Europa-Parlamentet
2019-2024

Udvalget om Kvinders Rettigheder og Ligestilling

2022/2140(INI)

3.3.2023

UDKAST TIL BETÆNKNING

om sikring af, at europæisk transport opfylder kvinders behov
(2022/2140(INI))

Udvalget om Kvinders Rettigheder og Ligestilling

Ordfører: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Ordfører for udtalelse fra det associerede udvalg i henhold til forretningsordenens artikel 57:
Caroline Nagtegaal, Transport- og Turismeudvalget

PR_INI

INDHOLD

Side

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING 3

BEGRUNDELSE 9

FORSLAG TIL EUROPA-PARLAMENTETS BESLUTNING

om sikring af, at europæisk transport opfylder kvinders behov
(2022/2140(INI))

Europa-Parlamentet,

– der henviser til artikel 2 og 3 i traktaten om Den Europæiske Union,

– der henviser til artikel 8, 10, 19 og 157 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

– der henviser til artikel 21 og 23 i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder,

– der henviser til FN's 2030-dagsorden for bæredygtig udvikling og verdensmålene for bæredygtig udvikling, navnlig mål 5 og dets målsætninger og indikatorer,

– der henviser til FN's konvention af 18. december 1979 om afskaffelse af alle former for diskrimination imod kvinder,

– der henviser til EU-direktiverne fra 1975 og derefter om forskellige aspekter af ligebehandling af kvinder og mænd, herunder Rådets direktiv 79/7/EØF af 19. december 1978 om gradvis gennemførelse af princippet om ligebehandling af mænd og kvinder med hensyn til social sikring[1], Rådets direktiv 92/85/EØF af 19. oktober 1992 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af sikkerheden og sundheden under arbejdet for arbejdstagere, som er gravide, som lige har født, eller som ammer[2], Rådets direktiv 2004/113/EF af 13. december 2004 om gennemførelse af princippet om ligebehandling af mænd og kvinder i forbindelse med adgang til og levering af varer og tjenesteydelser[3], Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/54/EF af 5. juli 2006 om gennemførelse af princippet om lige muligheder for og ligebehandling af mænd og kvinder i forbindelse med beskæftigelse og erhverv[4], Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2019/1158 af 20. juni 2019 om balance mellem arbejdsliv og privatliv for forældre og omsorgspersoner og om ophævelse af Rådets direktiv 2010/18/EU[5] og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2010/41/EU af 7. juli 2010 om anvendelse af princippet om ligebehandling af mænd og kvinder i selvstændige erhverv og om ophævelse af Rådets direktiv 86/613/EØF[6];

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 17. juni 2009 med titlen "En bæredygtig fremtid for transporten: på vej mod et integreret og brugervenligt transportsystem med

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

teknologien som drivkraft" (COM(2009)0279),

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 5. marts 2020 med titlen "Et EU med ligestilling: strategi for ligestilling mellem mænd og kvinder 2020-2025" (COM(2020)0152),

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 9. december 2020 med titlen "Strategi for bæredygtig og intelligent mobilitet – en europæisk transportsektor, der er klar til fremtiden" (COM(2020)0789),

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 14. juli 2021 med titlen "Fit for 55: realisering af EU's klimamål for 2030 på vej mod klimaneutralitet" (COM(2021)0550),

– der henviser til Kommissionens meddelelse af 14. december 2021 om den nye EU-ramme for mobilitet i byer (COM(2021)0811),

– der henviser til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2020/1054 af 15. juli 2020 om ændring af forordning (EF) nr. 561/2006, for så vidt angår minimumskravene for maksimal daglig og ugentlig køretid, minimumspauser samt daglig og ugentlig hviletid, og forordning (EU) nr. 165/2014, for så vidt angår lokalisering ved hjælp af takografer[7],

– der henviser til sin beslutning af 21. januar 2021 om kønsperspektivet i covid-19-krisen og perioden efter krisen[8],

