Европейски парламент
2019-2024

Комисия по правата на жените и равенството между половете

2022/2140(INI)

3.3.2023

ПРОЕКТ НА ДОКЛАД

относно съобразяването на европейския транспорт с потребностите на жените
(2022/2140(INI))

Комисия по правата на жените и равенството между половете

Докладчик: Елжбета Катажина Лукачийевска

Докладчик по становище на комисията, асоциирана съгласно член 57 от Правилника за дейността:
Каролине Нахтехал, Комисия по транспорт и туризъм

СЪДЪРЖАНИЕ

Страница

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,.....3

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....10

ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ,

относно съобразяването на европейския транспорт с потребностите на жените (2022/2140(INI))

Европейският парламент,

– като взе предвид членове 2 и 3 от Договора за Европейския съюз,

– като взе предвид членове 8, 10, 19 и 157 от Договора за функционирането на Европейския съюз,

– като взе предвид членове 21 и 23 от Хартата на основните права на Европейския съюз,

– като взе предвид Програмата на ООН за устойчиво развитие за периода до 2030 г. и целите за устойчиво развитие (ЦУР) от нея, и по-специално ЦУР 5 и съответните ѝ цели и показатели,

– като взе предвид Конвенцията за премахване на всички форми на дискриминация по отношение на жените от 18 декември 1979 г.,

– като взе предвид директивите на ЕС от 1975 г. относно различните аспекти на равното третиране на жените и мъжете, включително Директива 79/7/ЕИО на Съвета от 19 декември 1978 г. относно постепенното прилагане на принципа на равното третиране на мъжете и жените в сферата на социалното осигуряване[1], Директива 92/85/ЕИО на Съвета от 19 октомври 1992 г. за въвеждане на мерки за насърчаване подобряването на безопасността и здравето по време на работа на бременни работнички и на работнички родилки или кърмачки[2], Директива 2004/113/ЕО на Съвета от 13 декември 2004 г. относно прилагане на принципа на равното третиране на мъжете и жените по отношение на достъпа до стоки и услуги и предоставянето на стоки и услуги[3], Директива № 2006/54/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 юли 2006 г. за прилагането на принципа на равните възможности и равното третиране на мъжете и жените в областта на заетостта и професиите[4], Директива (ЕС) 2019/1158 на Европейския парламент и на Съвета от 20 юни 2019 г. относно равновесието между професионалния и личния живот на родителите и лицата, полагащи грижи, и за отмяна на Директива 2010/18/ЕС на Съвета[5] и Директива 2010/41/ЕС на Европейския парламент и на Съвета от 7 юли 2010 година за прилагане на принципа на равно третиране на мъжете и жените, които извършват дейности в качеството на самостоятелно заети

[1] ОВ L 6, 10.1.1979 г., стр. 24.
[2] ОВ L 348, 28.11.1992 г., стр. 1.
[3] ОВ L 373, 21.12.2011 г., стр. 37.
[4] ОВ L 204, 26.7.2006 г., стр. 23.
[5] ОВ L 188, 12.7.2019 г., стр. 79.

лица, и за отмяна на Директива 86/613/ЕИО на Съвета[6],

– като взе предвид съобщението на Комисията от 17 юни 2009 г., озаглавено „Устойчиво бъдеще за транспорта: интегрирана, основана на технологии и лесна за ползване система“ (COM (2009) 0279),

– като взе предвид съобщението на Комисията от 5 март 2020 г., озаглавено „Съюз на равенство: Стратегия за равенство между половете (2020 – 2025 г.)“ (COM(2020)0152),

– като взе предвид съобщението на Комисията от 9 декември 2020 г., озаглавено „Стратегия за устойчива и интелигентна мобилност – подготвяне на европейския транспорт за бъдещето“ (COM(2020)0789),

– като взе предвид съобщението на Комисията от 14 юли 2021 г., озаглавено „Подготвени за цел 55“: постигане на целта на ЕС в областта на климата до 2030 г. по пътя към неутралност по отношение на климата“ (COM(2021)0550),

