Európai Parlament
2019-2024

Nőjogi és Esélyegyenlőségi Bizottság

2022/2140(INI)

3.3.2023

JELENTÉSTERVEZET

a nők szükségleteinek megfelelő európai közlekedés biztosításáról
(2022/2140(INI))

Nőjogi és Esélyegyenlőségi Bizottság

Előadó: Elżbieta Katarzyna Łukacijewska

A társbizottsági vélemény előadója az eljárási szabályzat 57. cikkének megfelelően:
Caroline Nagtegaal, Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság

TARTALOM

Oldal

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY 3

INDOKOLÁS 9

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÁLLÁSFOGLALÁSÁRA IRÁNYULÓ INDÍTVÁNY

a nők szükségleteinek megfelelő európai közlekedés biztosításáról
(2022/2140(INI))

Az Európai Parlament,

– tekintettel az Európai Unióról szóló szerződés 2. és 3. cikkére,

– tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződés 8., 10., 19. és 157. cikkére,

– tekintettel az Európai Unió Alapjogi Chartájának 21. és 23. cikkére,

– tekintettel az ENSZ 2030-ig tartó időszakra vonatkozó fenntartható fejlődési menetrendjére, valamint annak fenntartható fejlődési céljaira, különösen az 5. fenntartható fejlődési célra, továbbá annak konkrét célkitűzéseire és mutatóira,

– tekintettel a nőkkel szemben alkalmazott hátrányos megkülönböztetések minden formájának kiküszöböléséről szóló, 1979. december 18-i ENSZ-egyezményre,

– tekintettel az 1975 óta elfogadott, a férfiak és nők közötti egyenlő bánásmód különböző szempontjaira vonatkozó különböző irányelvekre, ideértve a férfiak és a nők közötti egyenlő bánásmód elvének a szociális biztonság területén történő fokozatos megvalósításáról szóló, 1978. december 19-i 79/7/EGK tanácsi irányelvet[1], a várandós, a gyermekágyas vagy szoptató munkavállalók munkahelyi biztonságának és egészségvédelmének javítását ösztönző intézkedések bevezetéséről szóló, 1992. október 19-i 92/85/EGK tanácsi irányelvet[2], a nők és férfiak közötti egyenlő bánásmód elvének az árukhoz és szolgáltatásokhoz való hozzáférés, valamint azok értékesítése, illetve nyújtása tekintetében történő végrehajtásáról szóló, 2004. december 13-i 2004/113/EK tanácsi irányelvet[3], a férfiak és nők közötti esélyegyenlőség és egyenlő bánásmód elvének a foglalkoztatás és munkavégzés területén történő megvalósításáról szóló, 2006. július 5-i 2006/54/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet[4], a szülők és a gondozók vonatkozásában a munka és a magánélet közötti egyensúlyról és a 2010/18/EU tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. június 20-i (EU) 2019/1158 európai parlamenti és tanácsi irányelvet[5], valamint az önálló vállalkozói tevékenységet folytató férfiak és nők közötti egyenlő bánásmód elvének alkalmazásáról és a 86/613/EGK tanácsi irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. július 7-i 2010/41/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet[6],

– tekintettel a Bizottság „A közlekedés fenntartható jövője: útba az integrált, csúcstechnológiát képviselő felhasználóbarát rendszer felé” című, 2009. június 17-i

[1] HL L 6., 1979.1.10., 24. o.
[2] HL L 348., 1992.11.28., 1. o.
[3] HL L 373., 2004.12.21., 37. o.
[4] HL L 204., 2006.7.26., 23. o.
[5] HL L 188., 2019.7.12., 79. o.
[6] HL L 180., 2010.7.15., 1. o.

közleményére (COM(2009)0279),

– tekintettel „Az egyenlőségközpontú Unió: A 2020–2025 közötti időszakra szóló nemi esélyegyenlőségi stratégia” című, 2020. március 5-i bizottsági közleményre (COM(2020)0152),

– tekintettel a „Fenntartható és intelligens mobilitási stratégia – az európai közlekedés időálló pályára állítása” című, 2020. december 9-i bizottsági közleményre (COM(2020)0789);

