

Текст · 12 мая 2020, 11:21

Александр Бородихин,

## Коронавирус как предлог. Сервис элитных такси *Wheely* поспорил с московской мэрией о приватности на фоне карантина

— Какую фразу произнесла Поздняковиене, когда села в машину к Соловчуку? — спрашивала год назад судья Пресненского районного суда Елена Абрамова у футболиста Павла Мамаева. Виталий Соловчук, припарковавший белый *Mercedes* у московского клуба «Эгоист» утром 8 октября 2018 года, оказался вовлечен в конфликт с нападающим «Зенита» Александром Кокориным и его друзьями. Подруга спортсменов Александра Поздняковиене по ошибке села в чужую машину, водитель сделал ей замечание, слово за слово, и завязалась драка; по итогам инцидента Соловчука признали потерпевшим.

— Она мне сказала, что водитель ей сказал, что он не таксист. «Вы, наверное, водитель Александра или кого-то из ребят?» — отвечал судье Мамаев.

— А там вообще мог находиться водитель?

— Конечно, у меня 90% друзей ездят с водителями.

Мамаев объяснил, что для заказа машины приятели пользовались сервисом *Wheely*, парк которого по большей части укомплектован автомобилями *Mercedes* бизнес- и представительского классов (*E* и *S*). Приложение, через которое жители Москвы,

Лондона, Парижа и нескольких российских городов могут вызвать персонального водителя, работает в России с 2012 года. В Москве, Петербурге, Сочи и Екатеринбурге для заказа доступны седаны *Mercedes*, в Казани, Перми и Краснодаре — машины более бюджетных марок.

В офисах компании *Wheely* работают полторы сотни человек. В Москве у *Wheely* 2,8 тысячи водителей и 87 тысяч клиентов — такие данные приводит ее основатель Антон Чиркунов в открытом письме к мэру Москвы Сергею Собянину. Выкупить рекламную полосу в «Коммерсанте» ради этого обращения бизнесмена вынудил московский карантин по коронавирусу: с середины апреля в столице действует запрет на перевозки на легковых автомобилях без лицензии такси.

«Это связано с тем, что разрешение на осуществление деятельности по перевозке пассажиров, необходимое по новому указу, выдается только водителям желтых и белых автомобилей такси, — пояснял гендиректор *Gett* в России Анатолий Сморгонский. — Черные такси бизнес-класса работают по договорам фрахтования. Новые предписания не учитывают этот класс таксоперевозок».

Спорить с решением мэрии массовые сервисы «Яндекс.Такси», *Uber* и *Gett* не стали: они просто сделали премиум-опции недоступными в своих приложениях; впрочем, позже *Gett* вернул «обновленный бизнес-класс». «Чтобы обеспечить наших клиентов машинами повышенного класса в период повышенной готовности,

мы выполняем все необходимые требования, предписываемые нормативными документами правительства Москвы», — [сообщили](#) «Коммерсанту» в пресс-службе еще одного агрегатора «Ситимобил», не уточнив, когда возобновятся заказы по тарифу «Бизнес».

**Премиум**



## Обновлённый Бизнес-класс

Согласно указу Мэра, премиальные классы были вынуждены на время ограничить работу.

Мы учли новые требования и обновили класс Бизнес.

Все как и прежде: превосходное качество, профессиональные водители в костюмах и премиальные авто — только в новом цвете.

Скриншот приложения Gett

Для *Wheely*, не предлагающего бюджетного сегмента в принципе, запрет означал полную приостановку

работы; в компании смогли лишь добавить тариф «Личный помощник» для заказа продуктов или лекарств и транспортировки документов.

«Почему нас оставили без работы? Потому что лицензия такси в Москве выдается не водителю, а транспорту: для ее получения достаточно покрасить автомобиль в желтый цвет, купить таксометр и оранжевую "шашку"», — возмущался Чиркунов в письме Собянину.