– като взе предвид съобщението на Комисията от 14 декември 2021 г. относно новата рамка на ЕС за градска мобилност (COM(2021)0811),

– като взе предвид Регламент (ЕС) 2020/1054 на Европейския парламент и на Съвета от 15 юли 2020 г. за изменение на Регламент (ЕО) № 561/2006 по отношение на минималните изисквания за максималното дневно и седмично време на управление, минималните прекъсвания и дневните и седмичните почивки, и на Регламент (ЕС) № 165/2014 по отношение на установяването на местоположението чрез тахографи[7],

– като взе предвид своята резолюция от 21 януари 2021 г. относно перспективата за равенство между половете по време на кризата с COVID-19 и в периода след кризата[8],

– като взе предвид своята резолюция от 21 януари 2021 г. относно стратегията на ЕС за равенство между половете[9],

– като взе предвид своята резолюция от 6 октомври 2021 г., озаглавена „Рамка за политиката на ЕС в областта на пътната безопасност за периода 2021 — 2030 г. — препоръки относно следващите стъпки за постигане на „нулева смъртност“[10],

– като взе предвид индекса за равенството между половете за 2022 г. на Европейския институт за равенство между половете (EIGE),

– като взе предвид проучването на Тематичния отдел по граждански права и конституционни въпроси на неговата Генерална дирекция за вътрешни политики

[6] OJ L 180, 15.7.2010 г., стр. 1.
[7] ОВ L 249, 31.7.2020 г., стр. 1.
[8] ОВ C 456, 10.11.2021 г., стр. 191.
[9] ОВ C 456, 10.11.2021 г., стр. 208.
[10] ОВ C 132, 24.3.2022 г., стр. 45.

от 16 декември 2021 г., озаглавено „Жените и транспортът“,

– като взе предвид доклада на Комисията от 14 септември 2022 г., озаглавен „Проучване относно социалното измерение на бъдещата транспортна система на ЕС по отношение на потребителите и пътниците – окончателен доклад“,

– като взе предвид член 54 от своя Правилник за дейността,

– като взе предвид становището на комисията по транспорт и туризъм,

– като взе предвид доклада на комисията по правата на жените и равенството между половете,

А. като има предвид, че равенството между половете е основна ценност на ЕС и трябва да бъде включено във всички политики на ЕС; като има предвид, че правото на равно третиране и на недискриминация е основно право, заложено в Договорите и в Хартата на основните права на Европейския съюз;

Б. като има предвид, че проучванията, проведени в държавите членки, показват, че насилието, основано на пола в обществените пространства и в колективния транспорт е нарастващ проблем;

В. като има предвид, че недобре разработените транспортни политики могат да изострят съществуващата бедност и социално изключване; като има предвид, че все още не са налични разбити по полов признак данни и анализ на равенството между половете в областта на транспорта, което възпрепятства прилагането на добре насочени транспортни политики за отделните лица и семействата в цялото им многообразие;

Г. като има предвид, че възприемането на съобразен с равенството между половете подход към градоустройството е от основно значение за подобряване на качеството на живот на жените;

Д. като има предвид, че социалният пол и други фактори водят до използване на транспорта по различен начин, що се отнася до сложността, честотата, вида, продължителността, предназначението, разходите, сигурността и безопасността;

Е. като има предвид, че разбирането на транспортните модели и мобилността е от основно значение за разработването на транспортни политики, отчитащи аспектите на пола, така че жените ползватели на транспорт да могат да споделят безопасни, достъпни, надеждни, устойчиви и недискриминационни видове транспорт;

Ж. като има предвид, че жените използват по-често от мъжете по-устойчиви видове транспорт и често извършват верижни пътувания;

З. като има предвид, че при приемането на нови технологии за превозни средства и автоматизация следва да се вземат предвид специфичните нужди на жените;

И. като има предвид, че устойчивият транспорт изисква равен достъп до

инфраструктурата чрез мерки, които гарантират по-голяма мобилност за всички и еднакво качество на услугите в градските и селските райони;