– tekintettel az „»Irány az 55%«: Az EU 2030-ra vonatkozó éghajlat-politikai célkitűzésének megvalósítása a klímasemlegesség elérése érdekében” című, 2021. július 14-i bizottsági közleményre (COM(2021)0550),

– tekintettel a városi mobilitás új uniós keretrendszeréről szóló, 2021. december 14-i bizottsági közleményre (COM(2021)0811),

– tekintettel az 561/2006/EK rendeletnek a maximális napi és heti vezetési időre, a minimum szünetekre, valamint a napi és heti pihenőidőre vonatkozó minimumkövetelmények tekintetében és a 165/2014/EU rendeletnek a menetíró készülékkel történő helymeghatározás tekintetében történő módosításáról szóló, 2020. július 15-i (EU) 2020/1054 európai parlamenti és tanácsi rendeletre[7],

– tekintettel a Covid19 okozta válság és a válságot követő időszak nemi dimenziójáról szóló, 2021. január 21-i állásfoglalására[8],

– tekintettel az uniós nemi esélyegyenlőségi stratégiáról szóló, 2021. január 21-i állásfoglalására[9],

– tekintettel „A 2021–2030 közötti időszakra vonatkozó uniós közlekedésbiztonsági szakpolitikai keret – a zéró-elképzelés felé vezető következő lépések” című, 2021. október 6-i állásfoglalására[10],

– tekintettel a nemek közötti egyenlőség 2022. évi mutatójára, amelyet a Nemek Közötti Egyenlőség Európai Intézete (EIGE) tett közzé,

– tekintettel az Európai Parlament Uniós Belső Politikák Főigazgatósága Állampolgári Jogi és Alkotmányügyi Tematikus Főosztályának 2021. december 16-i, „Women and transport” [Nők és közlekedés] című tanulmányára,

– tekintettel a „Study on the social dimension of the future EU transport system regarding users and passengers – Final report” [Tanulmány a jövőbeli uniós közlekedési rendszer szociális dimenziójáról a felhasználók és az utasok tekintetében – végleges jelentés] című, 2022. szeptember 14-i bizottsági tanulmányra,

[7] HL L 249., 2020.7.31., 1. o.
[8] HL C 456., 2021.11.10., 191. o.
[9] HL C 456., 2021.11.10., 208. o.
[10] HL C 132., 2022.3.24., 45. o.

– tekintettel eljárási szabályzata 54. cikkére,

– tekintettel a Közlekedési és Idegenforgalmi Bizottság véleményére,

– tekintettel a Nőjogi és Esélyegyenlőségi Bizottság jelentésére,

A. mivel a nemek közötti egyenlőség az alapvető uniós értékek közé tartozik, amelyet minden uniós szakpolitikában érvényesíteni kell; mivel az egyenlő bánásmódhoz és a megkülönböztetésmentességhez való jog a Szerződésekben és az Európai Unió Alapjogi Chartájában is rögzített alapvető jog;

B. mivel a tagállamokban végzett kutatások szerint a közterületeken és a tömegközlekedési eszközökön elkövetett nemi alapú erőszak egyre nagyobb problémát jelent;

C. mivel a rosszul kidolgozott közlekedéspolitikák tovább súlyosbíthatják a meglévő szegénységet és társadalmi kirekesztést; mivel továbbra is hiányoznak a közlekedésre vonatkozó, nemekre lebontott adatok és nemek közötti összehasonlító elemzések, ami akadályozza a maguk sokszínűségében az egyénekre és a családokra vonatkozó célirányos közlekedéspolitikák alkalmazását;

D. mivel a nemek közötti egyenlőség szempontját érvényesítő megközelítés várostervezésen belüli elfogadása nagy szerepet játszik a nők életminőségének javításában;

E. mivel a közlekedéshasználat nemenként, valamint más tényezők szerint is eltér az összetettség, a gyakoriság, a közlekedési mód, az időtartam, a cél, a költségek, a biztonság és a védelem tekintetében;