– der henviser til sin beslutning af 21. januar 2021 om EU's strategi for ligestilling mellem kønnene[9],

– der henviser til sin beslutning af 6. oktober 2021 med titlen "EU's trafiksikkerhedspolitiske rammer 2021-2030 – Henstillinger om de næste skridt hen imod "nul-visionen"[10],

– der henviser til ligestillingsindekset for 2022 fra Det Europæiske Institut for Ligestilling mellem Mænd og Kvinder (EIGE),

– der henviser til undersøgelsen af 16. december 2021 fra Temaafdelingen for Borgernes Rettigheder og Konstitutionelle Anliggender under Generaldirektoratet for Interne Politikker med titlen "Women and transport",

– der henviser til Kommissionens rapport af 14. september 2022 med titlen "Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report",

– der henviser til forretningsordenens artikel 54,

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

– der henviser til udtalelse fra Transport- og Turismeudvalget,

– der henviser til betænkning fra Udvalget om Kvinders Rettigheder og Ligestilling (A9-0000/2023),

A. der henviser til, at ligestilling mellem kønnene er en af EU's kerneværdier og skal integreres i alle EU's politikker; der henviser til, at retten til ligebehandling og ikkeforskelsbehandling er en grundlæggende rettighed, der er nedfældet i traktaterne og i Den Europæiske Unions charter om grundlæggende rettigheder;

B. der henviser til, at den forskning, der er udført i medlemsstaterne, har vist, at kønsbaseret vold i det offentlige rum og i offentlig transport er et voksende problem;

C. der henviser til, at dårligt udformede transportpolitikker kan forværre den eksisterende fattigdom og sociale udstødelse; der henviser til, at der fortsat mangler kønsopdelte data og kønsspecifikke analyser af transportområdet, hvilket hindrer anvendelsen af målrettede transportpolitikker for enkeltpersoner og familier i al deres mangfoldighed;

D. der henviser til, at en kønsorienteret tilgang til byplanlægning er afgørende for at forbedre kvinders livskvalitet;

E. der henviser til, at brugen af transporttjenester varierer efter køn og andre faktorer med hensyn til kompleksitet, hyppighed, transportform, varighed, formål, omkostninger, sikkerhed og tryghed;

F. der henviser til, at forståelse af transportmønstre og mobilitet er afgørende for udviklingen af kønssensitive transportpolitikker, således at kvinder, der anbender transporttjenester, kan dele sikre, tilgængelige, pålidelige, bæredygtige og ikkediskriminerende transportformer;

G. der henviser til, at flere kvinder end mænd bruger mere bæredygtige transportformer og ofte kombinerer ture til forskellige endemål;

H. der henviser til, at den glædelige indførelse af nye køretøjs- og automatiseringsteknologier bør tage hensyn til kvinders særlige behov;

I. der henviser til, at bæredygtig transport kræver lige adgang til infrastruktur gennem foranstaltninger, der sikrer større mobilitet for alle og samme servicekvalitet i byområder og landdistrikter;

J. der henviser til, at udformningen af køretøjerne, herunder deres sikkerhedselementer, ofte er baseret på en større, stereotypisk mandlig anatomi, hvilket gør dem mindre effektive for mindre mennesker;

K. der henviser til, at transportinfrastruktur med veludformede, overvågede og sikre omgivelser har en positiv indvirkning på både den faktiske sikkerhed og den opfattede sikkerhed[11];

[11] International Transport Forum, "Women's Safety and Security: A Public Transport Priority", OECD Publishing, Paris, 2018.