Мэрия в лице заместителя мэра по экономической политике и имущественно-земельным отношениям Владимира Ефимова ответила молодому бизнесмену уже на следующий день: «По итогам прошедшего заседания экономического штаба мы обсудили с коллегами из транспортного комплекса механизмы допуска к работе премиальных такси и сервисов личных водителей. Такие требования адаптированы к перевозчикам и не касаются цвета автомобиля, они уже подготовлены, при условии их выполнения эти сервисы смогут вернуться к работе».

Решение столичных властей *Wheely* не обрадовало: от компании потребовали передавать в Единую региональную навигационно-информационную систему Москвы (ЕРНИС) местонахождение всех автомобилей в режиме онлайн, а также данные о водителях и отчеты о санитарных мероприятиях. Замглавы департамента транспорта Дмитрий Пронин, полемизируя с Чиркуновым, остановился в шаге от того, чтобы признать: мэрия использовала пандемию коронавируса как предлог, чтобы включить премиальный сегмент такси в общую

систему контроля перевозок. Он сказал, что чиновники с 2018 года пытались добиться от компаний сотрудничества, но «ни разу не получили их согласия, хотя их ежедневно выполняют десятки тысяч профессиональных таксистов Москвы и Московской области».

Московские службы такси обязали предоставлять информацию о водителях и их машинах в систему ЕРНИС еще в 2017 году. Тогда речь шла о местоположении автомобиля с указанием статуса в формате свободен/занят. В сентябре 2019 года московская мэрия значительно расширила перечень данных для передачи в ЕРНИС, и теперь компании обязаны предоставлять не только подробные данные о статусе (свободен, принимает заказы/свободен, не принимает заказы/занят без пассажира/занят с пассажиром), но и персональные данные водителя: ФИО, водительский стаж, номер машины, данные о водительском удостоверении и страховании.

Новое постановление московская мэрия приняла без обсуждения с представителями отрасли, писал «Коммерсант». Источник газеты в одной из компаний утверждал, что исполнение требований понесет за собой существенные затраты и потребует изменений в программном обеспечении, которые «в конечном итоге будут возложены на потребителей».

8 мая Антону Чиркунову снова пришлось выступить с публичным обращением — на этот раз к клиентам

*Wheely*. В нем бизнесмен примерял на себя роль защитника цифровых прав и свобод, называл систему ЕРНИС «режимом бога» для московского департамента транспорта и ссылался на решения *Apple* и *Google* по вопросам приватности. «Насколько нам известно, департамент настаивает на передаче геолокации всех водителей в реальном времени. Подобное требование *Wheely* будет оспаривать, — подчеркивал Чиркунов. — Требование передачи данных не связано с пандемией и введенными сейчас ограничениями — оно появилось еще в 2017 году. Для нас это принципиальный вопрос».

Глава *Wheely* особо отметил, что требуемые мэрией данные позволяют вести прямую слежку за водителем и косвенную — за пассажиром: «Если известен адрес пассажира — а это может быть и адвокат, и журналист, и политик, — то не составляет труда отследить все поездки из этой точки и установить, когда и куда он поехал, с кем встречался». Более того, данные предлагается передавать в незашифрованном виде, подчеркивал Чиркунов.

«Мы работаем в разных странах мира и везде соблюдаем закон, нравится он нам или нет. Сейчас ни один закон Российской Федерации не устанавливает обязанность передавать геолокацию машин, занятых перевозкой пассажиров — тем более, в реальном времени», — заключил молодой бизнесмен.

«Поддерживаю и горжусь!» — [репостнул](#) обращение его отец, бывший губернатор Пермского края Олег Чиркунов.

12 мая департамент транспорта Москвы отчитался о возобновлении работы премиальных сервисов перевозок по договорам фрахтования: они будут передавать «треки по всем своим автомобилям и данные по водителям в режиме онлайн».

Сегодняшние публикации «Коммерсанта» на эту тему противоречивы: сначала вышел текст о том, что *Wheely* вновь приступил к работе, проводя «интеграцию с департаментом информационных технологий» для проверки цифровых пропусков перед заказом автомобиля, хотя компания по-прежнему не намерена передавать данные о геолокации в ЕРНИС. Уже через несколько часов на сайте издания появилась новость о продолжении поездок только в формате услуги «Личный помощник» (доставка продуктов и заказов).