F. mivel a nemek közötti egyenlőség szempontját figyelembe vevő közlekedéspolitikák kidolgozásához lényeges megérteni a közlekedési mintákat és a mobilitást, hogy a női közlekedési felhasználók biztonságos, hozzáférhető, megbízható, fenntartható és megkülönböztetéstől mentes közlekedési módokban vehessenek részt;

G. mivel a nők a férfiakhoz képest nagyobb arányban használnak fenntarthatóbb közlekedési módokat, és gyakran összekapcsolják utazásaikat;

H. mivel az új jármű- és automatizálási technológiák üdvözlendő elfogadásakor figyelembe kell venni a nők sajátos igényeit;

I. mivel a fenntartható közlekedés megkívánja, hogy biztosítsák az infrastruktúrához való egyenlő hozzáférést olyan intézkedések révén, amelyek mindenkinek nagyobb mobilitást és azonos minőségű szolgáltatást garantálnak a városi és vidéki területeken;

J. mivel a járművek tervezése – a biztonsági elemeket is beleértve – gyakran nagyobb, sztereotipikusan férfi testalkatot feltételez, ami alacsonyabb hatékonyságot eredményez a kisebb emberek esetében;

K. mivel a jól megtervezett, ellenőrzött és biztonságos környezettel rendelkező közlekedési

infrastruktúra a tényleges és az érzékelt biztonságra egyaránt pozitív hatással van[11];

L. mivel a mobilitási akadályok gátolják a nők munkahelyekhez és kulcsfontosságú szolgáltatásokhoz, például egészségügyhöz és oktatáshoz való hozzáférését, ami a saját és a gyermekeik humántőke-felhalmozására egyaránt hatással van;

M. mivel a nők minden szinten alulreprezentáltak a közlekedési ágazatban foglalkoztatottak körében; mivel a döntéshozatalon, tervezésen és kutatáson belüli alulreprezentáltság miatt a közlekedési ágazatban még kevésbé tud érvényesülni a nemek közötti egyenlőség;

N. mivel a közlekedési ágazatban a munkakörnyezet nem veszi figyelembe a nők sajátos igényeit, ami messzemenőbb következményekkel jár a nők biztonságára nézve;

O. mivel a közlekedési vállalatok jelentős munkaerő-felvételi problémákkal küzdenek; mivel a nők foglalkoztatása megoldást jelenthetne a közlekedési ágazatban tapasztalható munkaerőhiányra[12];

P. mivel a vidéki területeken fontos előmozdítani és megőrizni a hatékony és megfizethető mobilitást; mivel a vidéki területeken belüli összeköttetéseket nem fejlesztik megfelelően;

Q. mivel a vidéki területeken élő nők akadályokba ütköznek a támogatás igénybevétele során, ha nemi alapú erőszak áldozatává válnak;

1. megerősíti az EU az iránti elkötelezettségét, hogy a közlekedésben megvalósítja a nemek közötti egyenlőséget, ugyanakkor tudomásul veszi az eddig elért eredményeket; hangsúlyozza, hogy konkrét intézkedésekre van szükség a biztonság, a mobilitáshoz való hozzáférés és a foglalkoztatási lehetőségek javítása érdekében;

2. hangsúlyozza, hogy a nemek közötti egyenlőség közlekedésen belüli érvényesítése minden területen pozitív hatást gyakorol, ideértve a társadalmi befogadást és a foglalkoztatási lehetőségeket is; hangsúlyozza, hogy a nemek közötti egyenlőség közlekedésen belüli érvényesítése fontos szerepet játszik a zöld és a digitális átállás megvalósításában;

3. emlékeztet arra, hogy a nemi sztereotipizálás és a nemi előítéletek kizárják a nőket a gazdasági és társadalmi tevékenységekből, ami a hatékonyság hiányához és az emberi erőforrások fokozott pazarlásához vezet; megállapítja, hogy erőforrásokra van szükség a nők közlekedési kérdésekkel kapcsolatos kutatásokban és döntéshozatalban való képviseletének biztosítása érdekében;

4. sajnálja, hogy nem állnak rendelkezésre szabványosított, nemekre lebontott közlekedési adatok és nemek közötti összehasonlító elemzések valamennyi közlekedési módra vonatkozóan; e tekintetben üdvözli, hogy a nemek közötti egyenlőség mutatójának (EIGE) 2023-as kiadása az „energia és közlekedés” tematikus területre helyezi a

11 Nemzetközi Közlekedési Fórum, *Women's Safety and Security: A Public Transport Priority*, OECD Publishing, Párizs, 2018.