Й. като има предвид, че проектирането на превозните средства, включително елементите за безопасност, често е съобразено с по-обемна, типично мъжка конструкция, което води до по-ниска ефикасност за по-дребните хора;

К. като има предвид, че когато транспортната инфраструктура е проектирана за добре замислена, контролирана и безопасна среда, това оказва положително въздействие както върху реалната, така и върху възприеманата безопасност[11];

Л. като има предвид, че пречките пред мобилността възпрепятстват достъпа на жените до работни места и ключови услуги, като например здравеопазване и образование, което се отразява както на запасите от техния собствен човешки капитал, така и на този на децата им;

М. като има предвид, че жените са недостатъчно представени като работна сила в областта на транспорта на всички равнища; като има предвид, че недостатъчното представителство при вземането на решения, планирането и научните изследвания засилва липсата на интегриране на принципа на равенство между половете в транспорта;

Н. като има предвид, че работната среда в транспортния сектор не отчита специфичните за жените потребности, което се отразя върху безопасността на жените в по-широк план;

О. като има предвид, че транспортните дружества са изправени пред значителни проблеми с набирането на персонал; като има предвид, че наемането на жени би могло да бъде средство за преодоляване на недостига на персонал в транспортния сектор[12];

П. като има предвид, че е важно да се насърчава и запазва ефективната и достъпна мобилност в селските райони; като има предвид, че свързаността в селските райони не е достатъчно развита;

Р. като има предвид, че жените, живеещи в селските райони, се сблъскват с пречки при получаването на подкрепа, когато са жертви на насилие, основано на пола;

1. потвърждава ангажимента на ЕС за постигане на равенство между половете в транспорта, като същевременно отбелязва постигнатия до момента напредък; подчертава, че са необходими конкретни мерки за подобряване на сигурността, достъпа до мобилност и възможностите за заетост;

2. подчертава, че интегрирането на принципа на равенство между половете в

[11] Международен транспортен форум, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, (Безопасност и сигурност на жените: приоритетно значение на обществения транспорт), OECD Publishing, Париж, 2018 г.
[12] Европейска комисия, Генерална дирекция „Мобилност и транспорт“, *Добри практики за планиране и ротация на персонала в транспорта — окончателен доклад*, Служба за публикации на ЕС, Люксембург, 2021 г.

транспорта има положително въздействие във всички области, включително социалното приобщаване и възможностите за заетост; подчертава значението на интегрирането на принципа на равенство между половете в транспорта за постигането на екологичния и цифровия преход;

3. припомня, че свързаните с пола стереотипи и предразсъдъци изключват жените от икономическите и социалните дейности, което води до липса на ефективност и все по-голямо разхищение на човешки ресурси; посочва необходимостта от ресурси, за да се гарантира, че жените са представени в научните изследвания и вземането на решения в областта на транспорта;

4. изразява съжаление относно липсата на стандартизирани, разбити по полов признак транспортни данни и анализ на равенството между половете във всички видове транспорт; във връзка с това приветства факта, че „енергетиката и транспортът“ са тематичният акцент на изданието за 2023 г. на индекса за равенство между половете на Европейския институт за равенство между половете;

5. подчертава способността на изкуствения интелект (ИИ) да обединява анонимизирани набори от данни относно използването на обществения транспорт;

6. приветства стартирането на инициативата на Комисията за нови посланици на многообразието в транспортната мрежа, която ще се стреми да насърчава многообразието, равенството и приобщаването в транспортния сектор на ЕС;

7. призовава изпитванията на показателите за безопасност и изпитванията при сблъсък да включват биологично точни модели на жени; подчертава необходимостта ИИ да повиши нашето разбиране за това как различните човешки физиологии реагират по различен начин в извънредни ситуации;

Разбиране на мобилността и равнопоставеността на жените в транспорта

8. подчертава различните очаквания, модели на пътуване, потребности и опит на жените като ползватели на транспорта; призовава съответното законодателство в областта на транспорта да интегрира изцяло потребностите на жените;