L. der henviser til, at mobilitetsbarrierer hæmmer kvinders adgang til job og centrale tjenester såsom sundhed og uddannelse, hvilket påvirker både deres egne og deres børns udviklingsmuligheder;

M. der henviser til, at kvinder er underrepræsenteret i transporterhvervene på alle niveauer; der henviser til, at underrepræsentation inden for beslutningstagning, planlægning og forskning forstærker den manglende integration af kønsaspektet inden for transport;

N. der henviser til, at arbejdsmiljøet i transportsektoren ikke tager hensyn til kvinders specifikke behov, hvilket har store konsekvenser for kvinders sikkerhed;

O. der henviser til, at transportvirksomheder står over for betydelige rekrutteringsproblemer; der henviser til, at ansættelse af kvinder kan være en løsning på personalemanglen i transportsektoren[12];

P. der henviser til, at det er vigtigt at fremme og bevare en effektiv og økonomisk overkommelig mobilitet i landdistrikterne; der henviser til, at konnektiviteten i landdistrikterne ikke er tilstrækkeligt udviklet;

Q. der henviser til, at kvinder, der bor i landdistrikter, oplever hindringer med hensyn til at få støtte, når de er ofre for kønsbaseret vold;

1. bekræfter på ny EU's tilsagn om at opnå ligestilling mellem kønnene inden for transport, samtidig med at det noterer sig de fremskridt, der hidtil er gjort; understreger, at der er behov for konkrete foranstaltninger for at forbedre sikkerheden, adgangen til mobilitet og beskæftigelsesmulighederne;

2. understreger, at integration af kønsaspektet inden for transport har positive virkninger over hele linjen, herunder hvad angår social inklusion og beskæftigelsesmuligheder; fremhæver betydningen af integration af kønsaspektet i transportsektoren for at opnå den grønne og den digitale omstilling;

3. minder om, at kønsrelaterede stereotyper og fordomme udelukker kvinder fra økonomiske og sociale aktiviteter, hvilket fører til manglende effektivitet og øget spild af menneskelige ressourcer; påpeger behovet for ressourcer til at sikre, at kvinder er repræsenteret i forskning og beslutningstagning på transportområdet;

4. beklager manglen på standardiserede, kønsopdelte transportdata og kønsspecifikke analyser på tværs af alle transportformer; glæder sig i den forbindelse over, at "energi og transport" er det tematiske fokus i 2023-udgaven af EIGE's ligestillingsindeks;

5. fremhæver, at kunstig intelligens (AI) er i stand til at aggregere anonymiserede datasæt om anvendelse af offentlig transport;

6. glæder sig over lanceringen af Kommissionens nye initiativ med ambassadører for mangfoldighed i transportnettene, som vil søge at fremme mangfoldighed, lighed og inklusion i EU's transportsektor;

[12] Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, "Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report", EU's Publikationskontor, Luxembourg, 2021.

7. opfordrer til, at test af sikkerhedsmæssig ydeevne og kollisionstest omfatter modeller med kvindelig anatomi; understreger behovet for, at AI øger vores forståelse af, hvordan forskellige typer af menneskelig fysik reagerer forskelligt i nødsituationer;

Forståelse af kvinders mobilitet og lighed på transportområdet

8. understreger kvinders forskellige forventninger, rejsemønstre, behov og erfaringer som transportbrugere; opfordrer til, at relevant lovgivning på transportområdet fuldt ud integrerer kvinders behov;

Inkluderende mobilitetstjenester og passende infrastruktur

9. opfordrer til, at bæredygtige transportmuligheder integreres i kvinders dagligdag, således at komfortable, sikre og stressfrie multimodale rejser kan blive en realitet;

10. opfordrer medlemsstaterne til at sikre, at vejinfrastrukturen, navnlig når den opgraderes, fuldt ud tager hensyn til kontinuiteten af og adgangen til bæredygtige fodgængerforbindelser;

Sikring af kvinders sikkerhed i transportmiljøer

11. opfordrer til, at der lægges større vægt på sikkerhed i bytrafikken, såsom tilstrækkelig og bæredygtig gadebelysning, således at kvinder ikke skal opleve mørke og skræmmende steder, når de pendler; opfordrer desuden til, at der ved udformningen af integreret transport tages hensyn til "den sidste kilometer", navnlig i spidsbelastningsperioder;