12 Európai Bizottság, Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság, *Good staff scheduling and rostering practices in transport – Final report*, az Európai Unió Kiadóhivatala, Luxembourg, 2021.

hangsúlyt;

5. kiemeli, hogy a mesterséges intelligencia (MI) lehetőséget kínál a tömegközlekedés használatára vonatkozó anonimizált adathalmazok összesítésére;

6. üdvözli „A közlekedési sokszínűség képviselőinek hálózata” elnevezésű új bizottsági kezdeményezés elindítását, amely arra törekszik, hogy az uniós közlekedési ágazaton belül előmozdítsa a sokszínűséget, az egyenlőséget és a befogadást;

7. kéri, hogy a biztonsági teljesítmény vizsgálata és a töréstesztek során biofidelikus női próbabábukat is használjanak; hangsúlyozza, hogy szükség van a mesterséges intelligenciára annak jobb megértéséhez, hogy mennyire eltérően reagál az különböző emberi szervezet vészhelyzetekben;

A nők mobilitásának megértése és a közlekedésen belüli egyenlőség

8. kiemeli, hogy a nők közlekedési felhasználóként eltérő elvárásokkal, utazási szokásokkal, szükségletekkel és tapasztalatokkal rendelkeznek; kéri, hogy a vonatkozó közlekedési jogszabályok teljes mértékben vegyék figyelembe a nők igényeit;

Inkluzív mobilitási szolgáltatások és megfelelő infrastruktúra

9. kéri, hogy a fenntartható közlekedési lehetőségeket építsék be a nők mindennapi életébe, lehetővé téve a kényelmes, biztonságos és stresszmentes multimodális utazások megvalósulását;

10. annak biztosítására kéri a tagállamokat, hogy a közúti infrastruktúra esetében – különösen annak korszerűsítésekor – teljes mértékben vegyék figyelembe a fenntartható gyalogos-összeköttetések folytonosságát és hozzáférhetőségét;

A nők biztonságának és védelmének közlekedési környezeten belüli biztosítása

11. kéri, hogy a városi mobilitás terén helyezzenek nagyobb hangsúlyt a biztonságra, például a megfelelő, fenntartható közvilágításra, hogy elkerüljék az olyan helyzeteket, amikor a nőknek sötét, baljós helyekkel kell szembenézniük ingázás közben; kéri továbbá, hogy az integrált közlekedési tervekben vegyék figyelembe az „utolsó kilométer megtételét”, különösen a csúcsidőn kívüli időszakokban;

12. hangsúlyozza, hogy a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály[13] fontos szerepet játszik a bűnüldöző hatóságoknak a tömegközlekedési rendszereken belül elkövetett bűncselekmények elleni küzdelem, valamint a női és LMBTQI+ közlekedési felhasználókkal szembeni zaklatás visszaszorítása terén való támogatásában;

13. megjegyzi, hogy a nők nagy szerepet játszanak a családok mobilitási döntéseinek alakításában, és a fenntartható közlekedési módok használatával kapcsolatos negatív tapasztalataik visszatartó erejűek lehetnek;

[13] Bizottsági javaslat a mesterséges intelligenciára vonatkozó harmonizált szabályok (a mesterséges intelligenciáról szóló jogszabály) megállapításáról és egyes uniós jogalkotási aktusok módosításáról szóló európai parlamenti és tanácsi rendeletre (COM(2021)0206).