Приобщаващи услуги за мобилност и подходяща инфраструктура

9. призовава за интегриране на устойчиви транспортни възможности в ежедневието на жените, което да позволи удобните, безопасни и лишени от стрес мултимодални пътувания да се превърнат в реалност;

10. призовава държавите членки да гарантират, че пътната инфраструктура, особено когато бъде модернизирана, отчита в пълна степен непрекъснатостта и достъпността на устойчивите пешеходни връзки;

Гарантиране на безопасността и сигурността на жените в транспортната среда

11. призовава да се постави по-силен акцент върху безопасността на градската

мобилност, чрез въвеждане, например, на подходящо, устойчиво улично осветление, за да се избегнат ситуации, при които жените трябва да се сблъскват с тъмни, зрителни петна при пътуване до работното място; призовава освен това интегрираните транспортни проекти да вземат предвид „последната миля“, особено в ненатоварените часове;

12. подчертава значението на Законодателния акт за изкуствения интелект[13] за подпомагане на правоприлагащите органи в борбата с престъпността в системите за обществен транспорт и за намаляване на тормоза срещу жени и ЛГБТКИ + ползватели на транспорт;

13. отбелязва, че жените играят важна роля в оформянето на избора на мобилност на семействата и че отрицателният им опит с използването на устойчиви видове транспорт може да се компенсира;

14. отбелязва предизвикателствата, пред които са изправени жените в селските райони с относително слабо развит обществен транспорт, които често поемат ролята на лица, полагащи грижи; подчертава, че политиките, насочени към насърчаване на устойчивия транспорт, не трябва да изключват уязвимите групи, жените или живеещите в селските райони;

Заетост на жените

15. подчертава, че жените, работещи в сектора на транспорта на всички равнища са изправени пред пречки, като например предубеждения по отношение на пола, както и липса на или неподходящи съоръжения, което води до тормоз и насилие; отбелязва в резултат на това трудностите при привличането и задържането на жените на работни места в транспорта;

Овластяване на жените в транспортния сектор

16. подчертава, че липсата на жени в транспортния сектор също следва да се разглежда като възможност; призовава Комисията, държавите членки и заинтересованите лица да предприемат проактивни мерки за повишаване на пригодността за заетост и конкурентоспособността на жените в този сектор;

Повишаване на осведомеността и насърчаване на промяна в поведението

17. призовава държавите членки да се борят със сегментирането на пазара в областта на транспорта и на кариерите в областта на науката, технологиите, инженерството и математиката; отбелязва, че насърчаването на предприемачеството сред момичетата от ранна възраст би могло да намали съществуващите образователни стереотипи и да гарантира, че повече жени навлизат в секторите на логистиката, инженерството и транспорта;

18. отбелязва необходимостта от кампании и действия в социалните медии, за да се

[13] Предложение на Комисията за регламент на Европейския парламент и на Съвета за определяне на хармонизирани правила относно изкуствения интелект (Законодателен акт за изкуствения интелект) и за изменение на някои законодателни актове на Съюза (COM(2021)0206).

гарантира култура на нулева толерантност срещу тормоза и опасната работна среда;

19. отбелязва, че цифровизацията и новите транспортни модели могат да осигурят по-добра, по-безопасна и по-достъпна работна среда за жените;

°

° °

20. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция съответно на Съвета и на Комисията.

ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ

Мобилността и транспортът са от значение за всички граждани на нашия Съюз, като непрекъснато се развиват и модернизират с времето. Най-голямото предизвикателство, пред което е изправен транспортният сектор, е необходимостта от значително намаляване на емисиите и повишаване на устойчивостта. Пътят към постигане на въглеродно неутрална транспортна система ще окаже значително въздействие както върху потребителите, така и върху пътниците, както и върху хората, работещи в сектора. Това със сигурност ще предостави на гражданите големи възможности за по-добро качество на живот, нови и вълнуващи перспективи за работни места, както и ще доближи повече от всякога новите продукти и услуги до европейците. В същото време обаче всички ние трябва да признаем бъдещите предизвикателства: това действително ще даде нов тласък на обществото да избира по-устойчиви транспортни средства, което има потенциала да доведе до по-голяма транспортна бедност и да създаде изключване за определени групи.

