Evropský parlament
2019–2024

Výbor pro práva žen a rovnost pohlaví

2022/2140(INI)

3.3.2023

NÁVRH ZPRÁVY

o zajištění evropské dopravy vyhovující ženám
(2022/2140(INI))

Výbor pro práva žen a rovnost pohlaví

Zpravodajka: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Zpravodajka přidruženého výboru v souladu s článkem 57 jednacího řádu:
Caroline Nagtegaal, Výbor pro dopravu a cestovní ruch

PR_INI

OBSAH

Strana

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU 3

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ.....9

NÁVRH USNESENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU

o zajištění evropské dopravy vyhovující ženám
(2022/2140(INI))

Evropský parlament,

– s ohledem na články 2 a 3 Smlouvy o Evropské unii,

– s ohledem na články 8, 10, 19 a 157 Smlouvy o fungování Evropské unie,

– s ohledem na články 21 a 23 Listiny základních práv Evropské unie,

– s ohledem na Agendu OSN pro udržitelný rozvoj 2030 a na její cíle udržitelného rozvoje, zejména na cíl 5 a související cíle a ukazatele,

– s ohledem na Úmluvu OSN o odstranění všech forem diskriminace žen ze dne 18. prosince 1979,

– s ohledem na směrnice EU od roku 1975 o různých aspektech rovného zacházení se ženami a muži, včetně směrnice Rady 79/7/EHS ze dne 19. prosince 1978 o postupném zavedení zásady rovného zacházení pro muže a ženy v oblasti sociálního zabezpečení[1], směrnice Rady 92/85/EHS ze dne 19. října 1992 o zavádění opatření pro zlepšení bezpečnosti a ochrany zdraví při práci těhotných zaměstnankyň a zaměstnankyň krátce po porodu nebo kojících zaměstnankyň[2], směrnice Rady 2004/113/ES ze dne 13. prosince 2004, kterou se zavádí zásada rovného zacházení s muži a ženami v přístupu ke zboží a službám a jejich poskytování[3], směrnice Evropského parlamentu a Rady 2006/54/ES ze dne 5. července 2006 o zavedení zásady rovných příležitostí a rovného zacházení pro muže a ženy v oblasti zaměstnání a povolání[4], směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1158 ze dne 20. června 2019 o rovnováze mezi pracovním a soukromým životem rodičů a pečujících osob a o zrušení směrnice Rady 2010/18/EU[5] a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/41/EU ze dne 7. července 2010 o uplatňování zásady rovného zacházení pro muže a ženy samostatně výdělečně činné a o zrušení směrnice Rady 86/613/EHS[6],

– s ohledem na sdělení Komise ze dne 17. června 2009 nazvané „Udržitelná budoucnost pro dopravu: Na cestě k integrovanému, technologicky řízenému a uživatelsky vstřícnému systému“ (COM(2009)0279),

– s ohledem na sdělení Komise ze dne 5. března 2020 „Unie rovnosti: strategie pro

[1] Úř. věst. L 6, 10.1.1979, s. 24.
[2] Úř. věst. L 348, 28.11.1992, s. 1.
[3] Úř. věst. L 373, 21.12.2004, s. 37.
[4] Úř. věst. L 204, 26.7.2006, s. 23.
[5] Úř. věst. L 188, 12.7.2019, s. 79.
[6] Úř. věst. L 180, 15.7.2010, s. 1.

rovnost žen a mužů na období 2020–-2025“ (COM(2020)0152),

– s ohledem na sdělení Komise ze dne 9. prosince 2020 nazvané „Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu – nasměrování evropské dopravy do budoucnosti“ (COM(2020)0789),

– s ohledem na sdělení Komise ze dne 14. července 2021 nazvané „Fit for 55“: plnění klimatického cíle EU pro rok 2030 na cestě ke klimatické neutralitě (COM(2021)0550),

– s ohledem na sdělení Komise ze dne 14. prosince 2021 nazvané „Nový rámec EU pro městskou mobilitu“ (COM(2021)0811),

– s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1054 ze dne 15. července 2020, kterým se mění nařízení (ES) č. 561/2006, pokud jde o minimální požadavky na maximální denní a týdenní dobu řízení, minimální přestávky v řízení a týdenní doby odpočinku, a nařízení (EU) č. 165/2014, pokud jde o určování polohy pomocí tachografů[7],

