Europski parlament
2019-2024

Odbor za prava žena i rodnu ravnopravnost

2022/2140(INI)

3.3.2023

NACRT IZVJEŠĆA

o osiguravanju europskog prometa koji je prilagođen potrebama žena
(2022/2140(INI))

Odbor za prava žena i rodnu ravnopravnost

Izvjestiteljica: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

Izvjestiteljica za mišljenje pridruženog odbora u skladu s člankom 57. Poslovnika:
Caroline Nagtegaal, Odbor za promet i turizam

PR_INI

SADRŽAJ

Stranica

PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA 3

OBRAZLOŽENJE 9

PRIJEDLOG REZOLUCIJE EUROPSKOG PARLAMENTA

o osiguravanju europskog prometa koji je prilagođen potrebama žena
(2022/2140(INI))

Europski parlament,

– uzimajući u obzir članke 2. i 3. Ugovora o Europskoj uniji,

– uzimajući u obzir članke 8., 10., 19. i 157. Ugovora o funkcioniranju Europske unije,

– uzimajući u obzir članke 21. i 23. Povelje Europske unije o temeljnim pravima,

– uzimajući u obzir Program Ujedinjenih naroda za održivi razvoj do 2030. i u njemu sadržane ciljeve održivog razvoja, posebno cilj br. 5 te njegove ciljne vrijednosti i pokazatelje,

– uzimajući u obzir Konvenciju UN-a o ukidanju svih oblika diskriminacije žena od 18. prosinca 1979.,

– uzimajući u obzir direktive EU-a od 1975. nadalje o različitim aspektima jednakog postupanja prema ženama i muškarcima, uključujući Direktivu Vijeća 79/7/EEZ od 19. prosinca 1978. o postupnoj provedbi načela jednakog postupanja prema muškarcima i ženama u pitanjima socijalne sigurnosti[1], Direktivu Vijeća 92/85/EEZ od 19. listopada 1992. o uvođenju mjera za poticanje poboljšanja sigurnosti i zdravlja na radu trudnih radnica te radnica koje su nedavno rodile ili doje[2], Direktivu Vijeća 2004/113/EZ od 13. prosinca 2004. o provedbi načela jednakog postupanja prema muškarcima i ženama u pristupu i nabavi robe, odnosno pružanju usluga[3], Direktivu 2006/54/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. srpnja 2006. o provedbi načela jednakih mogućnosti i jednakog postupanja prema muškarcima i ženama u pitanjima zapošljavanja i rada[4], Direktivu 2019/1158 Europskog parlamenta i Vijeća od 20. lipnja 2019. o ravnoteži između poslovnog i privatnog života roditelja i pružatelja skrbi i o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 2010/18/EU[5] i Direktivu 2010/41/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 7. srpnja 2010. o primjeni načela jednakog postupanja prema muškarcima i ženama koji su samozaposleni i stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 86/613/EEZ[6],

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 17. lipnja 2009. naslovljenu „Održiva budućnost prometa: Prema integriranom sustavu utemeljenom na tehnologiji i prilagođenom korisnicima” (COM(2009)0279),

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 5. ožujka 2020. naslovljenu „Unija

[1] SL L 6, 10.1. 1979., str. 24.
[2] SL L 348, 28.11.1992, str. 1.
[3] SL L 373, 21.12.2004., str. 37.
[4] SL L 204, 26.7.2006., str. 23.
[5] SL L 188, 12.7.2019., str. 79.
[6] SL L 180, 15.7.2010., str. 1.

ravnopravnosti: Strategija za rodnu ravnopravnost 2020. – 2025.” (COM(2020)0152),

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 9. prosinca 2020. naslovljenu „Strategija za održivu i pametnu mobilnost – usmjeravanje europskog prometa prema budućnosti” (COM(2020)0789),

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 14. srpnja 2021. naslovljenu „Spremni za 55 %: ostvarivanje klimatskog cilja EU-a za 2030. na putu ka klimatskoj neutralnosti (COM(2021)0550),

– uzimajući u obzir komunikaciju Komisije od 14. prosinca 2021. o novom okviru EU-a za gradsku mobilnost (COM(2021)0811),

