксторам. — URL: <https://oborot.ru/news/evropejskie-goroda-obyavili-voynu-darkstoram-i-temnyh-kuhnyam-i178821.html> (дата обращения: 05.02.2026).

35. MODIFICACIÓN PUNTUAL DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1997. 135–2021–00796. — URL: https://www.coam.org/media/Default%20Files/actualidad/noticias/docs/2023/07_julio/Normas_Urbanisticas_Madrid.pdf (дата обращения: 05.02.2026).

36. Barcelona Bans Grocery Delivery Companies Dark Store. — URL: <https://www.esmmagazine.com/technology/barcelona-bans-grocery-delivery-companies-dark-stores-231259> (дата обращения: 01.03.2026).

37. Barcelona vetoes new dark stores and forces dark kitchens out onto industrial estates. — URL: https://en.ara.cat/society/barcelona-vetoes-new-dark-stores-and-forces-dark-kitchens-out-onto-industrial-estates_1_4299868.html (дата обращения: 01.03.2026).

38. Amsterdam puts freeze on opening 'dark store' distribution centres. — URL: <https://www.reuters.com/article/amsterdam-dark-stores-idUSKBN2K129D/> (дата обращения: 01.03.2026).

39. Amsterdam Puts Freeze on Opening 'Dark Stores' Used by Fast Grocery Companies. — URL: <https://www.warehouseautomation.ca/top-news/2022/1/27/amsterdam-puts-free-on-opening-dark-store-distribution-centres-yf82t-kjw91-tj73z> (дата обращения: 04.01.2026).

40. DAILY NEWS: NYC Council Member Gale Brewer Takes Aim at "Dark Stores" Calls on Adams and Hochul for Help. — URL: <https://council.nyc.gov/gale-brewer/2022/03/03/nyc-council-member-gale-brewer-takes-aim-at-dark-stores-calls-on-adams-and-hochul-for-help/> (дата обращения: 01.03.2026).

41. NYC bill would ban grocery apps from advertising 15-minute delivery times. — URL: <https://nypost.com/2022/02/21/nyc-bill-would-ban-grocery-apps-from-advertising-15-minute-delivery-times/> (дата обращения: 02.03.2026).

42. Council Members Seek City Oversight for Fast-Grocery Services. — URL: <https://www.thecity.nyc/2022/07/14/fast-grocery-delivery-nyc-dark-stores/#:~:text=City%20Council%20members%20on%20Thursday,and%20promote%20delivery%20worker%20safety> (дата обращения: 01.02.2026).

43. Fast-delivery apps face NYC crackdown over 'dark stores,' worker safety. — URL: <https://nypost.com/2022/07/13/nyc-council-plans-crackdown-on->

fast-delivery-apps-dark-stores-worker-safety/ (дата обращения: 17.01.2026).

44. NYC moves to crack down on ‘dark stores’ operated by fast delivery apps.— URL: <https://nypost.com/2022/05/06/nyc-moves-to-crack-down-on-fast-delivery-apps-dark-stores/> (дата обращения: 07.02.2026).

45. The rise of dark stores.— URL: <https://www.macegroup.com/perspectives/190429-the-rise-of-the-dark-stores> (дата обращения: 02.01.2026).

46. Rapid grocery dark stores in UK set to number 1,500 by 2030.— URL: <https://www.thegrocer.co.uk/online/rapid-grocery-dark-stores-in-uk-set-to-number-1500-by-2030/664831.article#:~:text=There%20are%20approximately%20200%20dark,as%20little%20as%2010%20minutes> (дата обращения: 19.01.2026).

47. Rapid grocery deliverers’ code of conduct to improve relations with neighborhoods.— URL: <https://nltimes.nl/2022/05/10/rapid-grocery-deliverers-code-conduct-improve-relations-neighborhoods> (дата обращения: 01.03.2026).

References

1. Chernukhina G. N., Ermolovskaya O. Yu. Razvitie darkstorov kak konkurentosposobnoi formy dostavki tovarov [Development of dark stores as a competitive form of goods delivery]. *Sovremennaya konkurentsia* [Modern Competition], 2021, vol. 15, no. 4, pp. 50–59. (In Russ.)