– s ohledem na své usnesení ze dne 21. ledna 2021 o genderové perspektivě koronavirové krize a pokrizového období[8],

– s ohledem na své usnesení ze dne 21. ledna 2021 o strategii EU pro rovnost žen a mužů[9],

– s ohledem na své usnesení ze dne 6. října 2021 o rámci politiky EU v oblasti bezpečnosti silničního provozu na období 2021–2030 – Další kroky směrem k „vizi nulových obětí na cestách“[10],

– s ohledem na index rovnosti žen a mužů Evropského institutu pro rovnost žen a mužů (EIGE) z roku 2022,

– s ohledem na studii Tematické sekce Občanská práva a ústavní záležitosti generálního ředitelství pro vnitřní politiky ze dne 16. prosince 2021 nazvanou „Ženy a doprava“,

– s ohledem na zprávu Komise ze dne 14. září 2022 nazvanou „Studie o sociálním rozměru budoucího dopravního systému EU, pokud jde o uživatele a cestující – Konečná zpráva“,

– s ohledem na článek 54 jednacího řádu,

– s ohledem na stanovisko Výboru pro dopravu a cestovní ruch,

– s ohledem na zprávu Výboru pro práva žen a rovnost pohlaví,

A. vzhledem k tomu, že rovnost žen a mužů je základní hodnotou EU a musí být začleněna do všech politik EU; vzhledem k tomu, že právo na rovné zacházení a nediskriminaci je

[7] Úř. věst. L 249, 31.7.2020, s. 1.
[8] Úř. věst. C 456, 10.11.2021, s. 191.
[9] Úř. věst. C 456, 10.11.2021, s. 208.
[10] Úř. věst. C 132, 24.3.2022, s. 45.

součástí základních práv, která jsou zakotvena ve Smlouvách a v Listině základních práv Evropské unie;

B. vzhledem k tomu, že výzkum provedený v členských státech ukázal, že genderově podmíněné násilí na veřejných místech a v hromadné dopravě je rostoucím problémem;

C. vzhledem k tomu, že špatně navržené dopravní politiky mohou prohloubit stávající chudobu a sociální vyloučení; vzhledem k tomu, že stále chybí údaje o dopravě rozlišené podle pohlaví a genderová analýza dopravy, což brání uplatňování správně zaměřených dopravních politik pro jednotlivce a rodiny v celé jejich rozmanitosti;

D. vzhledem k tomu, že přístup k plánování měst zohledňující rovnost žen a mužů má zásadní význam pro zlepšení kvality života žen;

E. vzhledem k tomu, že využívání dopravy se liší v závislosti na pohlaví, jakož i na dalších faktorech, pokud jde o složitost, četnost, druh dopravy, délku trvání, účel, náklady, spolehlivost a bezpečnost;

F. vzhledem k tomu, že pochopení dopravních vzorců a mobility má zásadní význam pro rozvoj dopravních politik zohledňujících rovnost pohlaví, aby uživatelky dopravy mohly využívat bezpečné, dostupné, spolehlivé, udržitelné a nediskriminační způsoby dopravy;

G. vzhledem k tomu, že udržitelnější způsoby dopravy využívá více žen než mužů a ženy rovněž často své cesty spojují do delších řetězců;

H. vzhledem k tomu, že vítané zavádění nových automobilových a automatizačních technologií by mělo zohledňovat specifické potřeby žen;

I. vzhledem k tomu, že udržitelná doprava vyžaduje rovný přístup k infrastruktuře prostřednictvím opatření, která zaručí větší mobilitu pro všechny a stejnou kvalitu služeb v městských i venkovských oblastech;

J. vzhledem k tomu, že konstrukce vozidel, včetně bezpečnostních prvků, často vychází z většího, stereotypně mužského těla, což vede k nižší účinnosti pro menší osoby;

K. vzhledem k tomu, že dopravní infrastruktura s dobře navrženým, monitorovaným a bezpečným okolím má pozitivní vliv na skutečnou i pociťovanou úroveň bezpečnost[11];