– uzimajući u obzir Uredbu (EU) 2020/1054 Europskog parlamenta i Vijeća od 15. srpnja 2020. o izmjeni Uredbe (EZ) br. 561/2006 s obzirom na minimalne zahtjeve u pogledu maksimalnih dnevnih i tjednih vremena vožnje, minimalnih stanki te dnevnih i tjednih razdoblja odmora i Uredbe (EU) br. 165/2014 s obzirom na pozicioniranje s pomoću tahografa[7],

– uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 21. siječnja 2021. o rodnoj perspektivi tijekom i poslije razdoblja krize uzrokovane bolešću COVID-19[8],

– uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 21. siječnja 2021. o Strategiji EU-a za rodnu ravnopravnost[9],

– uzimajući u obzir svoju Rezoluciju od 6. listopada 2021. naslovljenu „Okvir politike EU-a za sigurnost na cestama za razdoblje 2021. – 2030.: preporuke za sljedeće korake u ostvarenju ‘vizije nula’”[10],

– uzimajući u obzir indeks rodne ravnopravnosti Europskog instituta za ravnopravnost spolova (EIGE) za 2022.,

– uzimajući u obzir studiju Resornog odjela za prava građana i ustavna pitanja svoje Glavne uprave za unutarnju politiku od 16. prosinca 2021. naslovljenu „Women and transport” (Žene i promet),

– uzimajući u obzir studiju Komisije od 14. rujna 2022. naslovljenu „Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report” (Studija o socijalnoj dimenziji budućeg prometnog sustava EU-a u pogledu korisnika i putnika – završno izvješće),

– uzimajući u obzir članak 54. Poslovnika,

– uzimajući u obzir mišljenje Odbora za promet i turizam,

– uzimajući u obzir izvješće Odbora za prava žena i rodnu ravnopravnost

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

(A9-0000/2023),

A. budući da je rodna ravnopravnost jedna od temeljnih vrijednosti EU-a i da je treba uključiti u sve politike EU-a; budući da je pravo na jednako postupanje i nediskriminaciju temeljno pravo sadržano u Ugovorima i Povelji Europske unije o temeljnim pravima;

B. budući da je istraživanje provedeno diljem država članica pokazalo da je rodno uvjetovano nasilje u javnim prostorima i javnom prometu sve veći problem;

C. budući da loše osmišljene prometne politike mogu pogoršati postojeće siromaštvo i socijalnu isključenost; budući da i dalje ne postoji dovoljno podataka o prometu razvrstanih po spolu i rodnih analiza u tom području, što otežava primjenu dobro usmjerenih prometnih politika za pojedince i obitelji u svoj njihovoj raznolikosti;

D. budući da je usvajanje rodno osjetljivog pristupa urbanističkom planiranju ključno za poboljšanje kvalitete života žena;

E. budući da se korištenje prijevoznim sredstvima razlikuje u pogledu složenosti, učestalosti, načina, trajanja, svrhe, troškova, sigurnosti i zaštite, s obzirom na spol kao i druge čimbenike;

F. budući da je razumijevanje prometnih obrazaca i mobilnosti ključno za razvoj rodno osjetljivih prometnih politika kako bi se žene sudionice u prometu mogle zajednički služiti sigurnim, pristupačnim, pouzdanim, održivim i nediskriminirajućim vrstama prijevoza;

G. budući da više žena nego muškaraca upotrebljava održivije vrste prijevoza i da često moraju mijenjati prijevozna sredstva na istom putovanju (tzv. lanac putovanja);

H. budući da je poželjno usvajanje novih tehnologija za vozila i automatizacijskih tehnologija i da bi pritom trebalo uzeti u obzir specifične potrebe žena;

I. budući da je za održivi promet potrebno omogućiti jednak pristup infrastrukturi, i to mjerama kojima se jamči veća mobilnost za sve i jednaka kvaliteta usluga u urbanim i ruralnim područjima;

J. budući da se pri dizajnu vozila, uključujući sigurnosne značajke, često kao pretpostavka uzima krupnija, stereotipno muška fizička građa, što znači da je dizajn manje učinkovit za osobe sitnije građe;

K. budući da prometna infrastruktura s dobro osmišljenom, nadziranom i sigurnom okolinom ima pozitivan učinak i na stvarnu sigurnost i na percepciju sigurnosti[11];

L. budući da prepreke mobilnosti otežavaju pristup žena zapošljavanju i ključnim uslugama, kao što su zdravstvo i obrazovanje, što utječe na mogućnost da one i njihova djeca steknu potrebni ljudski kapital;

11 Međunarodni prometni forum, „Women's Safety and Security: A Public Transport priority" (Sigurnost i zaštita žena: prioritet za javni prijevoz), OECD Publishing, Pariz, 2018.