Докладчикът обаче счита, че това не е необходимо. От само себе си се разбира, че това вълнуващо развитие на нашите транспортни системи в екологосъобразна, достъпна и устойчива мобилност не бива да пренебрегва никого. Въпреки това и сега има твърде много примери за неравенство и недостатъци в транспорта както за ползвателите на транспорт, така и за работниците.

Настоящият доклад се стреми да подчертае трудното положение на жените, в което те често а поставени в системата на транспорта, като обръща специално внимание на жените, които изпълняват по-голямата част от задълженията за полагане на грижи и които имат различни модели на пътуване в сравнение с мъжете. Един от проблемите на нашето време е, че жените все по-често са подложени на дискриминация на работното си място, а транспортният сектор невинаги представлява място за образцова заетост. В доклада също така се анализира положението и потребностите на други уязвими групи, които от твърде дълго време са били пренебрегвани. Докладът се опитва да намери начини за подобряване на съществуващото положение в сектора, като същевременно гарантира, че екологичният преход носи ползи за всички.

На първо място, за да се разберат и анализират по-добре наложителните действия, за да се гарантира ефикасността на транспорта в ЕС по отношение на жените, са необходими дезагрегирани по пол данни и анализ на равенството между половете в транспорта. Това ще спомогне за подобряване на разработването на политики, съответното законодателство, програми и действия, които отразяват нуждите и опасенията на жените в цялото им многообразие, както и за разработването на отворени данни в подкрепа на иновациите в транспорта.

В допълнение, трябва да се обърне по-голямо внимание на безопасността на пътниците в колективния транспорт, която е от особено значение по отношение на пола и мобилността. В качеството си на ползватели на колективен транспорт жените са подложени на обезпокоителното явление на сексуален тормоз и различни видове посегателства. За тях е изключително трудно да пътуват до и от работното място, да носят пазарски чанти, да се движат с колички и едновременно с това да се грижат за деца.

Впоследствие, при проектирането на автомобили и други видове транспорт, физиологията на жените обикновено не се взема предвид, което означава, че те са по-малко защитени от мъжете, когато участват в пътнотранспортно произшествие.

Друг голям проблем са транспортната бедност и липсата на достъп до транспорт, особено в селските райони и най-отдалечените региони. Жените разполагат с по-ограничен избор от мъжете по отношение на вида транспорт, който да използват. А когато се мисли за декарбонизация на транспорта, трябва да се избягва пълното премахване на автомобилите от живота на хората, особено в случаите, когато не са осигурени устойчиви, достъпни, безопасни и чести транспортни връзки.

Що се отнася до заетостта, транспортният сектор все още не е достатъчно привлекателен за жените, тъй като не се обръща достатъчно внимание на въпросите, свързани с безопасността на жените и достъпността на подходящи инфраструктурни съоръжения. Неприемливите случаи на сексуален тормоз, тормоз, сплашване и насилие са твърде разпространени и често срещани в сектора. Освен това, поради липсата на осведоменост и излагане на възможности за професионално развитие, жените продължават да бъдат недостатъчно представени в транспортните дейности. В това отношение се препоръчват повече стимули и ранно образование за момичетата, които биха насърчили жените да се стремят към кариера в областта на науките, технологиите, инженерството и математиката. Докладът също така се стреми да намери решения и начини за увеличаване на ангажираността и интереса на жените към транспорта и логистиката.

Следователно гарантирането, че нашата транспортна система е наистина устойчива на бъдещи кризи и че работи за жените и уязвимите групи, трябва да бъде ключова цел на транспортната политика на ЕС в бъдеще и да бъде от първостепенно значение за растежа и дългосрочната устойчивост на сектора. Ако това е работещ вариант за жените, той ще е работещ за всички — няма време за губене, когато се възползваме от всички вълнуващи разработки, които транспортът трябва да предложи в областта на технологиите и конкурентната, безопасна и устойчива заетост