Euroopa Parlament
2019-2024

Naiste õiguste ja soolise võrdõiguslikkuse komisjon

2022/2140(INI)

3.3.2023

RAPORTI PROJEKT

naiste vajadustele vastava Euroopa transpordi tagamise kohta
(2022/2140(INI))

Naiste õiguste ja soolise võrdõiguslikkuse komisjon

Raportöör: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Kaasatud komisjoni arvamuse koostaja vastavalt kodukorra artiklile 57:
Caroline Nagtegaal, transpordi- ja turismikomisjon

SISUKORD

lk

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK.....3

SELETUSKIRI 9

EUROOPA PARLAMENDI RESOLUTSIOONI ETTEPANEK

naiste vajadustele vastava Euroopa transpordi tagamise kohta
(2022/2140(INI))

Euroopa Parlament,

– võttes arvesse Euroopa Liidu lepingu artikleid 2 ja 3,

– võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikleid 8, 10, 19 ja 157,

– võttes arvesse Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikleid 21 ja 23,

– võttes arvesse ÜRO kestliku arengu tegevuskava aastaks 2030 ja kestliku arengu eesmärke, eelkõige eesmärki nr 5 ning selle alaeesmärke ja näitajaid,

– võttes arvesse ÜRO 18. detsembri 1979. aasta konventsiooni naiste diskrimineerimise kõigi vormide likvideerimise kohta,

– võttes arvesse ELi direktiive alates 1975. aastast naiste ja meeste võrdse kohtlemise mitmesuguste aspektide kohta, sealhulgas nõukogu 19. detsembri 1978. aasta direktiivi 79/7/EMÜ meeste ja naiste võrdse kohtlemise põhimõtte järkjärgulise rakendamise kohta sotsiaalkindlustuse valdkonnas[1], nõukogu 19. oktoobri 1992. aasta direktiivi 92/85/EMÜ rasedate, hiljuti sünnitanud ja rinnaga toitvate töötajate tööohutuse ja töötervishoiu parandamise meetmete kehtestamise kohta[2], nõukogu 13. detsembri 2004. aasta direktiivi 2004/113/EÜ meeste ja naiste võrdse kohtlemise põhimõtte rakendamise kohta seoses kaupade ja teenuste kättesaadavuse ja pakkumisega[3], nõukogu 5. juuli 2006. aasta direktiivi 2006/54/EÜ, meeste ja naiste võrdsete võimaluste ja võrdse kohtlemise põhimõtte rakendamise kohta tööhõive ja elukutse küsimustes[4], Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. juuni 2019. aasta direktiivi (EL) 2019/1158, milles käsitletakse lapsevanemate ja hooldajate töö- ja eraelu tasakaalu ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 2010/18/EL[5], ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 7. juuli 2010. aasta direktiivi 2010/41/EL füüsilisest isikust ettevõtjatena tegutsevate meeste ja naiste võrdse kohtlemise põhimõtte kohaldamise kohta, millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu direktiiv 86/613/EMÜ[6],

– võttes arvesse komisjoni 17. juuni 2009. aasta teatist „Transpordi jätkusuutlik tulevik: kuidas kujundada integreeritud, tehnoloogiapõhist ja kasutajasõbralikku transpordisüsteemi“ (COM(2009)0279);

– võttes arvesse komisjoni 5. märtsi 2020. aasta teatist „Võrdõiguslik liit: soolise

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

võrdõiguslikkuse strateegia 2020–2025“ (COM(2020)0152),

– võttes arvesse komisjoni 9. detsembri 2020. aasta teatist „Säästva ja aruka liikuvuse strateegia – Euroopa transpordivaldkonna edasise arengu suunad“ (COM(2020)0789),

– võttes arvesse komisjoni 14. juuli 2021. aasta teatist „„Eesmärk 55“: ELi 2030. aasta kliimaeesmärgi saavutamine teel kliimaneutraalsuseni“ (COM(2021)0550),

– võttes arvesse komisjoni 14. detsembri 2021. aasta teatist „Uus ELi linnalise liikumiskeskkonna raamistik“ (COM(2021)0811),

– võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 15. juuli 2020. aasta määrust (EL) 2020/1054, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 561/2006 maksimaalse ööpäevase ja iganädalase sõiduaja, minimaalsete vaheaegade ning ööpäevaste ja iganädalaste puhkeperioodide miinimumnõuete osas ning määrust (EL) nr 165/2014 sõidumeerikute abil positsioneerimise osas[7],