2. Maslikova V. S., Porshina K. A., Konovalova V. T., Bykova G. P., Shvandar D. V. Sovremennye skladskie resheniya dlya povysheniya effektivnosti logistiki internet-torgovli [Modern warehousing solutions for improving the logistics efficiency of e-commerce]. *Vestnik evraziiskoi nauki* [Bulletin of Eurasian Science], 2025, vol. 17, no. 2. (In Russ.)

3. Vasilyeva A. V. Problemy pravovogo regulirovaniya logisticheskikh vzaimodeistvii na ploshchadkakh elektronnoi trgovli [Problems of legal regulation of logistics interactions on e-commerce platforms]. *Vestnik Sibirskogo instituta biznesa i informatsionnykh tekhnologii* [Bulletin of the Siberian Institute of Business and Information Technologies], 2024, vol. 13, no. 3, pp. 139–147. (In Russ.)

4. Viryacheva E. V., Treiman M. G. Trendy i perspektivy razvitiya logistiki v internet-torgovle na primere dostavki na poslednei mile marketpleisov [Trends and prospects for logistics development in e-commerce: the case of marketplace last-mile delivery]. *Vestnik Astrakhanskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta. Seriya: Ekonomika* [Bulletin of Astrakhan State Technical University. Series: Economics], 2023, no. 3, pp. 82–87. (In Russ.)

5. Boylan D., Cline J. Dark store theory: examining the tax loophole’s relevance in Wisconsin from multiple perspectives. *Journal of Tax Administration*, 2021, vol. 6, pp. 60–75.

6. Baker N. Who turned out the lights: dark store valuation for property tax and its application to post-pandemic office space. *Ohio State Business Law Journal*, 2022, vol. 16, pp. 235–278.

7. Nobre J., Vita J. Analysis of the dark store from the perspective of urban law. *Revista de Direito da Cidade*, 2021, vol. 13, pp. 1373–1392.

8. *Dark Store Market Report 2026* [Electronic resource]. Available at: <https://www.researchandmarkets.com/reports/6076434/dark-store-market-report> (accessed 03.03.2026).

9. Vo Frantsii khotyat zapretit darkstor za te zhe problemy, kotorye razdrzhayut moskvichei [France considers banning dark stores over the same issues that frustrate Muscovites] [Electronic resource]. Available at: <https://roem.ru/14-09-2022/293303/france-darkstore/> (accessed 01.03.2026). (In Russ.)

10. “Samokat” na chastnoi territorii — kak zhiteli novogo ZhK boryutsya s darkstorom [“Samokat” on private property: how residents of a new housing complex are fighting a dark store] [Electronic resource]. Available at: <https://dzen.ru/a/Zdf8dEsW7Ev3I4s> (accessed 25.02.2026). (In Russ.)

11. Obostryaetsya konflikt zhitelei “ZhK-Symbol” s darkstorami “Yandeks.Lavka” i “Samokat” [Conflict between residents of “ZhK-Symbol” and “Yandex.Lavka” and “Samokat” dark stores escalates] [Electronic resource]. Available at: https://www.youtube.com/watch?v=v_tjycBRCJs (accessed 23.01.2026). (In Russ.)

12. Realnaya zhizn Lefortovo [Real life of Lefortovo] [Electronic resource]. Available at: https://tgstat.ru/channel/@real_lefortovo (accessed 03.03.2026). (In Russ.)

13. Rynok platform dlya organizatsii vypolneniya i dostavki zakazov iz darkstorov: tekushchii analiz i prognoz (2025–2033 gg.) [Dark store fulfilment and delivery orchestration platforms market: current analysis and forecast (2025–2033)] [Electronic resource]. Available at: <https://univdatos.com/ru/reports/dark-store-fulfillment-and-delivery-orchestration-platforms-market> (accessed 03.03.2026). (In Russ.)

14. GOST R51303–2023. Natsionalnyi standart Rossiiskoi Federatsii. Torgovlya. Terminy i opredelevaniya (utv. prikazom Rosstandarta ot 30.06.2023 No. 469-st) [GOST R51303–2023. National Standard of the Russian Federation. Trade. Terms and Definitions (approved by Order of Rosstandart No. 469-st of 30.06.2023)]. *Konsultant Plus legal database*. (In Russ.)