L. vzhledem k tomu, že překážky mobility brání ženám v přístupu k zaměstnání a klíčovým službám, jako je zdravotnictví a vzdělávání, což má dopad na hromadění lidského kapitálu jak jejich vlastního, tak jejich dětí;

M. vzhledem k tomu, že zaměstnanost žen v dopravě je na všech úrovních nedostatečná; vzhledem k tomu, že nedostatečné zastoupení žen v rozhodování, plánování a výzkumu posiluje nedostatečné zohledňování hlediska rovnosti žen a mužů v dopravě;

N. vzhledem k tomu, že pracovní prostředí v odvětví dopravy nezohledňuje specifické

[11] International Transport Forum, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority* (Bezpečnost a ochrana žen: priorita veřejné dopravy), OECD Publishing, Paříž, 2018.

potřeby žen, což má širší důsledky pro jejich bezpečnost;

O. vzhledem k tomu, že dopravní podniky se potýkají s velkými problémy při náboru zaměstnanců; vzhledem k tomu, že zaměstnávání žen by mohlo být řešením nedostatku zaměstnanců v odvětví dopravy[12];

P. vzhledem k tomu, že je důležité podporovat a zachovávat účinnou a cenově dostupnou mobilitu ve venkovských oblastech; vzhledem k tomu, že propojení ve venkovských oblastech není dostatečně rozvinuto;

Q. vzhledem k tomu, že ženy žijící ve venkovských oblastech se setkávají s překážkami při získávání podpory v případě, že se stanou oběťmi genderově podmíněného násilí;

1. znovu potvrzuje závazek EU dosáhnout rovnosti žen a mužů v dopravě a bere na vědomí dosud dosažený pokrok; zdůrazňuje, že je třeba přijmout konkrétní opatření ke zlepšení bezpečnosti, přístupu k mobilitě a pracovních příležitostí;

2. zdůrazňuje, že zohledňování rovnosti žen a mužů v dopravě má pozitivní účinky ve všech oblastech, včetně sociálního začlenění a pracovních příležitostí; zdůrazňuje význam zohledňování rovnosti žen a mužů v dopravě pro dosažení ekologické a digitální transformace;

3. připomíná, že genderové stereotypy a předsudky vylučují ženy z ekonomických a sociálních aktivit, což vede k nedostatečné efektivitě a většímu plýtvání lidskými zdroji; poukazuje na potřebu zdrojů, aby bylo zajištěno zastoupení žen ve výzkumu a rozhodování v oblasti dopravy;

4. vyjadřuje politování nad skutečností, že chybí standardizované údaje o dopravě členěné podle pohlaví a genderové analýzy všech druhů dopravy; v této souvislosti vítá, že index rovnosti žen a mužů institutu EIGE pro rok 2023 se zaměřuje na „energie a dopravu“;

5. vyzdvihuje schopnost umělé inteligence agregovat anonymizované soubory dat o využívání veřejné dopravy;

6. vítá zahájení nové iniciativy Komise „Ambassadors for Diversity in Transport Network“ (Velvyslanci pro rozmanitost v dopravní síti), která bude usilovat o podporu rozmanitosti, rovnosti a začleňování v odvětví dopravy v EU;

7. vyzývá k tomu, aby se při testech výkonnosti v oblasti bezpečnosti a nárazových zkoušek používaly i biofidelické modely žen; zdůrazňuje, že je třeba, aby umělá inteligence zlepšila naše chápání toho, jak různě reagují v nouzových situacích rozmanitá lidská těla;

Pochopení mobility žen a rovného přístupu v dopravě

8. zdůrazňuje odlišná očekávání, vzorce cestování, potřeby a zkušenosti žen jako

[12] Evropská komise, Generální ředitelství pro mobilitu a dopravu, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report* (Vhodné postupy rozpisu směn a služeb zaměstnanců v odvětví dopravy – závěrečná zpráva), Úřad pro publikace EU, Lucemburk, 2021.

uživatelek dopravy; vyzývá k tomu, aby příslušné právní předpisy v dopravě plně zohledňovaly potřeby žen;

Inkluzivní služby mobility a odpovídající infrastruktura

9. vyzývá k tomu, aby byly do každodenního života žen začleněny možnosti udržitelné dopravy a pohodlné a bezpečné multimodální cesty bez stresu se tak staly realitou;