После публикации материала с «Медиазоной» связалась бывший вице-президент *Wheely* по коммуникациям Мария Глазкова, которая подтвердила, что пассажирские перевозки возобновлены не были. «7 мая был выпущен Указ, в котором для возобновления перевозок сервисы перевозок по заказу обязаны выполнять санитарные нормы и передавать данные департаменту транспорта города Москвы, — передала она позицию компании. — По санитарным нормам *Wheely* отчитался в марте в Роспотребнадзор. Касательно передачи данных позиция сервиса указана в открытом обращении на сайте компании. На данный момент *Wheely* ожидает нормативный акт от департамента транспорта с дальнейшими разъяснениями».

В компании подчеркнули, что вместе с департаментом информационных технологий Москвы запустили проверку пропусков перед заказом поездок через приложение: «Таким образом, требование перевозки только тех пассажиров, у кого есть действующий пропуск, в рамках противодействия распространению коронавирусной инфекции исполнено».

«Антон окончил Университет Санкт-Галлена в Швейцарии, — приводит компания биографию своего основателя на официальном сайте. — В 2010 году Антон создал *Wheely* как онлайн-платформу для заказа такси и миникэбов. Два года спустя он решил переключиться на рынок премиум-класса. С тех пор компания растет и развивается».

«Почти во всех статьях про *Wheely* и про тебя упоминается, что ты сын бывшего губернатора Пермского края», — [спрашивала](#) у Антона Чиркунова корреспондентка журнала для проживающих в Великобритании россиян *Zima Magazine*. «Я правда не знаю, почему, — отвечал молодой человек. — Почему-то журналисты считают это важным. Почему — мне непонятно. Мне кажется, даже когда мне будет 60 лет и я построю компанию в несколько миллиардов долларов капитализации, все равно все будут писать в статьях: "Сын экс-губернатора"».

Олег Чиркунов, возглавлявший Пермский край до 2012 года, запомнился прежде всего своими опытами по культурной трансформации региона: при нем галерист Марат Гельман

развивал музей современного искусства *PERMM*, а дирижер Теодор Курентзис — Дягилевский фестиваль. С отставкой Чиркунова пермский культурный проект пропал из новостей, а сам экс-губернатор [осел в предгорьях Пиренеев](#): «Настоящая французская провинция, один из основных винных регионов. Здесь нет русских»; пандемия коронавируса [застала](#) его в Лондоне. Выросший в Швейцарии Антон тем временем совершил путешествие в обратном направлении, из Европы в Россию: в 2009 году [появились сообщения](#) о назначении 23-летнего молодого человека советником вице-премьера края по вопросам промышленности и бизнеса. «Раньше меня упрекали в том, что [сын] живет и учится за рубежом. По делу упрекали — он учился и жил за рубежом, — [комментировал](#) публикации Чиркунов-старший. — В прошлую субботу он получил диплом бакалавра, приехал в Россию и заявил мне, что хочет сделать перерыв в учебе для того, чтобы начать работать». Сам вице-премьер пояснял, что Чиркунов-младший будет работать «на общественных началах».

Сервисом Wheely, [указывал](#) «Коммерсант», владеет ООО «Вили Холдинг», в котором 59,6% долей принадлежит Антону Чиркунову. По его словам, первые инвестиции в проект [составили](#) 2,5 млн долларов, «взятых в долг у родственников и друзей». Общий объем привлеченных инвестиций «Коммерсант» в 2018 году оценивал в 13 млн долларов, среди которых «личные средства основателя», а также гранты от Юрия Мильнера и Павла Дурова (25 тысяч долларов) и Фонда содействия инновациям (5,9

млн рублей). «Ведомости» писали, что в 2019 году сервис привлек 15 млн долларов инвестиций от британского венчурного фонда Concentric и частных инвесторов; партнер Concentric Денис Шафраник — сын бывшего министра энергетики Юрия Шафраника.

*Редактор: Дмитрий Ткачев*

**Обновлено в 16:35.** Добавлен комментарий компании *Wheely*.