15. Prikaz Departamenta transporta i razvitiya dorozhno-transportnoi infrastruktury goroda Moskvy ot 11.04.2024 No. 61–02–196/24 [Order of the Moscow Department of Transport and Road Infrastructure Development No. 61–02–196/24 of 11.04.2024 “On the Implementation of Instructions under Clauses 12.1–13.1.4 of the Minutes of the Moscow Anti-Terrorism Commission Meeting of 26 December 2023 No. 4–13–3367/23”] [Electronic resource]. Available at: <https://www.mos.ru/dt/documents/prikazy-i-rasporiazheniia-departamenta/view/302718220/> (accessed 17.01.2026). (In Russ.)

16. GOST R70760–2023. Natsionalnyi standart Rossiiskoi Federatsii. Torgovlya. Uslugi dostavki tovarov roznichnym pokupatelyam. Obshchie trebovaniya (utv. i vveden v deistvie prikazom Rosstandarta ot 31.05.2023 No. 358-st) [GOST R70760–2023. National Standard of the Russian Federation. Trade. Delivery Services to Retail Customers. General Requirements (approved and put into effect by Order of Rosstandart No. 358-st of 31.05.2023)]. *Konsultant Plus legal database*. (In Russ.)

17. Apellyatsionnoe opredelenie Pervogo apellyatsionnogo suda obshchei yurisdiksii ot 05.12.2023 No. 66a-3071/2023 “Ob otmene resheniya Moskovskogo gorodskogo suda ot 26.06.2023 ob udovletvorenii zayavleniya o priznanii ne deistvuyushchim v chasti postanovleniya Pravitelstva Moskvy ot 28.11.2014 No. 700-PP...” [Appellate Ruling of the First Court of Appeal of General Jurisdiction No. 66a-3071/2023 of 05.12.2023 “On Reversal of the Decision of the Moscow City Court of 26.06.2023 Granting the Application to Declare Partly Invalid Moscow Government Decree No. 700-PP of 28.11.2014...”]. *Konsultant Plus legal database*. (In Russ.)

18. Dark stores are not a commercial activity [Electronic resource]. Available at: <https://entreprendre.service-public.fr/actualites/A16480?lang=en> (accessed 03.03.2026).

19. Legislative and case law developments for dark stores and dark kitchens [Electronic resource]. Available at: <https://www.nmcg.fr/en/legislative-and-case-law-developments-for-dark-stores-and-dark-kitchens/> (accessed 03.03.2026).

20. Le Conseil d’Etat considère que les dark stores sont des entrepôts au sens du Code de

l’urbanisme et du PLU de la Ville de Paris [Electronic resource]. Available at: <https://www.cheuvreux.fr/actualites/le-conseil-detat-considere-que-les-dark-stores-sont-des-entrepots-au-sens-du-code-de-lurbanisme-et-du-plu-de-la-ville-de-paris/> (accessed 01.02.2026).

21. Arrêté du 22 mars 2023 modifiant la définition des sous-destinations des constructions pouvant être réglementées dans les plans locaux d’urbanisme ou les documents en tenant lieu [Electronic resource]. Available at: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000047335001> (accessed 01.02.2026).

22. Paris wins battle to regulate dark stores after court decision [Electronic resource]. Available at: <https://www.bloomberg.com/news/articles/2023-03-23/paris-can-oust-dark-stores-after-court-ruling> (accessed 03.03.2026).

23. Décision No. 2021–825 DC du 13 août 2021 — Communiqué de presse [Electronic resource]. Available at: <https://www.conseil-constitutionnel.fr/actualites/communiquede/decision-n-2021-825-dc-du-13-aout-2021-communique-de-presse> (accessed 07.02.2026).

24. *Code de l’urbanisme* [Electronic resource]. Available at: https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006074075/ (accessed 03.02.2026).

25. LOI No. 2019–1461 du 27 décembre 2019 relative à l’engagement dans la vie locale et à la proximité de l’action publique [Electronic resource]. Available at: <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000039681877> (accessed 17.02.2026).

