

笼子中的平等

元培学院 计算机科学与技术 黄道吉

当危险迫在眉睫，只有将自己锁在笼子里才能脱离危险的时候，是否应该牺牲掉探索广大世界的自由，而在笼子中被饲养终生呢？类似的情景正发生在现实中，滴滴出行近日恢复了因两起奸杀案而下线的顺风车业务，其中关于限制女性乘客晚八点之后乘车的规定引发了大众的讨论。面对深夜出行带来的人身安全危险，如果只是讨论是否应当保护或如何保护“弱小的女性”的话，我们可能忽视掉真正应当关进笼子中的对象：那个迫在眉睫的危险。

这种危险（至少）是包含两个方面的：社会中广泛存在的性别歧视和滴滴与政府共同放弃承担社会责任。不妨首先回顾造成顺风车业务下线的两件案件。18年5月一名女子在凌晨十二点搭乘顺风车，途中遭遇司机言语性骚扰，其后被杀害。事后的调查显示，有性骚扰记录的凶手借用父亲的账号接单，其后自杀。同年8月另一位女子下午1点搭顺风车发现被引入歧路后被杀害。女子好友和警方初期向滴滴索要司机信息都被拒绝，事后顺风车业务下线直至19年11月滴滴宣布整改完成。

滴滴顺风车业务的几起几落都与性别牌有关。滴滴在推行顺风车业务时，主打顺风车的社交功能，也并不避讳这种功能所带来的暧昧意味。在广告语¹和官网²中，滴滴将司机和乘客的形象类比到男女关系上，塑造了一个提供服务和保护的男性司机，和需要这些服务和保护，并且不排除用佣金以外的方式报答的女性乘客的形象。这种出于营销和传播的塑造是超过了用金钱买卖接送服务的顺风车业务的本意的，但是在它的目标客户当中，这种塑造，至少在司机一方，得到了自我实现。司机并不避讳评价女性乘客的身材和穿着，并且滴滴的系统也允许司机接单来放弃金钱收益，换取可能的其他方式回报。

回到整改后限制女性乘车时间的规定，这条规定在保护女性的名义下再度承认了性别间的不平等，因而这个名义并不正当。在滴滴塑造的司机乘客模型下，我们可以理解出于保护“弱小”的女性而限制她们出行的时间，就像司机通过封

¹ 在出现遇害事件前，滴滴顺风车的广告词包括，“我们约会吧”，“早晚连我都要成为你的”。

² 在滴滴现在的官网的图片上，所有司机和其他服务人员都是男性，唯一的女性角色作为乘客出现，手中抱着同样作为柔弱象征的孩子。

闭的空间（车）保护女性一样。但这种模型是建立在一个危险的且控制不住欲望的男性和不能自卫需要保护的女性角色上的。这既剥夺走了女性可能拥有的保护自己的能力和男性污名化成为欲望驱使的动物。当然这种性别角色很大程度上也已经是社会的现实，我们不能希望滴滴作为一个企业有能力扭转这些。但即便在承认这个现实的基础上，滴滴也可以做出更好的改进来帮助扭转这一刻板印象，譬如限制男性司机接单或要求同性接单³。因此滴滴所称出于保护女性的目的限制出行是并不合理的，它在顺风车的语境下构建了一个弱小的女性形象，这和社会现实可能有不小的出入。

在法律上，宪法规定“妇女在……文化的、社会的……各方面享有同男子平等的权利”。滴滴的这种差别对待在保护法律规定的权利方面也没有正当性，事实上损害了女性平等出行的权利。在网约车大战中胜出的滴滴出行在2018年据报道拥有超过90%的市占率，它通过低价营销和对同业企业的并购已经成为事实上的垄断企业，并且它所提供的业务性质上贴近公共服务。因此将滴滴看作一个一般的企业，利用企业的经营自由合理化这一行为同样是无力的。这种辩护让企业的自由压倒了一个人的自由：滴滴出行可以限制消费者的自由，但消费者本身就没有反制滴滴出行的合适手段。可能的人身损害并不大于乘客被剥夺的出行权利，并且它不是通过限制出行时间就能消除掉的，强奸案的案发时间（据我查到的资料）并不如人们预期的多发在晚间，上文描述到的一起案件更是在下午一时，禁止晚八点后乘车并不比禁止其他时间段更加合理。在整改顺风车业务之外，滴滴并没有限制其他业务的出行时间，这暗示滴滴在其他业务上可以把控安全条件⁴，放弃便利的出行权利来避免可能的人身安全可能并不必要。

在引发巨大争议后，滴滴将限制时间统一，这样是否就平等了呢？答案同样是不，不论是否调整，这种一刀切的手段彰显了消费者和滴滴出行之间的不平等：被滴滴出行限制的乘客很难找到同等价位的同样便捷的方式出行，只能自行承担

³ 后者在第一件凶杀案之后曾经被采用过，但滴滴平台上女性司机比例很低，这在结果上反而又限制了女性出行。很难说这是全社会上女司机比例很少，还是滴滴的顺风车业务在设计上就排斥了女司机加入的结果。

⁴ 当然其他业务也会贵上一些。针对不同财力的消费者提供不同的服务自然无可厚非，但如果这种最低等级的服务会危害到安全的话，恐怕这对负担不起高级别服务的消费者是有不平等嫌疑的，他们/她们只能被迫选择最廉价的服务。另外需要指出的是，滴滴顺风车和滴滴的其他业务是有不同之处的，前者在初期取代甚至从人员上吸收了黑出租行业，所以滴滴多大程度上能将其他业务的安全标准转嫁到顺风车业务上，我不是很清楚。

保护自身安全的责任。在政府和垄断企业的推卸责任之下，大众不得不在平等的被限制和平等的承受危险当中折中，但监管主体在这场讨论中恰恰缺失掉了。滴滴看似公平的调整只不过是平等的侵害着消费者的权益，而没有谈及滴滴作为有公共服务性质的垄断企业应当承担的社会责任，同样负有责任的还有在整改期间和之后默不作声的监管部门。带有腾讯背景的滴滴出行在并购阿里系的快的和百度背景的优步中国后，已经事实上成为这一行业的垄断企业，并且一度触发反垄断调查。但耗时颇久的调查最终只是高高抬起轻轻放下，“由市场监管部门牵头，组织约谈，提出提醒告诫”。政府默许的态度或许助长了滴滴出行面对消费者安全的漠视和不作为。在第二起凶案当中，滴滴外包的客服并没有及时向失踪的被害人亲友甚至警察提供司机信息，针对第一期凶案而增强的安全措施也失去效果⁵。也因为缺少监管和制衡的垄断地位，滴滴出行的整改手段也倾向于选择对自身成本最低的手段：通过限制司机和消费者的权利来保全自己，将保护乘客安全的责任重新推回到乘客身上。

回到最初的鸟笼比喻，面对很大程度上是人造的危險，将每一个人或是一部分人关在笼子中达成笼子中的平等，似乎并不是最好的选择。相反，在滴滴出行的事件当中，将性别歧视和垄断企业霸权关在笼子当中，每一个个人才有可能自由并且安全的享受笼外的世界。当然，扭转这种社会习俗会是一个漫长且充满阻力的过程，但我相信这种进程是必然且不能阻挡的。

⁵ 在最新的整改方案中，除掉引发热议的限制乘车时间，其余的安保措施不少也在之前的整改方案中出现过，这会让人怀疑当舆论风头散去之后又有多少措施会严格的执行下去。