M. budući da žene nisu dovoljno zastupljene u poslovima u prometnom sektoru na svim razinama; budući da je zbog nedovoljne zastupljenosti u donošenju odluka, planiranju i istraživanju dodatno izražen nedostatak rodne perspektive u prometu;

N. budući da se u radnom okruženju u prometnom sektoru ne uzimaju u obzir specifične potrebe žena, što ima šire posljedice za sigurnost žena;

O. budući da se prijevoznička poduzeća suočavaju sa znatnim problemima sa zapošljavanjem; budući da bi zapošljavanje žena moglo biti rješenje za manjak osoblja u prometnom sektoru[12];

P. budući da je važno promicati i očuvati učinkovitu i cjenovno pristupačnu mobilnost u ruralnim područjima; budući da u ruralnim područjima nije dovoljno razvijena povezanost;

Q. budući da se žene koje žive u ruralnim područjima suočavaju s preprekama u primanju potpore kada su žrtve rodno uvjetovanog nasilja;

1. ponovno potvrđuje predanost EU-a postizanju rodne ravnopravnosti u prometu te primjećuje dosad ostvareni napredak; naglašava da su potrebne konkretne mjere za poboljšanje sigurnosti, pristupa mobilnosti i prilika za zapošljavanje;

2. naglašava da rodno osviještena politika u prometu ima višestruke pozitivne učinke, uključujući socijalnu uključenost i prilike za zapošljavanje; naglašava važnost uključivanja rodno osviještene politike u sektoru prometa kako bi se postigla zelena i digitalna tranzicija;

3. podsjeća da se zbog rodnih stereotipa i predrasuda žene isključuju iz gospodarskih i društvenih aktivnosti, što rezultira nedovoljnom učinkovitošću i sve većim rasipanjem ljudskih resursa; prepoznaje potrebu da se s pomoću resursa osigura zastupljenost žena u istraživanjima i donošenju odluka o prometnim pitanjima;

4. žali zbog nedostatka standardiziranih podataka o prometu razvrstanih prema spolu i rodne analize za sve vrste prijevoza; u tom pogledu pozdravlja činjenicu da je izdanje indeksa rodne ravnopravnosti EIGE-a za 2023. tematski usmjereno upravo na područje „energetika i promet”;

5. ističe sposobnost umjetne inteligencije da objedini anonimizirane skupove podataka o upotrebi javnog prijevoza;

6. pozdravlja pokretanje Komisijine inicijative „Ambasadori za raznolikost u prometnoj mreži” kojom će se u prometnom sektoru EU-a nastojati promicati raznolikost, jednakost i uključenost;

7. poziva na to da se pri ispitivanju sigurnosnih performansi i u simulacijama sudara upotrebljavaju modeli lutaka ženske građe; naglašava potrebu da nam umjetna inteligencija pomogne da bolje razumijemo koliko različite ljudske građe različito

[12] Europska komisija, Glavna uprava za mobilnost i promet, „Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report” (Dobra izrada rasporeda osoblja i praksa raspoređivanja osoblja u prometu - završno izvješće), Ured za publikacije Europske unije, Luxembourg, 2021.

reagiraju u izvanrednim situacijama;

Razumijevanje mobilnosti i ravnopravnosti žena u prometu

8. ističe različita očekivanja, obrasce putovanja, potrebe i iskustva žena kao sudionika u prometu; poziva na donošenje relevantnog zakonodavstva u području prometa kako bi se u potpunosti uzele u obzir potrebe žena;

Uključive usluge mobilnosti i odgovarajuća infrastruktura

9. poziva na uključivanje mogućnosti održivog prijevoza u svakodnevni život žena, čime bi se omogućilo da udobna i sigurna multimodalna putovanja bez stresa postanu stvarnost;

10. poziva države članice da osiguraju da se u cestovnoj infrastrukturi, posebno pri njezinoj nadogradnji, u potpunosti vodi računa o kontinuitetu i dostupnosti održivih pješačkih veza;