26. Arrêté du 10 novembre 2016 définissant les destinations et sous-destinations de constructions pouvant être réglementées par le règlement national d’urbanisme et les règlements des plans locaux d’urbanisme ou les documents en tenant lieu [Electronic resource]. Available at: <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000033472190> (accessed 17.02.2026).

27. Enfin une réponse sur la qualification de dark store [Electronic resource]. Available at: <https://www.actu-juridique.fr/administratif/enfin-une-reponse-sur-la-qualification-de-dark-store/> (accessed 05.02.2026).

28. [Commercial Town Planning] Dark stores, city centres’ new business model [Electronic resource]. Available at: <https://bmhavocats.com/en/2022/04/28/commercial-town-planning-dark-stores-city-centres-new-business-model/> (accessed 03.03.2026).

29. Paris: La ville poursuit 25 «dark stores» après leur requalification en entrepôts [Electronic resource]. Available at: <https://www.20minutes.fr/paris/4031487-20230406-paris-ville-pour>

suit-25-dark-stores-apres-requalification-entrepots (accessed 01.03.2026).

30. La Ville de Paris attaque 25 «dark stores» après leur requalification en entrepôts [Electronic resource]. Available at: <https://www.lefigaro.fr/conjoncture/la-ville-de-paris-attaque-25-dark-stores-apres-leur-requalification-en-entrepots-20230408> (accessed 01.03.2026).

31. Dark stores à Paris: Emmanuel Grégoire au soutien des riverains d'un entrepôt Flink [Electronic resource]. Available at: <https://www.leparisien.fr/paris-75/dark-stores-a-paris-emmanuel-gregoire-au-soutien-des-riverains-dun-entrepot-flink-06-12-2023-WKQFS7U3M5EUHN6DCI-WOPBXP7I.php> (accessed 07.02.2026).

32. Tyomnaya storona “tyomnykh magazinov”: pochemu Frantsiya na grani ikh polnogo zapreta [The dark side of “dark stores”: why France is on the verge of banning them entirely] [Electronic resource]. Available at: <https://e-pepper.ru/news/tyemnaya-storona-tyemnykh-magazinov-pochemu-frantsiya-na-grani-ikh-polnogo-zapreta.html> (accessed 07.02.2026). (In Russ.)

33. France cracks down on dark store meal delivery services [Electronic resource]. Available at: <https://www.marketplace.org/2022/12/27/france-cracks-down-on-dark-store-meal-delivery-services/> (accessed 08.02.2026).

34. Evropeiskie goroda obyavili voinu dark-storam [European cities declare war on dark stores] [Electronic resource]. Available at: <https://oborot.ru/news/evropeiskie-goroda-obyavili-voynu-dark-storam-i-temnyh-kuhnyam-i178821.html> (accessed 05.02.2026). (In Russ.)

35. MODIFICACIÓN PUNTUAL DE LAS NORMAS URBANÍSTICAS DEL PLAN GENERAL DE ORDENACIÓN URBANA DE 1997. 135–2021–00796 [Electronic resource]. Available at: https://www.coam.org/media/Default%20Files/actualidad/noticias/docs/2023/07_julio/Normas_Urbanisticas_Madrid.pdf (accessed 05.02.2026).

36. Barcelona bans grocery delivery companies dark store [Electronic resource]. Available at: <https://www.esmmagazine.com/technology/barcelona-bans-grocery-delivery-companies-dark-stores-231259> (accessed 01.03.2026).

37. Barcelona vetoes new dark stores and forces dark kitchens out onto industrial estates [Electronic resource]. Available at: https://en.ara.cat/society/barcelona-vetoes-new-dark-stores-and-forces-dark-kitchens-out-onto-industrial-estates_1_4299868.html (accessed 01.03.2026).

38. Amsterdam puts freeze on opening “dark store” distribution centres [Electronic resource]. Available at: <https://www.reuters.com/article/amsterdam-dark-stores-idUSKBN2K129D/> (accessed 01.03.2026).

39. Amsterdam puts freeze on opening “dark stores” used by fast grocery companies [Electronic resource]. Available at: <https://www.warehouseautomation.ca/top-news/2022/1/27/amsterdam-puts-free-on-opening-dark-store-distribution-centres-yf82t-kjw9l-tj73z> (accessed 04.01.2026).