14. tudomásul veszi azokat a kihívásokat, amelyekkel a viszonylag elmaradott tömegközlekedéssel rendelkező vidéki területeken élő, gyakran gondozói feladatokat is ellátó nőknek kell szembenézniük; hangsúlyozza, hogy a fenntartható közlekedés előmozdítását célzó szakpolitikák nem zárhatják ki a kiszolgáltatott csoportokat, a nőket és a vidéki területeken élőket;

A nők foglalkoztatása

15. hangsúlyozza, hogy a közlekedési ágazatban dolgozó nők minden szinten olyan akadályokba ütköznek, mint a nemi sztereotípiák, a hiányzó vagy elégtelen létesítmények, ami zaklatáshoz és erőszakhoz vezet; megállapítja, hogy ennek következtében nehéz a nőket a közlekedési munkahelyekre vonzani és az ilyen munkahelyeken megtartani;

A nők szerepvállalásának erősítése a közlekedési ágazatban

16. hangsúlyozza, hogy a nők közlekedési ágazaton belüli hiánya lehetőségként is felfogható; kéri a Bizottságot, a tagállamokat és az érdekelt feleket, hogy hozzanak proaktív intézkedéseket a nők ezen ágazaton belüli foglalkoztathatóságának és versenyképességének fokozása érdekében;

A tudatosság növelése és a magatartásbeli változás ösztönzése

17. kéri a tagállamokat, hogy a közlekedési, valamint a természettudományos, a technológiai, a műszaki és a matematika pályák terén küzdjenek a piaci szegmentáció ellen; megjegyzi, hogy ha a lányok körében már fiatal korban ösztönzik a vállalkozói szellemet, az csökkentheti a meglévő oktatási sztereotípiákat, és biztosíthatja, hogy több nő lépjen be a logisztikai, mérnöki és közlekedési ágazatba;

18. megjegyzi, hogy kampányokra és közösségi médián keresztüli fellépésekre van szükség a zaklatással és a nem biztonságos munkakörnyezettel szembeni zéró tolerancia kultúrájának biztosítása érdekében;

19. megjegyzi, hogy a digitalizáció és az új közlekedési modellek jobb, biztonságosabb és hozzáférhetőbb munkakörnyezetet biztosíthatnak a nők számára;

°

° °

20. utasítja elnökét, hogy továbbítsa ezt az állásfoglalást a Tanácsnak és a Bizottságnak.

INDOKOLÁS

A mobilitás és a közlekedés minden uniós polgár számára fontos, amely az idő múlásával folyamatosan fejlődik és egyre korszerűbbé válik. A közlekedési ágazatot érintő messze legnagyobb kihívás az, hogy jelentősen csökkenteni kell a kibocsátásokat, valamint az ágazatnak egyre fenntarthatóbbá kell válnia. A karbonsemleges közlekedési rendszer megvalósítása felé vezető út a felhasználókra és az utasokra, illetve az ágazatban dolgozókra egyaránt jelentős hatással lesz. Ez minden bizonnyal nagyszerű lehetőségeket kínál majd a polgárok számára arra, hogy javuljon az életminőségük, új és izgalmas munkahelyi kilátásokat szerezzenek, valamint az új termékek és szolgáltatások minden eddiginél közelebb kerüljenek az európaiakhoz. Ugyanakkor mindannyiunk kötelessége felismerni az előttünk álló kihívásokat: ez ugyanis új lendületet ad a társadalomnak a fenntarthatóbb közlekedési eszközök választását illetően, ami szélesebb körű közlekedési szegénységhez, egyes csoportok számára pedig kirekesztéshez vezethet.

Az előadó azonban úgy véli, hogy ennek nem kell így lennie. Magától értetődik, hogy ezen izgalmas, közlekedési rendszereink zöld, megfizethető és fenntartható mobilitásra való átállásával kapcsolatos fejlődésből senkit sem maradhat ki. A közlekedésben azonban még most is túl sok példa van az egyenlőtlenségre és a hiányosságokra a közlekedési felhasználók és a munkavállalók esetében egyaránt.