Jamčenje sigurnosti i zaštite žena u prometnom okruženju

11. poziva na stavljanje većeg naglaska na sigurnost u gradskoj mobilnosti, primjerice na odgovarajuću, održivu uličnu rasvjetu, kako bi se izbjegle situacije u kojima žene tijekom putovanja na posao moraju prolaziti kroz neosvijetljene nesigurne točke; osim toga, poziva na to da se integriranim prometnim dizajnom uzme u obzir „posljednji kilometar”, posebno u razdobljima kada nisu najveće prometne gužve;

12. naglašava važnost Akta o umjetnoj inteligenciji[13] u pomaganju tijelima kaznenog progona u borbi protiv kriminala u sustavima javnog prijevoza i smanjenju uznemiravanja žena i LGBTQI+ osoba kao sudionika u prometu;

13. napominje da žene imaju važnu ulogu u donošenju obiteljskih odluka u pogledu mobilnosti te da njihova negativna iskustva s upotrebom održivih načina prijevoza mogu odvratiti druge od upotrebe tih opcija;

14. prima na znanje izazove s kojima se suočavaju žene u ruralnim područjima s relativno nedovoljno razvijenim javnim prijevozom, koje često imaju ulogu njegovatelja; naglašava da politike usmjerene na promicanje održivog prometa ne smiju isključivati ranjive skupine, žene ili osobe koje žive u ruralnim područjima;

Položaj radnica

15. ističe da se radnice u prometnom sektoru na svim razinama suočavaju s preprekama kao što su rodna pristranost, kao i s nedostatkom infrastrukture ili neodgovarajućom infrastrukturom, što dovodi do uznemiravanja i nasilja; slijedom toga primjećuje da je teško privući i zadržati žene na radnim mjestima u prometnom sektoru;

Osnaživanje žena u prometnom sektoru

[13] Prijedlog Komisije za uredbu Europskog parlamenta i Vijeća o utvrđivanju usklađenih pravila o umjetnoj inteligenciji (Akt o umjetnoj inteligenciji) i izmjeni određenih zakonodavnih akata Unije (COM(2021)0206).

16. naglašava da bi nedovoljan broj žena u prometnom sektoru također trebalo smatrati prilikom; poziva Komisiju, države članice i dionike da poduzmu proaktivne mjere za povećanje zapošljivosti i konkurentnosti žena u tom sektoru;

Senzibiliziranje i poticanje promjene ponašanja

17. poziva države članice da se bore protiv segmentacije tržišta u području prometa i znanosti, tehnologije, inženjerstva i matematike; napominje da bi se promicanjem poduzetništva među djevojčicama od rane dobi mogli smanjiti postojeći obrazovni stereotipi i osigurati da se više žena odlučuje za sektore logistike, inženjerstva i prometa;

18. napominje potrebu za kampanjama i aktivnostima na društvenim mrežama kako bi se osigurala kultura nulte tolerancije prema uznemiravanju i nesigurnim radnim okruženjima;

19. napominje da digitalizacija i novi prometni modeli mogu ženama pružiti bolje, sigurnije i pristupačnije radno okruženje;

°

° °

20. nalaže svojoj predsjednici da ovu Rezoluciju proslijedi Vijeću i Komisiji.

OBRAZLOŽENJE

Mobilnost i promet važni su za sve građane Unije, a jedna je od njihovih značajki da se s vremenom stalno mijenjaju i moderniziraju. Daleko najveći izazov za prometni sektor jest kako znatno smanjiti emisije i povećati održivost. Put prema postizanju ugljično neutralnog prometnog sustava imat će znatan utjecaj i na korisnike i na putnike, kao i na osobe koje rade u tom sektoru. Zasigurno će se, više nego ikada prije, europskim građanima pružiti velike mogućnosti za bolju kvalitetu života te novi i uzbudljivi izgledi za zapošljavanje i za približavanje novim proizvodima i uslugama. No istodobno je na svima nama da prepoznamo izazove koji su pred nama: društvu će se zaista dati dodatni poticaj da odabere održivije načine prijevoza, što bi moglo dovesti do širenja siromaštva u pogledu prijevoza i isključenosti određenih skupina.