40. DAILY NEWS: NYC Council Member Gale Brewer takes aim at “dark stores”, calls on Adams and Hochul for help [Electronic resource]. Available at: <https://council.nyc.gov/gale-brewer/2022/03/03/nyc-council-member-gale-brewer-takes-aim-at-dark-stores-calls-on-adams-and-hochul-for-help/> (accessed 01.03.2026).

41. NYC bill would ban grocery apps from advertising 15-minute delivery times [Electronic resource]. Available at: <https://nypost.com/2022/02/21/nyc-bill-would-ban-grocery-apps-from-advertising-15-minute-delivery-times/> (accessed 02.03.2026).

42. Council Members seek city oversight for fast-grocery services [Electronic resource]. Available at: <https://www.thecity.nyc/2022/07/14/fast-grocery-delivery-nyc-dark-stores/> (accessed 01.02.2026).

43. Fast-delivery apps face NYC crackdown over “dark stores”, worker safety [Electronic resource]. Available at: <https://nypost.com/2022/07/13/nyc-council-plans-crackdown-on-fast-delivery-apps-dark-stores-worker-safety/> (accessed 17.01.2026).

44. NYC moves to crack down on “dark stores” operated by fast delivery apps [Electronic resource]. Available at: <https://nypost.com/2022/05/06/nyc-moves-to-crack-down-on-fast-delivery-apps-dark-stores/> (accessed 07.02.2026).

45. The rise of dark stores [Electronic resource]. Available at: <https://www.macegroup.com/perspectives/190429-the-rise-of-the-dark-stores> (accessed 02.01.2026).

46. Rapid grocery dark stores in UK set to number 1,500 by 2030 [Electronic resource]. Available at: <https://www.thegrocer.co.uk/online/rapid-grocery-dark-stores-in-uk-set-to-number-1500-by-2030/664831.article> (accessed 19.01.2026).

47. Rapid grocery deliverers’ code of conduct to improve relations with neighborhoods [Electronic resource]. Available at: <https://nltimes.nl/2022/05/10/rapid-grocery-deliverers-code-conduct-improve-relations-neighborhoods> (accessed 01.03.2026).

Сведения об авторах	Information about the authors
Блажеев Виктор Владимирович профессор, кандидат юридических наук, ректор ФГАОУ ВО Московского государственного юридического университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист России, почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации, почетный работник науки и техники Российской Федерации Адрес: 125993, г. Москва, ул. Садовая- Кудринская, д. 9 E-mail: msal@msal.ru	Blazheev Viktor Vladimirovich Candidate of Legal Sciences, Professor; Rector, Kutafin Moscow State Law University (MSAL); Honoured Lawyer of the Russian Federation; Honorary Worker of Higher Professional Education of the Russian Federation; Honorary Worker of Science and Technology of the Russian Federation Address: 9 Sadovaya-Kudrinskaya Street, Moscow, 125993, Russia E-mail: msal@msal.ru
Михеева Ирина Евгеньевна кандидат юридических наук, доцент кафедры банковского права, заведующий НОЦ правового регулирования в сфере высоких технологий ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина» Адрес: 125993, г. Москва, ул. Садовая- Кудринская, д. 9 E-mail: ya.miheeva@yandex.ru	Mikheeva Irina Evgenyevna Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Department of Banking Law; Head of the Research and Education Centre for Legal Regulation in the Field of High Technologies, Kutafin Moscow State Law University (MSAL) Address: 9 Sadovaya-Kudrinskaya Street, Moscow, 125993, Russia E-mail: ya.miheeva@yandex.ru
Засемкова Олеся Федоровна кандидат юридических наук, доцент кафедры международного частного права ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина» Адрес: 125993, г. Москва, ул. Садовая- Кудринская, д. 9 E-mail: ofzasemkova@msal.ru	Zasemkova Olesya Fyodorovna Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Department of Private International Law, Kutafin Moscow State Law University (MSAL) Address: 9 Sadovaya-Kudrinskaya Street, Moscow, 125993, Russia E-mail: ofzasemkova@msal.ru

Статья получена 01.06.2026 | статья опубликована 25.06.2026

Article received 01.06.2026 | Article published 25.06.2026