– võttes arvesse oma 21. jaanuari 2021. aasta resolutsiooni soolise perspektiivi kohta COVID-19 kriisi ajal ja selle järgsel perioodil[8],

– võttes arvesse oma 21. jaanuari 2021. aasta resolutsiooni ELi soolise võrdõiguslikkuse strateegia kohta[9],

– võttes arvesse oma 6. oktoobri 2021. aasta resolutsiooni ELi liiklusohutuspoliitika raamistiku 2021–2030 kohta – soovitused edasisteks sammudeks liiklussurmade nulltaseme suunas[10],

– võttes arvesse Euroopa Soolise Võrdõiguslikkuse Instituudi (EIGE) 2022. aasta soolise võrdõiguslikkuse indeksit,

– võttes arvesse oma sisepoliitika peadirektoraadi kodanike õiguste ja põhiseadusküsimuste poliitikaosakonna 16. detsembri 2021. aasta uuringut „Naised ja transport“,

– võttes arvesse komisjoni 14. septembri 2022. aasta aruannet „Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report“ (Uuring ELi tulevase transpordisüsteemi sotsiaalse mõõtme kohta kasutajate ja reisijate seisukohalt: lõpparuanne),

– võttes arvesse kodukorra artiklit 54,

– võttes arvesse transpordi- ja turismikomisjoni arvamust,

– võttes arvesse naiste õiguste ja soolise võrdõiguslikkuse komisjoni raportit,

A. arvestades, et sooline võrdõiguslikkus on ELi põhiväärtus ja sellega tuleb arvestada

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

kõikides ELi poliitikavaldkondades; arvestades, et õigus võrdsele kohtlemisele ja mittediskrimineerimisele on aluslepingutes ja Euroopa Liidu põhiõiguste hartas sätestatud põhiõigus;

B. arvestades, et liikmesriikides tehtud uuringute andmetel on sooline vägivald avalikus ruumis ja ühistranspordis kasvav probleem;

C. arvestades, et halvasti kavandatud transpordipoliitika võib süvendada vaesust ja sotsiaalset tõrjutust; arvestades, et transpordi kohta puuduvad endiselt sugupoolte lõikes esitatav statistika ja soolise võrdõiguslikkuse olukorra analüüs ning et see takistab sihipärase transpordipoliitika rakendamist üksikisikute ja perekondade suhtes kogu nende mitmekesisuses;

D. arvestades, et sooteadlik lähenemisviis linnaplaneerimisele on oluline naiste elukvaliteedi parandamiseks;

E. arvestades, et transpordikasutus erineb sõltuvalt soost ja muudest teguritest keerukuse, sageduse, transpordiliigi, kestuse, eesmärgi, maksumuse, turvalisuse ja ohutuse poolest;

F. arvestades transpordimustrite ja liikuvuse mõistmise olulisust sootundliku transpordipoliitika väljatöötamisel, et naissoost transpordikasutajad saaksid ühiselt kasutada ohutuid, ligipääsetavaid, usaldusväärseid, säästlikke ja mittediskrimineerivaid transpordiliike;

G. arvestades, et naised kasutavad säästvamaid transpordiliike meestest rohkem ja et naised sageli kombineerivad reisimisviise;

H. arvestades, et uute sõiduki- ja automatiseerimistehnoloogiate omaksvõtul tuleks arvesse võtta naiste erivajadusi;

I. arvestades, et säästvaks transpordiks on vaja võrdset ligipääsu taristule meetmete kaudu, mis tagavad kõigile suurema liikuvuse ning samasuguse kvaliteedi linna- ja maapiirkondades;

J. arvestades, et sõidukite ja sealhulgas nende turvaelementide projekteerimisel eeldatakse sageli suuremat, stereotüüpselt mehelikku füüsist, mis väiksemate inimeste puhul ei ole samavõrd tõhus;

K. arvestades, et hästi projekteeritud, jälgitava ja ohutu keskkonnaga transporditaristu mõjub positiivselt nii tegelikule kui ka tajutavale ohutusele[11];

L. arvestades, et liikumist häirivad tegurid takistavad naiste juurdepääsu töökohtadele ja põhiteenustele, nagu tervishoid ja haridus, ja et see mõjutab nii nende endi kui ka nende laste inimkapitali kogunemist;