12. fremhæver betydningen af retsakten om kunstig intelligens[13] med hensyn til at bistå de retshåndhævende myndigheder med at bekæmpe kriminalitet i offentlige transportsystemer og mindske chikane mod kvinder og LGBTQI+-personer, som anvender transporttjenester;

13. bemærker, at kvinder spiller en stor rolle med hensyn til udformningen af familiens mobilitetsvalg, og at deres negative oplevelser kan have en afskrækkende virkning;

14. bemærker de udfordringer, som kvinder i landdistrikter, som ofte har rollen som omsorgspersoner, står over for, når den offentlige transport er relativt underudviklet; understreger, at politikker, der har til formål at fremme bæredygtig transport, ikke må udelukke sårbare grupper, kvinder eller personer, der bor i landdistrikterne;

Kvinder i beskæftigelse

15. understreger, at kvindelige transportarbejdere på alle niveauer står over for hindringer såsom kønsskævheder samt mangel på eller dårligt egnede faciliteter, hvilket fører til chikane og vold; bemærker, at det som følge heraf er vanskeligt at tiltrække og fastholde kvinder i transporterhverv;

[13] Kommissionens forslag til Europa-Parlamentets og Rådets forordning om harmoniserede regler for kunstig intelligens (retsakten om kunstig intelligens) og om ændring af visse af Unionens lovgivningsmæssige retsakter (COM(2021)0206).

Styrkelse af kvinders stilling i transportsektoren

16. understreger, at manglen på kvinder i transportsektoren også bør ses som en mulighed; opfordrer Kommissionen, medlemsstaterne og interessenterne til at træffe proaktive foranstaltninger for at styrke kvinders beskæftigelsesegnethed og konkurrenceevne i denne sektor;

Bevidstgørelse og tilskyndelse til adfærdsændringer

17. opfordrer medlemsstaterne til at bekæmpe markedssegmentering inden for karrierer inden for transport og naturvidenskab, teknologi, ingeniørvirksomhed og matematik; bemærker, at fremme af iværksætteri blandt piger fra en tidlig alder kan mindske eksisterende uddannelsesmæssige stereotyper og sikre, at flere kvinder kommer ind i logistik-, ingeniør- og transportbranchen;

18. bemærker behovet for kampagner og tiltag på de sociale medier for at sikre en nultolerancekultur over for chikane og usikre arbejdsmiljøer;

19. bemærker, at digitalisering og nye transportmodeller kan skabe bedre, sikrere og mere tilgængelige arbejdsmiljøer for kvinder;

°

° °

20. pålægger sin formand at sende denne beslutning til Rådet og Kommissionen.

BEGRUNDELSE

Mobilitet og transport – et område under konstant udvikling og modernisering – har betydning for alle borgere i EU. Langt den største udfordring for transportsektoren er at reducere sine emissioner betydeligt og blive mere bæredygtig. Vejen til et kulstofneutralt transportsystem vil få en betydelig indvirkning på både brugere og passagerer samt på personer, der arbejder i branchen. Det vil helt sikkert give borgerne store muligheder for at få en bedre livskvalitet, nye og spændende jobmuligheder og bringe nye produkter og tjenesteydelser tættere på europæerne end nogensinde før. Men samtidig må vi alle anerkende de udfordringer, der ligger forude: det vil skabe nye incitamenter for samfundets valg af mere bæredygtige transportmidler, hvilket kan føre til mere udbredt transportfattigdom blandt og ekskludere visse grupper.

Ordføreren mener imidlertid, at dette ikke behøver at være tilfældet. Det siger sig selv, at denne spændende udvikling med at omdanne vores transportsystemer til grøn, økonomisk overkommelig og bæredygtig mobilitet ikke bør lade nogen i stikken. Men der findes allerede alt for mange eksempler på ulighed og mangler på transportområdet, både for transportbrugere og for arbejdstagere.