Međutim, izvjestiteljica smatra da to ne mora biti tako. Podrazumijeva se da zbog tog uzbudljivog prijelaza naših prometnih sustava na zelenu, cjenovno pristupačnu i održivu mobilnost nitko ne bi smio biti zapostavljen. Ipak, čak i u ovom trenutku suočavamo se s brojnim primjerima nejednakosti i nedostataka u prometu među sudionicima u prometu i radnicima.

Ovim se izvješćem nastoji naglasiti teška situacija s kojom se žene često suočavaju u prometu, pri čemu se posebna pozornost posvećuje ženama koje obavljaju većinu dužnosti povezanih sa skrbi i čiji se obrasci putovanja razlikuju od muškaraca. Jedan je od gorućih problema našeg doba da se žene suočavaju s većom diskriminacijom na radnom mjestu i da prometni sektor ne služi uvijek kao najbolji primjer u tom pogledu. U izvješću se analizira i stanje u pogledu drugih ranjivih skupina koje su predugo marginalizirane i čije se potrebe predugo zanemaruju. U njemu se nastoje pronaći načini za poboljšanje postojećeg stanja u tom sektoru i istodobno osigurati da svi građani mogu iskusiti koristi zelene tranzicije.

Kao prvo, za bolje razumijevanje i analizu onoga što je potrebno kako bi se osigurao učinkovit prijevoz za žene u EU-u, potrebni su podaci o prometu razvrstani po spolu, kao i rodna analiza. To bi pomoglo da se poboljša izrada politika, relevantnog zakonodavstva, programa i mjera u kojima se uzimaju u obzir raznolike potrebe i bojazni žena, kao i da se dobiju otvoreni podaci za potporu inovacijama u području prometa.

Osim toga, potrebno je staviti veći naglasak na sigurnost putnika u kolektivnom prijevozu, što u pogledu roda i mobilnosti ima nekoliko dalekosežnih posljedica. Kao korisnici kolektivnog prijevoza, žene su izložene zabrinjavajućoj pojavi seksualnog uznemiravanja i različitim vrstama napada. Iznimno im je teško putovati na posao i s posla, dok nose vrećice za kupovinu, guraju dječja kolica i istodobno sa sobom vode djecu.

Isto tako, ženska se fiziologija obično ne uzima u obzir pri dizajniranju automobila i drugih načina prijevoza, što znači da su žene manje zaštićene od muškaraca kada sudjeluju u sudaru.

Još jedan veliki problem čine siromaštvo u pogledu prijevoza i nemogućnost korištenja prijevoza, posebno u ruralnim područjima i najudaljenijim regijama. Kad je riječ o odabiru načina prijevoza, žene imaju manje mogućnosti nego muškarci. Pri razmišljanju o dekarbonizaciji prometa potrebno je da se iz života ljudi u potpunosti ne izbaci korištenje automobila, posebno u slučajevima kada ne postoje održive, cjenovno pristupačne, sigurne i

česte prometne veze.

Kad je riječ o zapošljavanju, prometni sektor još nije dovoljno privlačan ženama jer se ne posvećuje dovoljno pozornosti pitanjima sigurnosti žena i dostupnosti odgovarajuće infrastrukture. Neprihvatljivi slučajevi seksualnog uznemiravanja, zlostavljanja, zastrašivanja i nasilja prečesti su i previše raširenи unutar sektora. Osim toga, žene su i dalje nedovoljno zastupljene u zanimanjima u području prometa zbog nedovoljne informiranosti i upoznatosti s različitim karijernim mogućnostima. U tom se pogledu preporučuje da se djevojčicama omogući više poticaja i rano obrazovanje kojim bi se žene potaknulo na karijeru u području STEM-a. U izvješću se također nastoje pronaći rješenja i načini za poticanje angažiranosti žena u području prijevoza i logistike i većeg zanimanja za ta područja.

Stoga, kao ključan cilj prometne politike EU-a koji je neophodan za rast i dugoročnu održivost tog sektora, moramo osigurati da naš prometni sustav bude istinski otporan na buduće krize i da se njime učinkovito mogu koristiti žene i ranjive skupine. Ako se njime učinkovito budu mogle koristiti žene, isto će vrijediti i za sve ostale skupine. Ne smijemo gubiti vrijeme, nego moramo iskoristiti uzbudljive prilike koje se pružaju u sektoru prometa u pogledu tehnologije i konkurentnih, sigurnih i otpornih radnih mjesta.