E jelentés arra a nehéz helyzetre kíván rávilágítani, amellyel a nők gyakran szembesülnek a szállítás terén, különös figyelmet fordítva azokra a nőkre, akik a gondozási feladatok nagy részét végzik, és akiknek az utazási szokásai eltérnek a férfiakétól. Korunk egyik csapása, hogy a nők a munkahelyükön több megkülönböztetéssel szembesülnek, és a közlekedési ágazat nem mindig mutat példát a foglalkoztatás terén. A jelentés más olyan kiszolgáltatott csoportok helyzetét is megvizsgálja, akik már túl régóta háttérbe szorulnak, és akik szükségleteit figyelmen kívül hagyták. Megpróbálja feltárni az ágazatban fennálló helyzet javításával kapcsolatos lehetőségeket, ugyanakkor biztosítja, hogy mindenki élvezhesse a zöld átállás előnyeit.

Mindenekelőtt ahhoz, hogy jobban megérthessük és megvizsgálhassuk, mire van szükség ahhoz, hogy az uniós szállítás a nők javát szolgálja, a közlekedésben nemekre lebontott adatokra és nemek közötti összehasonlító elemzésre van szükség. A segítségükkel javulni fog a legkülönbözőbb helyzetű nők igényeit és problémáit tükröző szakpolitikák, vonatkozó jogszabályok, programok és intézkedések kidolgozása, valamint a közlekedési innovációt támogató nyílt hozzáférésű adatok fejlesztése.

Emellett nagyobb hangsúlyt kell helyezni az utasok közforgalmú közlekedésen belüli biztonságára, ami a nemek közötti egyenlőséggel és a mobilitással összefüggésben számos messzemenő következménnyel jár. A közforgalmú közlekedés használóiként a nők a szexuális zaklatás és a különféle támadások aggasztó jelenségének vannak kitéve. Rendkívül nehéz számukra a munkába járás, miközben a bevásárlószatyrokat, illetve babakocsik kell cipelniük, és egyidejűleg gyermekek gondját kell viselniük.

Következésképpen az autók és más közlekedési eszközök tervezésekor általában nem veszik figyelembe a nők testi adottságait, ami azt jelenti, hogy a járművek ütközésekor kevésbé védettek, mint a férfiak.

Egy másik jelentős probléma a közlekedési szegénység és a közlekedési eredetű kirekesztettség, különösen a vidéki térségekben és a legkülső régiókban. A nők a férfiakhoz képest kevesebb alternatív lehetőséggel rendelkeznek annak eldöntése során, hogy milyen közlekedési módot használjanak. Ráadásul a közlekedés dekarbonizációjának mérlegelésekor nem szabad teljesen kiiktatni az autókat az emberek életéből, különösen ott, ahol nem biztosítottak a fenntartható, megfizethető, biztonságos és sűrű közlekedési összeköttetések.

Ami a foglalkoztatási szférát illeti, a közlekedési ágazat még nem elég vonzó a nők számára, mivel nem fordítanak kellő figyelmet a nőket érintő biztonsági kérdésekre és a megfelelő infrastrukturális létesítmények hozzáférhetőségére. Az ágazatban túlságosan elterjedtek és mindent áthatnak a szexuális zaklatás, a bántalmazás, a megfélemlítés és az erőszak elfogadhatatlan esetei. Emellett a tudatosság és a karrierlehetőségek hiánya miatt a nők továbbra is alulreprezentáltak a szállítási szakmákban. E tekintetben a lányok számára ajánlott több olyan ösztönzőt és korai oktatást biztosítani, amely a nőket a természettudományos, a technológiai, a műszaki és a matematikai pályák választására bátorítaná. A jelentés továbbá igyekszik megoldást és módot találni arra, hogy a szállítás és a logisztika terén fokozza a nők szerepvállalását és érdeklődését.

Ezért az uniós közlekedéspolitika egyik döntő fontosságú célkitűzéseként biztosítani kell, hogy közlekedési rendszerünk valóban reziliens legyen a jövőbeli válságokkal szemben, valamint a nők és a kiszolgáltatott csoportok javát egyaránt szolgálja, ami kiemelkedő fontosságú az ágazat növekedése és hosszú távú fenntarthatósága szempontjából. Ha a nők javát szolgálja, akkor mindenki javát szolgálja – nincs vesztegetni való időnk, amikor kihasználjuk a közlekedés által a technológia és a versenyképes, biztonságos és reziliens foglalkoztatás terén biztosítandó összes izgalmas fejlesztést.