Denne betænkning har til formål at fremhæve den vanskelige situation, som kvinder ofte står over for på transportområdet, idet der lægges særlig vægt på kvinder, der udfører de fleste omsorgsopgaver, og som har andre rejsemønstre end mænd. Det er en af vor tids største udfordringer – at kvinder udsættes for større forskelsbehandling på deres arbejdssted, og at transportsektoren ikke altid er noget forbillede i den henseende. I betænkningen analyseres også situationen for andre sårbare grupper, som alt for længe har været sat ud på et sidespor, og deres behov er blevet overset. Den forsøger at finde måder, hvorpå den nuværende situation i sektoren kan forbedres, samtidig med at det sikres, at fordelene ved den grønne omstilling er til gavn for alle.

For det første er der behov for kønsopdelte data og kønsspecifikke analyser på transportområdet for bedre at kunne forstå og analysere, hvad der er nødvendigt for at sikre, at EU's transport opfylder kvinders behov. Det vil bidrage til at forbedre udformningen af politikker, relevant lovgivning, programmer og foranstaltninger, der afspejler kvinders behov og bekymringer i al deres mangfoldighed, samt udvikle åbne data til støtte for transportinnovation.

Desuden skal der fokuseres mere på passagerernes sikkerhed inden for kollektiv transport, hvilket i forbindelse med køn og mobilitet har flere vidtrækkende konsekvenser. Som brugere af kollektiv transport er kvinder udsat for det bekymrende fænomen seksuel chikane og forskellige former for overfald. Det er meget vanskeligt for dem at pendle til og fra arbejde, medbringe indkøbsposer, barne- eller klapvogne og samtidig tage sig af børn.

Der er en tendens til, at kvinders fysiologi ikke tages i betragtning i forbindelse med udformningen af biler og andre transportformer, hvilket betyder, at de er mindre beskyttede end mænd, når de er involveret i en bilulykke.

Et andet stort problem er transportfattigdom og transportmæssig eksklusion, navnlig i landdistrikterne og regionerne i den yderste periferi. Kvinder har færre alternativer end mænd, når de skal vælge transportform. Og når man tænker på dekarbonisering af transporten, er det vigtigt ikke helt at fjerne biler fra folks liv, navnlig i tilfælde, hvor der ikke er bæredygtige,

prismæssigt overkommelige, sikre og hyppige transportforbindelser.

På beskæftigelsesområdet er transportbranchen endnu ikke tilstrækkelig attraktiv for kvinder, da der ikke lægges tilstrækkelig vægt på kvinders sikkerhed og adgangen til ordentlige infrastrukturfaciliteter. De uacceptable tilfælde af seksuel chikane, mobning, intimidering og vold er alt for vanlige og udbredte i branchen. Desuden er kvinder – på grund af manglende kendskab til og information om karriereforløb – fortsat underrepræsenteret i transporterhvervene. I den forbindelse anbefales der flere incitamenter og tidlig uddannelse for piger, som kan tilskynde kvinder til at vælge en karriere inden for naturvidenskab, teknologi, ingeniørvirksomhed og matematik. Betænkningen søger også at finde løsninger og metoder til at øge kvinders engagement i og interesse for transport og logistik.

Derfor må sikringen af, at vores transportsystem virkelig er modstandsdygtigt over for fremtidige kriser, og at det opfylder kvinders og sårbare gruppers behov, være et afgørende mål for EU's transportpolitik fremover og af afgørende betydning for sektorens vækst og bæredygtighed på lang sigt. Hvis transporten fungerer for kvinder, vil den fungere for alle – der er ingen tid at spilde, når man udnytter alle de spændende udviklinger, som transporten har at tilbyde inden for teknologi og konkurrencedygtig, sikker og modstandsdygtig beskæftigelse.