M. arvestades, et naised on transpordisektori tööhõives kõigil tasanditel alaesindatud; arvestades, et alaesindatus otsuste tegemisel, planeerimises ja teadusuuringutes ei

[11] International Transport Forum, *Women's Safety and Security: A Public Transport priority* (Naiste ohutus ja julgeolek: ühistranspordi prioriteet), OECD Publishing, Pariis, 2018.

soodusta soolõimet transpordis;

N. arvestades, et transpordisektori töökeskkonnas ei võeta arvesse naiste erivajadusi ja et see mõjutab naiste ohutust laiemalt;

O. arvestades, et transpordiettevõtetel on märkimisväärseid probleeme personali leidmisega; arvestades, et personalipuudust transpordisektoris võiks kompenseerida naiste töölevõtmisega[12];

P. arvestades, et oluline on edendada ja säilitada tõhusat ja mõistliku hinnaga liikuvust maapiirkondades; arvestades, et transpordiühendus maapiirkondades ei ole piisavalt arenenud;

Q. arvestades, et maapiirkondades elavatel soolise vägivalla ohvritest naistel on keeruline abi saada;

1. kinnitab veel kord ELi pühendumust eesmärgile saavutada transpordisektoris sooline võrdõiguslikkus, märkides samas seni tehtud edusamme; rõhutab, et turvalisuse, liikumis- ja töövõimaluste parandamiseks on vaja konkreetseid meetmeid;

2. rõhutab, et soolõimel transpordis on valdkondadeülene positiivne mõju, muu hulgas sotsiaalsele kaasatusele ja tööhõivevõimalustele; rõhutab transpordi soolõime tähtsust rohe- ja digipöörde saavutamisel;

3. tuletab meelde, et soolised stereotüübid ja eelarvamused jätavad naised kõrvale majanduslikust ja sotsiaalsest tegevusest ning et see põhjustab ebatõhusust ja suurendab inimressursi raiskamist; märgib ära vajaduse vahendite järele, et tagada naiste esindatus transpordialastes teadusuuringutes ja otsuste langetamises;

4. peab kahetsusväärseks, et ühegi transpordiliigi kohta ei ole soo alusel eristatud ja standarditud transpordiandmeid ning andmete soolise võrdõiguslikkuse olukorra analüüsi; väljendab sellega seoses heameelt, et Euroopa Soolise Võrdõiguslikkuse Instituudi 2023. aasta soolise võrdõiguslikkuse indeksi kesksed teemad on energia ja transport;

5. rõhutab tehisintellekti võimet koondada anonüümseks muudetud andmestikke ühistranspordi kasutamise kohta;

6. väljendab heameelt komisjoni uue algatuse „Mitmekesisuse saadikute võrgustik transpordis“ käivitamise üle, mille eesmärk on edendada mitmekesisust, võrdsust ja kaasatust ELi transpordisektoris;

7. nõuab, et ohutustestid ja kokkupõrkekatsed hõlmaksid ka elulähedasi naismannekeene; rõhutab, et tehisintellekt peab suurendama meie arusaamist sellest, kuidas eri kehatüüpide reaktsioon hädaolukordades erineb;

[12] Euroopa Komisjon, liikuvuse ja transpordi peadirektoraat, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report* (Personali ja töögraafikute planeerimise parimad tavad transpordivaldkonnas – lõpparuanne), Euroopa Liidu Väljaannete Talitus, Luxembourg, 2021.

Naiste liikuvuse ja võrdsete võimaluste mõistmine transpordis

8. rõhutab naiste kui transpordikasutajate mitmesuguseid ootusi, sõiduharjumusi, vajadusi ja kogemusi; nõuab, et asjakohastes transpordialastes õigusaktides võetaks täielikult arvesse naiste vajadusi;

Kaasava liikuvuse teenused ja piisav taristu

9. nõuab säästvate transpordivõimaluste lõimimist naiste igapäevaellu, et mugavad, ohutud ja stressivabad mitut transpordiliiki hõlmavad sõidud saaksid tegelikkuseks;

10. kutsub liikmesriike üles tagama, et teetaristus ja eriti selle ajakohastamises arvestataks täielikult sellega, et jalakäijate keskkonnahoidlikud liiklemisühendused oleksid katkematud ja ligipääsetavad;