10. vyzývá členské státy, aby zajistily, že silniční infrastruktura, zejména při modernizaci, bude plně zohledňovat návaznost a dostupnost udržitelných pěších napojení;

Zajištění bezpečnosti a ochrany žen v dopravním prostředí

11. vyzývá ke zvýšení důrazu na bezpečnost v městské mobilitě, například na odpovídající a udržitelné pouliční osvětlení, aby se předešlo situacím, kdy ženy musí při dojíždění do práce čelit temným děsivým místům; dále vyzývá k tomu, aby projekty integrované dopravy zohledňovaly „poslední kilometr“, zejména v době mimo dopravní špičku;

12. zdůrazňuje význam aktu o umělé inteligenci[13] pro pomoc donucovacím orgánům v boji proti trestné činnosti v systémech veřejné dopravy a pro snížení obtěžování žen a LGBTQI+ uživatelů dopravy;

13. konstatuje, že ženy hrají významnou roli při rozhodování o mobilitě v rodinách a že jejich negativní zkušenosti s používáním udržitelných způsobů dopravy mohou být odrazující;

14. upozorňuje na problémy, kterým čelí ženy, jež často fungují jako pečující osoby, ve venkovských oblastech s relativně málo rozvinutou veřejnou dopravou; zdůrazňuje, že politiky zaměřené na podporu udržitelné dopravy nesmí vylučovat zranitelné skupiny, ženy nebo osoby žijící ve venkovských oblastech;

Zaměstnanost žen

15. zdůrazňuje, že ženy zaměstnané v dopravě na všech úrovních čelí překážkám, jako jsou genderové předsudky, jakož i nedostatečné nebo nevhodné zázemí, což vede k obtěžování a násilí; konstatuje, že v důsledku toho je obtížné přilákat a udržet ženy na pracovních místech v dopravě;

Posílení postavení žen v odvětví dopravy

16. zdůrazňuje, že nedostatek žen v odvětví dopravy je třeba vnímat také jako příležitost; vyzývá Komisi, členské státy a zúčastněné strany, aby přijaly proaktivní opatření na podporu zaměstnatelnosti a konkurenceschopnosti žen v tomto odvětví;

Zvyšování povědomí a podpora změny chování

17. vyzývá členské státy, aby bojovaly proti segmentaci trhu v oblasti dopravy a povolání v oblasti vědy, technologií, inženýrství a matematiky; konstatuje, že podpora podnikání u

[13] Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví harmonizovaná pravidla pro umělou inteligenci (akt o umělé inteligenci) a mění určité legislativní akty Unie (COM(2021)0206), předložený Komisí.

dívek od útlého věku by mohla zmírnit stávající vzdělávací stereotypy a zajistit, aby do odvětví logistiky, inženýrství a dopravy vstoupilo více žen;

18. poukazuje na potřebu kampaní a akcí na sociálních sítích, které zajistí kulturu nulové tolerance vůči obtěžování a nebezpečnému pracovnímu prostředí;

19. konstatuje, že digitalizace a nové modely dopravy mohou ženám zajistit lepší, bezpečnější a dostupnější pracovní prostředí;

°

° °

20. pověřuje svou předsedkyni, aby předala toto usnesení Radě a Komisi.

VYSVĚTLUJÍCÍ PROHLÁŠENÍ

Mobilita a doprava jsou důležité pro všechny občany naší Unie, s postupem času se neustále vyvíjejí a modernizují. Zdaleka největší výzvou, které odvětví dopravy čelí, je potřeba výrazně snížit emise a být stále udržitelnější. Cesta k dosažení uhlíkově neutrálního dopravního systému bude mít značný dopad jak na uživatele a cestující, tak na zaměstnance tohoto odvětví. Občanům jistě poskytne velké příležitosti pro kvalitnější život, nové a zajímavé vyhlídky na pracovní místa a také přiblíží Evropanům nové výrobky a služby jako nikdy předtím. Zároveň si však musíme všichni uvědomit, jaké výzvy před námi stojí: společnost získá nový impuls k tomu, aby si vybrala udržitelnější dopravní prostředky, což může vést k větší dopravní chudobě a k vyloučení určitých skupin obyvatelstva.