Naiste ohutuse ja turvalisuse tagamine transpordikeskkonnas

11. nõuab suuremat rõhku linnaliikluse ohutusele, näiteks piisavale ja säästvale tänavavalgustusele, et vältida olukordi, kus naised peavad pendelrändel läbima pimedaid kõhedust tekitavaid kohti; nõuab lisaks nn viimase kilomeetri arvestamist lõimitud transpordikavades, seda eriti tipptunnivälisel ajal;

12. rõhutab tehisintellekti käsitleva õigusakti[13] tähtsust viisina aidata õiguskaitseasutusi ühistranspordisüsteemides toime pandava kuritegevuse vastases võitluses ning naiste ja LGBTIQ kogukonna liikmetest ühistranspordikasutajate ahistamise vähendamises;

13. märgib, et naistel on perede liikuvusvalikute kujundamisel suur roll ning et nende negatiivsed kogemused säästvate transpordiliikide kasutamisel võivad olla peletavad;

14. võtab teadmiseks probleemid, millega suhteliselt vähearenenud ühistranspordiga maapiirkondades tuleb toime tulla naistel, kelle kanda on sageli hooldajaroll; rõhutab, et säästva transpordi edendamise poliitika ei tohi välistada haavatavaid elanikkonnarühmi, naisi ega maapiirkondades elavaid inimesi;

Naiste tööhõive

15. rõhutab, et naissoost transporditöötajad puutuvad kõigil tasanditel kokku selliste ahistamist ja vägivalda tingivate takistustega nagu sooline kallutatus, samuti rajatiste puudumine või sobimatus; märgib, et seetõttu on raske transpordivaldkonna töökohti naiste jaoks atraktiivseks teha ja neid seal hoida;

Naiste mõjuvõimu suurendamine transpordisektoris

16. rõhutab, et ka naiste vähesust transpordisektoris tuleks võtta võimalusena; kutsub komisjoni, liikmesriike ja huvirühmi üles võtma ennetavaid meetmeid, et suurendada selles sektoris naiste töölesobivust ja konkurentsivõimet;

[13] Komisjoni ettepanek võtta vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus, millega nähakse ette tehisintellekti käsitlevad ühtlustatud õigusnormid (tehisintellekti käsitlev õigusakt) ja muudetakse teatavaid liidu õigusakte (COM(2021)0206).

Teadlikkuse suurendamine ja käitumisharjumuste muutmise soodustamine

17. kutsub liikmesriike üles võitlema tööturu killustatuse vastu transpordisektoris ning loodusteaduste, tehnoloogia, inseneeria ja matemaatika valdkonnas; märgib, et ettevõtluse edendamine tütarlaste seas juba varases eas võib vähendada olemasolevaid hariduslikke stereotüüpe ning tagada, et logistika-, inseneri- ja transpordisektorisse siseneb rohkem naisi;

18. märgib vajadust kampaaniate ja sotsiaalmeediategevuste järele, millega tagada nulltolerants ahistamise ja ohtlike töökeskkondade suhtes;

19. märgib, et digipööre ja uued transpordimudelid võivad pakkuda naistele paremat, ohutumat ja ligipääsetavamat töökeskkonda;

°

° °

20. teeb presidendile ülesandeks edastada resolutsioon nõukogule ja komisjonile.

SELETUSKIRI

Liikuvus ja transport on olulised kõigile meie pidevalt areneva ja ajaga kaasas käiva liidu kodanikele. Transpordisektori peamine probleem on vajadus vähendada märkimisväärselt heitkoguseid ja muutuda aina säästvamaks. Tee süsinikuneutraalse transpordisüsteemi saavutamiseni mõjutab märkimisväärselt nii kasutajaid, reisijaid kui ka selles sektoris töötavaid inimesi. Kindlasti pakub see kodanikele suurepäraseid võimalusi parandada elukvaliteeti ning leida uusi ja põnevaid töökohti ning toob uusi tooteid ja teenuseid eurooplastele enneolematult lähedale. Siiski peame me kõik tunnistama, et ees ootavad väljakutsed: ühiskond saab tõepoolest uut hoogu säästvamate transpordivahendite valimiseks, kuid sellega võivad kaasneda laiem transpordivaesus ja teatavate rühmade tõrjutus.