Zpravodajka se však domnívá, že tomu tak být nemusí. Je samozřejmé, že tento vzrušující vývoj přeměny našich dopravních systémů na ekologickou, cenově dostupnou a udržitelnou mobilitu by neměl nikoho opomíjet. Přesto i nyní existuje příliš mnoho příkladů nerovnosti a nedostatků v dopravě jak pro uživatele dopravy, tak pro pracovníky.

Tato zpráva se snaží zdůraznit obtížnou situaci, s níž se ženy v dopravě často potýkají, a zvláštní pozornost věnuje ženám, které vykonávají většinu pečovatelských povinností a které mají jiné vzorce cestování než muži. Je jedním z nešvarů naší doby, že ženy čelí na pracovišti větší diskriminaci a že odvětví dopravy nepředstavuje vždy místo příkladného zaměstnání. Zpráva rovněž analyzuje situaci dalších zranitelných skupin, které byly příliš dlouho odsouvány na vedlejší kolej a jejich potřeby byly přehlíženy. Pokouší se najít způsoby, jak zlepšit stávající situaci v odvětví a zároveň zajistit, aby ekologická transformace byla přínosná pro všechny.

Pro lepší pochopení a analýzu toho, co je nezbytné, aby doprava v EU vyhovovala i ženám, jsou především zapotřebí údaje rozčleněné podle pohlaví a genderová analýza dopravy. Pomůže to zlepšit tvorbu politik, příslušných právních předpisů, programů a opatření, které odrážejí potřeby a obavy žen v celé jejich rozmanitosti, a také rozvíjet veřejně přístupná data na podporu inovací v dopravě.

Kromě toho je třeba se více zaměřit na bezpečnost cestujících v hromadné dopravě, jež má v souvislosti s genderem a mobilitou řadu dalekosáhlých důsledků. Jako uživatelky hromadné dopravy jsou ženy vystaveny znepokojivému jevu sexuálního obtěžování a různým druhům útoků. Je pro ně nesmírně obtížné dojíždět do práce a z práce, nosit nákupní tašky, vozit kočárky a zároveň se starat o děti.

Při navrhování automobilů a jiných druhů dopravy se dále obvykle nebere v úvahu fyziologie žen, což znamená, že jsou v případě dopravní nehody méně chráněny než muži.

Dalším velkým problémem je dopravní chudoba a vyloučení z dopravy, zejména ve venkovských oblastech a nejvzdálenějších regionech. Ženy mají při výběru druhu dopravy méně alternativ než muži. Při úvahách o dekarbonizaci dopravy je třeba upustit od úplného vyloučení automobilů ze života lidí, zejména v případech, kdy není zajištěno udržitelné, cenově dostupné, bezpečné a časté dopravní spojení.

Pokud jde o oblast zaměstnanosti, odvětví dopravy není pro ženy zatím dostatečně atraktivní, protože se nevěnuje dostatečná pozornost otázkám bezpečnosti žen a dostupnosti vhodných

infrastrukturních zařízení. V tomto odvětví jsou příliš rozšířené a všudypřítomné nepřijatelné případy sexuálního obtěžování, šikany, zastrašování a násilí. Kromě toho jsou ženy v důsledku nedostatečné informovanosti a povědomí o kariérních možnostech stále nedostatečně zastoupeny v dopravních profesích. V tomto ohledu se doporučuje více pobídek pro dívky a jejich vzdělávání od raného věku, které by je motivovalo k tomu, aby se věnovaly kariéře v oblasti STEM. Zpráva se rovněž snaží najít řešení a způsoby, jak zvýšit zapojení a zájem žen o dopravu a logistiku.

Zajištění toho, aby byl náš dopravní systém skutečně odolný vůči budoucím krizím a aby vyhovoval ženám a zranitelným skupinám, musí být proto zásadním cílem budoucí dopravní politiky EU a prvořadým předpokladem růstu a dlouhodobé udržitelnosti tohoto odvětví. Pokud bude vyhovovat ženám, bude vyhovovat všem – využití všech pozoruhodných změn v dopravě v zájmu technologií a konkurenceschopné, bezpečné a stabilní zaměstnanosti nelze odkládat.