Ometi on raporti koostaja veendunud, et see ei pea nii olema. On ütlematagi selge, et sellest põnevast arengust, meie transpordisüsteemide muutmisest keskkonnahoidlikuks, taskukohaseks ja säästvaks liikuvuseks, ei tohiks keegi kõrvale jääda. Paraku leidub isegi praegu liiga palju näiteid selle kohta, et nii transpordikasutajate kui ka töötajate jaoks esineb transpordis ebavõrdsust ja puudusi.

Raporti eesmärk on rõhutada rasket olukorda, millega naised transpordis sageli kokku puutuvad, pöörates erilist tähelepanu naistele, kes täidavad enamikku hoolduskohustusi ja kelle sõiduharjumused meeste omadest erinevad. See on üks meie aja nuhtlusi, et naised kogevad töökohal rohkem diskrimineerimist ja et transpordisektor ei ole alati eeskujulik töökoht. Raportis analüüsitakse ka teiste haavatavate elanikkonnarühmade olukorda, keda on liiga kaua kõrvale jäetud ja kelle vajadustele ei ole tähelepanu pööratud. Sellega püütakse leida võimalusi sektori praegust olukorda parandada, tagades samal ajal, et kõik saavad rohepöördest kasu.

Esiteks on ELi transpordi naiste seisukohast toimimise paremini mõistmiseks ja analüüsimiseks vaja soo järgi rühmitatud andmeid ja transpordivaldkonna soolist analüüsi. See aitab paremini välja töötada poliitikat, asjakohaseid õigusakte, programme ja meetmeid, mis kajastavad naiste vajadusi ja muresid kogu nende mitmekesisuses, ning arendada avaandmeid, et toetada innovatsiooni transpordis.

Lisaks tuleb rohkem tähelepanu pöörata reisijate ohutusele ühistranspordis, millel seoses soo ja liikuvusega on kaugeleulatuv mõju. Ühistranspordi kasutajatena kogevad naised murettekitavat seksuaalset ahistamist ja eri liiki rünnakuid. Neil on äärmiselt keeruline minna tööle ja tagasi ostukottide ja lapsevankritega ning samal ajal laste eest hoolitseda.

Autode ja muude transpordivahendite projekteerimisel kiputakse naiste füsioloogiaga mitte arvestama, mistõttu nad on liiklusõnnetusse sattudes vähem kaitstud kui mehed.

Teine suur probleem on liikuvusvaesus ja transpordiga seotud tõrjutus, eriti maapiirkondades ja kõige äärepoolsemates piirkondades. Valides, millist transpordiliiki kasutada, on naistel vähem alternatiive kui meestel. Transpordi CO_2 heite vähendamisel tuleb hoiduda autode täielikust kõrvaldamisest inimeste elust, eriti siis, kui puuduvad kestlikud, taskukohased, ohutud ja sagedased transpordiühendused.

Tööhõives ei ole transpordisektor naiste jaoks veel piisavalt atraktiivne, sest nende ohutusküsimustele ja nõuetekohaste infrastruktuurirajatiste kättesaadavusele ei pöörata

piisavalt tähelepanu. Vastuvõetamatud seksuaalse ahistamise, kiusamise, hirmutamise ja vägivalla juhtumid on sektoris liiga levinud ja sagedased. Lisaks on naised transpordiga seotud kutsealadel jätkuvalt alaesindatud, sest karjäärivõimalusi ei teata ja nendega ei puututa kokku. Sellega seoses soovitatakse rohkem stiimuleid ja alusharidust tüdrukutele, et julgustada naisi STEM-valdkonnas karjääri tegema. Raportis püütakse leida ka lahendusi ja viise, millega suurendada naiste kaasatust ning huvi transpordi ja logistika vastu.

Tagada, et transpordisüsteem jääb tulevikus võimalikes kriisides püsima ning et see naiste ja haavatavate rühmade seisukohast toimib, peab seega olema ELi edasise transpordipoliitika oluline eesmärk ning on sektori majanduskasvu ja pikaajalise kestlikkuse nimel ülimalt oluline. Kui miski toimib naiste puhul, toimib see kõigi puhul – aega raiskamata tuleb kasutada ära põnevad arengusuunad, mida transport tehnoloogia ning konkurentsivõimelise, turvalise ja vastupidava tööhõive valdkonnas pakub.